

Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území

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

revize duben 2023

Údaje o autorech

Autor/ka:

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

Datum zpracování: 18. 4. 2023

Vedoucí projektu, autorizovaná osoba:

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

Spolupracovali:

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

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

Obsah

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ	8
PŘEHLED ZKRATEK	10
ÚVOD	11
A.I Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím	18
A.I.1 Obsah řešené územně plánovací dokumentace	18
A.I.2 Hlavní cíle posuzované územně plánovací dokumentace	22
A.I.3 Vztah k jiným koncepcím	22
A.II Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.	27
A.III Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna posuzovaná územně plánovací dokumentace.....	48
A.III.1 Sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví	48
A.III.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	49
A.III.3 Fauna a flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny	50
A.III.4 Půda	62
A.III.5 Horninové prostředí	63
A.III.6 Voda	67
A.III.7 Ovzduší	70
A.III.8 Klima	73
A.III.9 Hluková zátěž.....	76
A.III.10 Krajina, sídla a urbanismus.....	78
A.III.11 Hmotný majetek, nemovitě památky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	81
A.III.12 Vývoj řešeného území bez provedení koncepce	82
A.IV Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny.	83
A.V Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.	92
A.V.1 Ovzduší a klima.....	93
A.V.2 Voda	93
A.V.3 Půda	95
A.V.4 Horninové prostředí a surovinové zdroje	95
A.V.5 Fauna, flóra, biodiverzita	95
A.V.6 Ochrana přírody a krajiny.....	96
A.V.7 Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	96
A.V.8 Hluková zátěž.....	97
A.V.9 Lokality soustavy Natura 2000	97
A.V.10 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	97
A.VI Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných.	98
A.VI.1 Referenční cíle ochrany ŽP a veřejného zdraví a popis způsobu vyhodnocení.....	98
A.VI.2 Identifikace vlivů	106
A.VII Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.	113

A.VII.1	Ovzduší	113
A.VII.2	Klima	113
A.VII.3	Půda	114
A.VII.4	Horninové prostředí	115
A.VII.5	Voda	115
A.VII.6	Fauna a flóra, biodiverzita	116
A.VII.7	Ochrana přírody a krajiny	118
A.VII.8	Krajina, sídla a urbanismus,	119
A.VII.9	Hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	120
A.VII.10	Hluková zátěž	120
A.VII.11	Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví	123
A.VII.12	Kumulativní a synergické vlivy	127
A.VII.13	Vzájemné porovnání variant – shrnutí	135
A.VIII	Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí	141
A.IX	Zhodnocení způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.	148
A.X	Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.	162
A.XI	Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí	163
A.XII	Vypořádání Stanoviska MŽP	168
A.XIII	Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.	172
ČÁST B	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI	181
ČÁST C	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚAP	183
C.I	Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti environmentálního pilíře udržitelného rozvoje	184
C.II	Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti soudržnosti společenství obyvatel města udržitelného rozvoje	186
C.III	Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti ekonomického pilíře udržitelného rozvoje	187
C.IV	Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území	188
ČÁST D	PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚAP, NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH A ROZBORECH.	192
D.I.1	Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru z hlediska sociálního a ekonomického pilíře	199
ČÁST E	VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PŮR NEBO V ZŮR.	200
E.I	Politika územního rozvoje ČR, ve znění závazném k 1.9.2021	200
E.II	Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, účinné od 28. 7. 2022	201
ČÁST F	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ.	203
F.I	Vyhodnocení vlivů ÚPD na zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a jejich soulad.	203
F.I.1	Disproporce a problémy k řešení v rámci územně plánovací dokumentace identifikované v ÚAP Prahy a jejich vazba k posuzované ÚPD	203
F.I.2	Disproporce mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje identifikované na základě Vyhodnocení vlivů posuzované ÚPD na udržitelný rozvoj území	204

F.II	Shrnutí přínosu ÚPD k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích	205
F.II.1	Přínos předkládané ÚPD pro environmentální pilíř udržitelného rozvoje	205
F.II.2	Přínos předkládané ÚPD pro hospodářský rozvoj	205
F.II.3	Přínos předkládané ÚPD pro sociální vztahy a podmínky	206
F.II.4	Zohlednění hodnot kulturního dědictví	206
F.II.5	Podmínky pro přiměřený rozvoj města	206
F.II.6	Shrnutí	206

PŘÍLOHA 1: Hodnocení vlivů Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i, zákona č. 114/1994 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění

Seznam tabulek

Tab. 1	Klimatologická charakteristika území	73
Tab. 2	Mezní hodnoty hlukových ukazatelů stanovené vyhláškou 315/2018 Sb.	77
Tab. 3	Sada referenčních cílů ochrany ŽP	98
Tab. 4	Charakteristika referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení	99
Tab. 6	Vztah zdravotních determinant a předkládané ÚPD	125
Tab. 7	Přehled vlivů na environmentální determinanty tabelárně	126
Tab. 8	Vzájemné porovnání variantních možností	137
Tab. 9	Zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na vnitrostátní úrovni	149
Tab. 10	Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti environmentálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD	184
Tab. 11	Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti sociálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD	186
Tab. 12	Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti ekonomického pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD	188
Tab. 13	Vliv řešené ÚPD na zachování a rozvoj vybraných hodnot území dle ÚAP	189
Tab. 14	Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje	192
Tab. 15	Charakteristika referenčních cílů ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje a způsobu hodnocení	193

Seznam obrázků

Obr. 1	Řešené území, zákres koridoru na podkladě základní mapy ČR, zdroj: ČÚZK	12
Obr. 2	Posun koridoru VRT Praha-Běchovice – Poříčany oproti územní rezervě obsažené v platném znění ZÚR HMP, zdroj: IPR Praha.	19
Obr. 3	Promítnutí koridoru pro umístění VRT do ortofotomapy, zdroj: IPR Praha	19
	Orientační zákres na podkladě výkresu limitů využití území přítomné v řešeném území, zdroj: IPR Praha	21
Obr. 4	Koncept systému rychlých spojení	29
Obr. 5	Schéma koridorů železniční dopravy z PÚR ČR	30
Obr. 6	Výřez z výkresu Plochy a koridory nadmístního významu, ZÚR SČK, úplné platné znění po 2. aktualizaci	45
Obr. 7	Vegetační mapa (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021	51
Obr. 8	Průchod koridoru VRT - komunikace, vedení VN a okolní travobylinná lada jižně od prostoru Xaverova, foto: P. Koláček, srpen 2021.	52
Obr. 9	Průchod koridoru VRT prostorem tzv. úzkého krčku mezi Xaverovským hájem a Klánovickým lesem. Vlastní trať je zde vedena průsekem vedení VN. Vpravo od průseku lesní porosty Klánovického lesa a polokulturní ovsíkové louky, foto: P. Koláček, srpen 2021.	52

Obr. 10 Charakter jihovýchodního okraje lesních porostů Xaverovského háje v rámci dotyku s koridorem VRT (lesní porost je zde mapován jako naturový habitat 9170 - předmět ochrany EVL) foto: P. Koláček, srpen 2021.	53
Obr. 11 Ruderalizované partie bylinného podrostu s netýkavkou malokvětou (<i>Impatiens parviflora</i>) v rámci severovýchodního okraje lesních porostů Xaverovského háje, kudy prochází občasná vodoteč (lesní porost zde není mapován jako naturový habitat). Prostor v rámci dotyku s koridorem VRT foto: P. Koláček, srpen 2021.	53
Obr. 12 Travobylinná lada s rákosinami v okolí periodické vodoteče, v prostoru tzv. "úzkého krčku" mezi Xaverovským hájem a Klánovickým lesem, kudy prochází koridor VRT, foto: P. Koláček, srpen 2021.	54
Obr. 13 Severozápadní okraj Klánovického lesa, do něž zasahuje koridor VRT. Vlastní trať vedená průsekem vedení VN se okraje lesa pouze dotýká. Lesní porosty jsou negativně ovlivněny šířením invazního neofytu - střemchou pozdní (<i>Prunus serotina</i>) i trnovníku akátu (<i>Robinia pseudoacaccia</i>), šířící se z průseku vedení VN, foto: P. Koláček, srpen 2021.	54
Obr. 14 Vlhká až zamokřená enkláva v rámci travobylinných lad severně od areálu technických služeb. Jsou zde mapovány bezkolencové louky (habitat 6410) - předmět ochrany EVL, nicméně porosty jsou aktuálně značně zarostlé porosty rákosy a ostřic. Území je součástí EVL, koridor VRT do něj přímo nezasahuje, je však veden v blízkém odstupu západněji, foto: P. Koláček, srpen 2021.	55
Obr. 15 Detail průchodu koridoru VRT v rámci prostorového střetu s EVL Blatov a Xaverovský háj na podkladu ZM 1:10 000 a vrstvy mapování biotopů, srpen 2021.	56
Obr. 16 Detail průchodu upraveného koridoru trati Z/507/DZ, v úseku stávající železniční trati mezi Běchovicemi a Klánovicemi v rámci prostorového střetu s EVL Blatov a Xaverovský háj na podkladu ZM 1:10 000 a vrstvy mapování biotopů, cit. srpen 2021.	57
Obr. 17 Terénní, na jih se mírně svažující deprese, kterou pokrývá poměrně dobře zachovaný zbytek bezkolencových luk (6410) - předmět ochrany. Oproti mapovanému segmentu se tyto porosty nachází i jižněji, kam jihovýchodní část koridoru VRT okrajově zasahuje, vlastní těleso trati však leží mimo, foto: P. Koláček, srpen 2021.	58
Obr. 18 Detail vegetace bezkolencové louky s bukvicí lékařskou (<i>Betonica officinalis</i>) a kakostem bahenním (<i>Geranium palustre</i>), foto: P. Koláček, srpen 2021.	58
Obr. 19 Jihozápadní okraj Klánovického lesa charakteru acidofilní doubravy (lesní porost zde není mapován jako naturový habitat), součást EVL, kam okrajově koridor VRT zasahuje. Bylinný podrost acidofilního charakteru se zápoji metličky křivolaké (<i>Avenella flexuosa</i>) a černýše hajního (<i>Melampyrum nemorosum</i>), foto: P. Koláček, srpen 2021.	59
Obr. 20 Ochrana přírody a krajiny (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021	60
Obr. 21 Chráněná území a jejich ochranná pásma v řešeném území, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021	61
Obr. 22 ÚSES v řešeném území, (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021	62
Obr. 23 Půdní typy v řešeném území, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021	63
Obr. 24 Výřez z geologické mapy ČR 1:500 000, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 9.5.2021	64
Obr. 25 Orientační přehled evidovaných Starých ekologických zátěží, zdroj: Informační systém SEK, cit. 20.7.2021	65
Obr. 26 Útvary povrchových vod, zdroj: Informační systém HEIS VUV TGM, cit. 5.10.2022	68
Obr. 27 Záplavová území v řešeném území, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021	69
Obr. 28 Útvary podzemních vod, Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP, 2020).	70
Obr. 29 Modelové pole koncentrací sledovaných znečišťujících látek (zdroj dat: ČHMÚ Praha, www.ozko.cz)	72
Obr. 30 Roční chod intenzity tepelného ostrova v Praze (zdroj: ČHMÚ - projekt UHI (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)	74
Obr. 31 Nárůst počtu tropických dní pro scénáře RCP4.5, RCP8.5 pro období blízké (2021-2040) a vzdálené budoucnosti (2081-2100), v porovnání s referenčním stavem (1981-2010) (zdroj: Ústav výzkumu globální změny AV ČR – CzechGlobe (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)	74
Obr. 32 Ekosystémově založená adaptační opatření (zdroj: Adaptační strategie hlavního města Prahy na změnu klimatu)	75

Obr. 33 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – celek (2017) hladiny hlukového ukazatele L _{dn} /L _n v území řešeném změnou Z2797/00 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz), cit. 15.7.2021	77
Obr. 34 Hluková mapa - akustický vliv dopravní sítě stav 2016 dle Atlasu životního prostředí Praha – hladina hluku den/noc v řešeném území (zdroj: IPR Praha, Atlas životního prostředí, hluková mapa), cit. 8.9.2021	78
Obr. 35 Přírodní park Klánovice – Čihadla, (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021	80
Obr. 36 Území s archeologickými nálezy, zdroj dat: Informační systém o archeologických datech, NPU, cit: 10.7.2021	82
Obr. 37 Limity přítomné v řešeném území dle ÚAP Praha, (zdroj: ÚAP, Geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2022	90
Obr. 38 Potenciální spolupůsobení vlivů na podkladě Základní mapy ČR.....	91
Obr. 39 Schéma zákresu koridoru na podkladě mapy záplavových území dle Geoportálu INSPIRE, cit. 9.5.2022	94
Obr. 40 I/12 Běchovice – Úvaly, zdroj: ŘSD.....	129
Obr. 41 Stavba D0 511 Běchovice – D1, zdroj: ŘSD	130
Obr. 42 Posun a zpřesnění koridoru VRT Praha-Běchovice – Poříčany oproti územní rezervě obsažené v platném znění ZÚR HMP, zdroj: IPR Praha.	173
Obr. 43 Hodnoty řešeného území dle ÚAP Praha, aktualizace 2020, zdroj: IPR Praha, cit. 8.9.2022.	191

Použité zdroje informací

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

Internetové zdroje

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

Ostatní zdroje

- Metodika vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí (T-plan, 2015).
- Archiv firmy Jacobs Clen Energy s.r.o.

- Analýza dopadů klimatické změny v Praze, Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v.v.i. (CzechGlobe) ve spolupráci s IPR Praha a OCP MHMP, 2016.
- Studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území (Sdružení SUDOP+AF CITYPLAN, 2015).
- Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP, 2020).
- VRT Praha – Brno – Břeclav – podklady pro SEA dle přílohy stavebního zákona pro pilotní úsek Běchovice – Poříčany, Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., říjen 2020.
- Platné znění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění všech vydaných aktualizací
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8.9.2011, čj. 9 Ao 4/2011–78, kterým byly zrušeny části opatření obecné povahy vymezující koridor VRT Praha – Brno v ZÚR Hlavního města Prahy.
- Dokumentace a posudek k vyhodnocení vlivů záměru I/12 Běchovice – Úvaly na životní prostředí včetně doprovodných studií a Vyhodnocení kumulativních vlivů staveb SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly (Ekola a kol. 2017).
- Dokumentace a posudek k vyhodnocení vlivů záměru D0 SOKP 511 (Ekola a kol. 2017).
- Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021.
- Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022.
- WHIASU: Health Impact Assessment, A practical guide, 2012.
- Návod pro posuzování koncepcí z hlediska hodnocení vlivů na zdraví a v návaznosti na Zdraví 2020 (popřípadě regionální zdravotní politiku), Ing. Jana Kučerová, Ph.D., MUDr. Bohumil Havel, 20014.

Přehled zkratk

AZÚR HMP	Aktualizace Zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy	OŽP	Odbor životního prostředí
BC	Biocentrum	PHC	Protihluková clona
BK	Biokoridor	PHO	Protihluková opatření
BPEJ	Bonitně ekologická půdní jednotka	PM _{2,5}	Tuhé znečišťující látky frakce < 2,5 um
BSK5	Biochemická spotřeba kyslíku	PO	Pražský okruh totožné s SOKP
CVZ	Celoměstsky významné změny	PO	Ptačí oblast
CZT	Centrální zdroj tepla	PP	Přírodní památka
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	PřP	Přírodní park
ČOV	Čistírna odpadních vod	PR	Přírodní rezervace
ČR	Česká republika	PRE	Pražská energetika
ČR 2030	Strategický rámec – Česká republika 2030	PTS	Pražská teplotní soustava
ČSN	Česká technická norma	PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
ČSÚ	Český statistický úřad	PÚR	Politika územního rozvoje ČR
CSZ	Celoměstský systém zeleně	REZZO	Registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší
DOSS	Dotčené orgány státní správy	RS	Rychlá spojení
DÚR	Dokumentace pro územní řízení	RURÚ	Rozbor udržitelného rozvoje území
EIA	Posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni záměru	SEA	Strategické posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni plánů a programů
EVL	Evropsky významná lokalita	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (totožné s PO)
FN	Fakultní nemocnice	SPŽP	Státní politika životního prostředí
GIS	Geografický informační systém	STL	Střednětlaké zařízení
HDP	Hrubý domácí produkt	SÚ	Sídelní útvar
HEIS	Hydroekologický informační systém	SZ	Stavební zákon
HLMP/Hlmp	Hlavní město Praha	SZÚ	Státní zdravotní ústav
HMP	Hlavní město Praha	SŽDC	Správa železničních dopravních cest
HPJ	Hlavní půdní jednotka	TT	Tramvajová trať
CHKO	Chráněná krajinná oblast	TZL	Tuhé znečišťující látky
CHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	ÚAP	Územně analytické podklady
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
CHSK	Chemická spotřeba kyslíku	ÚP	Územní plán
IAD	Individuální automobilová doprava	ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru
IS	Informační systém	ÚPD	Územně plánovací dokumentace
KHS	Krajská hygienická stanice	ÚSES	Územní systém ekologické stability
KN	Katastr nemovitostí	ÚTP	Územně technický podklad
LBC	Lokální biocentrum	VHD	Veřejná hromadná doprava
LBK	Lokální biokoridor	VKP	Významný krajinný prvek
LVH	Letiště Václava Havla Praha	VPS	Veřejně prospěšná stavba
LR	Plocha lesa	VRÚ	Velké rozvojové území
MČ	Městská část	VTL	Vysokotlaké zařízení
MHD	Městská hromadná doprava	VÚ	Vodní útvar
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj	VVN	Velmi vysoké napětí
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	VVTL	Velmi vysokotlaké zařízení
NBK	Nadregionální biokoridor	VVURÚ	Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
NO ₂	Oxid dusičitý	WHO	Světová zdravotnická organizace
NO _x	Oxidy dusíku	WHIASU	Wales Health Impact Assessment Support Unit – Oddělení WHO pro hodnocení dopadů na zdraví
NP	Národní park	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
NPP	Národní přírodní památka	ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny
NPR	Národní přírodní rezervace	ZOPV	Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí
NRBC	Nadregionální biocentrum	ZPF	Zemědělský půdní
NRBK	Nadregionální biokoridor	ZVHS	Zemědělská vodohospodářská
NSS	Nejvyšší správní soud	ZÚR	Zásady územního rozvoje
ORL	Odlučovač ropných látek	ŽP	Životní prostředí
OZKO	Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší		

Úvod

Předmětem vyhodnocení je

„Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy“

Předmětem této fáze zakázky je Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále také AZÚR HMP), spočívající v úpravě trasy VRT v úseku Praha-Běchovice – Poříčany. Předmětem aktualizace je úprava trasy VRT v tomto úseku a její překlopení z doposud vymezené územní rezervy do koridoru pro umístění stavby. Souběžně je zároveň pořizována změna platného územního plánu hlavního města Prahy se stejným předmětem řešení.

V platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „ZÚR HMP“) je pro účel dané VRT vymezen koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (Wien/Bratislava). Na základě AZÚR HMP má být trasa VRT v úseku Praha-Běchovice – Poříčany vymezena jako návrhový koridor umožňující umístění, povolení a realizaci stavby. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu. AZÚR HMP rovněž navrhuje posun trasy návrhového koridoru západním směrem oproti současnému vymezení územní rezervy, a to na základě studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území (SUDOP + AF CITYPLAN 2015).

Předkládané posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území, v tomto případě Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, je zpracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a dle prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Posouzení vlivů posuzované AZÚR HMP na udržitelný rozvoj území je zpracováno řešitelským týmem firmy Jacobs Clean Energy s.r.o. pod vedením autorizované osoby Mgr. Jany Švábové Nezvalové.

Obsah Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Předmětem této fáze zakázky je Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy. Navazující změna územního plánu dále vymezí VRT jako veřejně prospěšnou stavbu.

Vyhodnocení je v dílčích částech zpracováno v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, dle ustanovení §19 a v rozsahu přílohy stavebního zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 500/2006 Sb., o požadavcích na územně plánovací dokumentaci, ve znění pozdějších předpisů. Obsah a rozsah Vyhodnocení vychází ze Stanoviska MŽP k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí, vydaného odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí pod č.j. MZP/2020/710/712 ze dne 11.6.2020, na základě ustanovení § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Posouzení je zároveň provedeno se zohledněním existujících judikátů k vyhodnocení vlivů územně plánovacích dokumentací na udržitelný rozvoj území a v souladu s doporučenou Metodikou vyhodnocení vlivů na Politiku územního rozvoje ČR a územně plánovací dokumentace na životní prostředí (Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněné ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2, Atelier T – plan, s.r.o.).

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

Vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů posuzované AZÚR HMP, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných je provedeno v kap. A.VI předkládané dokumentace. Shrnutí těchto vlivů a porovnání variant řešení je pak uvedeno v kap. A.VII předkládané dokumentace. Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí je uveden v kap. A.VIII., a je zároveň součástí návrhu stanoviska viz A.XI.

Východiska posouzení

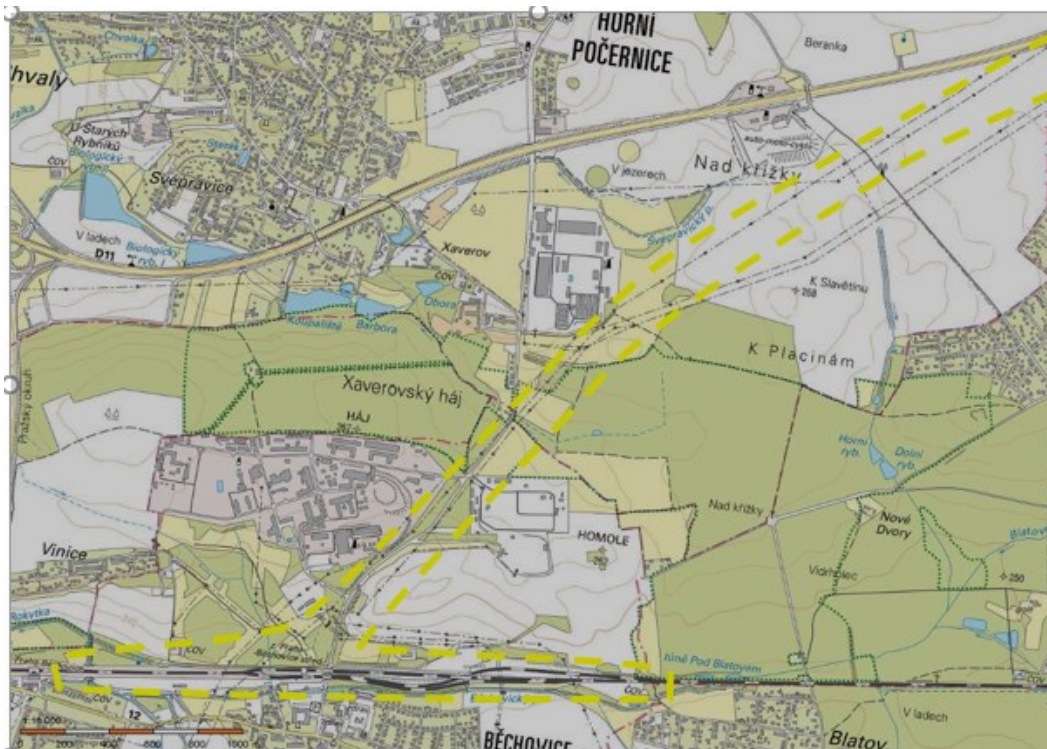
Základním podkladem pro zpracování posouzení byl návrh předkládané Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a informace předané jeho zhotovitelem Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Další údaje byly získány během vlastního průzkumu řešeného území a bylo využito informací z veřejných zdrojů v síti internet a archívu zpracovatele posouzení.

Zpracovateli byly poskytnuty následující podklady:

- ▶ Platný ÚP SÚ hl. m. Prahy,
- ▶ Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy,
- ▶ Textová a grafická část návrhu AZÚR HMP,
- ▶ Stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“), pod č.j. MHMP 223930/2020, ze dne 10.2.2020, se závěrem, že nelze vyloučit, že AZÚR HMP může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) v jeho působnosti. Ptačí oblasti (dále jen „PO“) nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny.
- ▶ Stanovisko odboru výkonu státní správy I MŽP dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, pod č.j. MZP/2020/500/221, ze dne 7.2.2020, s tím, že lze vyloučit významný vliv AZÚR HMP na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.
- ▶ Stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny pod č.j. SR/0229/SC/2020-2, ze dne 27.5.2020, s tím, že lze vyloučit významný vliv AZÚR HMP na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.
- ▶ Návrh oprávněného investora na souběžné pořízení AZÚR HMP a změny ÚP HMP obsahující stručný popis předmětu AZÚR HMP a důvod jejího pořízení.
- ▶ Studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území (Sdružení SUDOP+AF CITYPLAN, 2015).
- ▶ Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (Sdružení SUDOP 2020).
- ▶ Územně analytické podklady Hlavního města Prahy pro kraj i pro území obce, aktualizace 2020.

Vymezení řešeného území

Řešené území obecně se, vzhledem k formě předkládané AZÚR HMP, jako změny nadřazené ÚPD s celoměstským významem, dá sice vztáhnout na území celého správního území města Prahy, tato konkrétní aktualizace je však projednávána samostatně a svým rozsahem i dosahem má dopad především na bezprostřední okolí řešených ploch, resp. koridoru.



Obr. 1 Řešené území, zakres koridoru na podkladě základní mapy ČR, zdroj: ČÚZK

Zájmové území je součástí správního obvodu hlavního města Prahy, a leží při samém jeho východním okraji, dominantně v k.ú. Běchovice a Horní Počernice, velmi okrajově pak zasahuje i do k.ú. Klánovice a Újezd nad Lesy (místní část Blatov). Od hranice Středočeského kraje je koridor veden v souběhu s dálnicí D11 směrem k železniční stanici Praha-Běchovice, kde ústí do stávající železniční trati. Daný úsek má být koncipován jako čtyřkolejný s pokračováním dvou kolejí ve směru do železniční stanice Praha-Libeň a dvou kolejí do železniční stanice Praha-Zahradní Město.

Předmětný úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany je součástí VRT Praha – Brno, ale také součástí VRT Praha – Hradec Králové – Polsko připravované v dlouhodobějším horizontu. Navrhovaný koridor má sloužit k umístění, povolení a realizaci veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní železniční trati a má být koncipován tak, aby umožnil převedení většiny dálkové dopravy ze stávajících konvenčních tratí Praha – Pardubice a Praha – Hradec Králové a posílil potřebnou kapacitu pro příměstské, případně pro nákladní vlaky.

Předložená AZÚR HMP bude mít vztah k ÚP HMP, resp. k Metropolitnímu plánu, i k dalším strategickým dokumentům na národní a regionální úrovni, zejména dokumentů týkajícím se dopravní infrastruktury či ochrany životního prostředí.

Navrhovaný koridor, resp. daný úsek VRT se dostává do územního střetu s řadou limitů, resp. chráněných hodnot z hlediska ochrany přírody a krajiny. Koridor je v územním střetu s EVL Blatov a Xaverovský háj a jejími dílčími součástmi PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, které představují poměrně rozsáhlé území přírodě blízkých biotopů na okraji velkoměsta, a zároveň do územního střetu s územím Přírodního parku Klánovice-Čihadla a nadregionálního biocentra N1 Vidrholc (vše v jednom prostoru, jednotlivé kategorie ochrany přírody a krajiny jsou v tomto území ve vzájemném překryvu). Přírodní rezervace Klánovický les, Přírodní památky Xaverovský háj či přítomné VKP ze zákona (les) mají v dotčeném území mimo jiné i funkci rekreační.

Koridor dále prochází v těsné blízkosti areálu rozvodny Běchovice, průmyslové zóny Běchovice, areálu technických služeb a skladovacího areálu Xaverov. V řešeném území se nachází řada vedení technické a dopravní infrastruktury a jedná se o území, které je z části zatíženo hlukem z provozu po silničních, dálničních a železničních dopravních stavbách. Zároveň je v území nebo jeho okolí přítomno několik chráněných objektů z hlediska hluku. Podrobněji viz kapitola A.III.2.

Řešení AZÚR HMP č. 10 je koordinováno s postupem projektové přípravy stavby.

Metodická východiska použitá pro VVURÚ

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

Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je daná část (v tomto případě koridor s konkrétním funkčním využitím, tj. koridor s možností umístění VRT v intencích jejích regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena.

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

Z hlediska „strategického“ hodnocení vlivů koncepce je zásadní skutečnost, že se jedná o „koridor pro umístění stavby“, nikoliv o stavební pozemky nebo pozemky dotčené stavbou. Z těchto důvodů je třeba koridor, vymezený v posuzovaném dokumentu, považovat za území potenciálně dotčené realizací záměrů, kterým je dán rámec regulativy funkčního využití území.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pro samotné hodnocení byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých hodnotících kritérií v rámci sledovaných složek, resp. problémových okruhů životního prostředí, reprezentovaných referenčními cíli ochrany životního prostředí (podrobněji viz kapitoly A.VI.1 tohoto dokumentu) a veřejného zdraví versus návrh změn územně plánovací dokumentace, tj. vymezený koridor, resp. podmínky jeho využití (regulativy). Jednotlivá navrhovaná opatření byla konfrontována s vybranými žádoucími pozitivními trendy v podobě referenčních cílů a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu plochy na ŽP jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu, resp. při zjištění kumulativních či synergických vlivů.

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může mít předkládaný návrh AZÚR HMP č. 10 při realizaci závažné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, bylo provedeno hodnocení navržených územně plánovacích opatření AZÚR HMP, tj. vymezeného koridoru a podmínek jeho využití vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, tj. zda a jakým způsobem bude uplatnění navrhovaných výroků v rámci návrhu Aktualizace ZÚR HMP č. 10 přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů. Zjištěné vlivy byly vyhodnoceny dle charakteristik vlivu a stupnice významnosti vlivu z hlediska míry vlivu, rozsahu vlivu, délky trvání vlivu, komentován byl mechanismus působení (přímé, nepřímé, zprostředkované, sekundární vlivy) a vyhodnoceno bylo rovněž spolupůsobení v kontextu ostatních skutečností, jevů, záměrů a strategických dokumentů přítomných nebo uvažovaných v souvisejícím území.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prostorové vlivy – vlivy vzniklé koncentrací navrhovaných výroků promítnutých do území, které dávají rámce záměrům na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou být tyto vlivy jak „kumulativní“, tak „synergické“.

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

Vlastní hodnocení kumulativních a synergických vlivů je rovněž provedeno na základě matice navržených územně plánovacích opatření AZÚR HMP, tj. vymezeného koridoru a podmínek jeho využití vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, tj. zda a jakým způsobem bude uplatnění navrhovaných výroků v rámci návrhu Aktualizace ZÚR HMP č. 10 přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností, jevů, záměrů a strategických dokumentů přítomných nebo uvažovaných v souvisejícím území na základě stanovené škály identifikace a významnosti spolupůsobení vlivu.

Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

V dané věci byla vydána stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody z hlediska možného významného vlivu na lokality soustavy NATURA 2000, a sice stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany

prostředí, dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů se závěrem, že nelze vyloučit, že AZÚR HMP může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit v jeho působnosti. Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny. Dále stanoviska odboru výkonu státní správy I MŽP a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny s tím, že lze vyloučit významný vliv AZÚR HMP na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.

Vzhledem k výše uvedenému je součástí tohoto vyhodnocení i Vyhodnocení vlivů na evropsky významné oblasti a ptačí oblasti dle § 45i ZOPK, provedené autorizovanou osobou Ing. Pavlem Kolářkem, PhD.

Vyhodnocení vlivů na evropsky významné oblasti a ptačí oblasti dle § 45i ZOPK, je nedílnou součástí tohoto dokumentu viz část B a příloha 1.

Hodnocení vlivů na veřejné (lidské) zdraví

Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace, resp. jejích změn na veřejné zdraví je spolu s vyhodnocením vlivů na lokality soustavy Natura 2000 speciální kapitolou posouzení vlivů koncepce na životní prostředí, resp. udržitelný rozvoj území. Z metodického hlediska je hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví je provedeno metodou HIA, dle postupů WHO. Metoda Health Impact Assessment (dále jen HIA) umožňuje zohlednit zdraví v koncepci, popsat vlivy na veřejné zdraví, stanovit indikátory, posoudit zdroje ohledně dat o zdraví, navrhnout monitoring šitý na míru strategii, určit podmínky pro výběr projektů, a především upravit cíle strategie tak, aby ochrana a podpora veřejného zdraví byla výsledkem naplňování koncepce či politiky.

Vzhledem k tomu, že osnova vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona neobsahuje speciální kapitolu pro zařazení vyhodnocení potenciálních vlivů AZÚR HMP na lidské zdraví jako celek, jsou zahrnuty průřezově pod hodnocení složek životního prostředí, z toho důvodu je hodnocení těchto potenciálních vlivů obsaženo v příslušných kapitolách, zejména v kap. A.II a A.IX z hlediska přijatých strategických dokumentů, analýza stavu, vývojových trendů a identifikace problémových okruhů je součástí kapitoly A.III až A.V. a vlastní hodnocení v kapitole A.VI. Vlastní identifikace a vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí kapitoly A.VI v rámci hodnocení z hlediska složkového vůči Obyvatelstvu a veřejnému zdraví reprezentovanému referenčním rámcem v podobě cílů 1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví, 1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl; 1.3 pomoci prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací a z hlediska fyzikálních determinant veřejného zdraví vůči kvalitě ovzduší a hlukové zátěži reprezentovaných referenčními cíli 5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx, PM10 a B(a)P a 6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování. Shrnutí je potom zařazeno v rámci části A.VII: *Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis metod vyhodnocení včetně jejich omezení, podkapitola A.VII.11 Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví.*

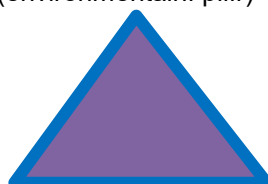
Pro vyhodnocení AZÚR HMP na veřejné zdraví byl jednak vyhodnocen vliv ÚPD vůči přijatým cílům ochrany veřejného zdraví strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na vnitrostátní úrovni a vůči všem determinantám veřejného zdraví relevantním v obecné rovině vůči koncepci, jakou je územně plánovací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

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

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

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

Podmínky pro příznivé životní prostředí
(environmentální pilíř)



Podmínky pro hospodářský rozvoj (ekonomický pilíř)

Podmínky pro soudržnost společenství obyvatel (sociální pilíř)

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

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

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

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

V rámci kapitoly D. VVURÚ bylo provedeno vyhodnocení vlivů AZÚR HMP dle referenčního rámce reprezentujícího pozitivní trendy v oblasti vyváženého rozvoje jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje stejným způsobem jako v případě vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Referenční rámec byl stanoven dle jednotlivých témat v souladu s ÚAP. Posuzovány jsou nejvýznamnější vlivy řešení AZÚR HMP na cíle udržitelného rozvoje území, stanovené na základě SWOT analýzy dle ÚAP 2020 a cíle v oblasti udržitelného rozvoje stanovených strategickými dokumenty vnitrostátní i mezinárodní úrovně (např. Česká republika 2030, Cíle udržitelného rozvoje OSN).

Pro samotné hodnocení byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů udržitelného rozvoje, resp. jeho ekonomického a sociodemografického pilíře, versus navrhované výroky (v tomto případě koridor), resp. podmínky využití území (regulativů).

Pozn.: Vyhodnocení vlivu na environmentální pilíř obsahuje SEA dokumentace (část A a B tohoto dokumentu). Pro zjištění, zda a jakým způsobem může mít AZÚR HMP při realizaci závažné vlivy na udržitelný rozvoj, bylo provedeno hodnocení navržených územně plánovacích opatření, tj. vymezení navrhovaného koridoru a podmínek jeho využití vzhledem k referenčním cílům udržitelného rozvoje, tj. zda a jakým způsobem bude vymezení koridoru v rámci posouzené AZÚR přispívat, či nikoliv, k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito stejné stupnice, jako v případě vyhodnocení vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje viz výše.

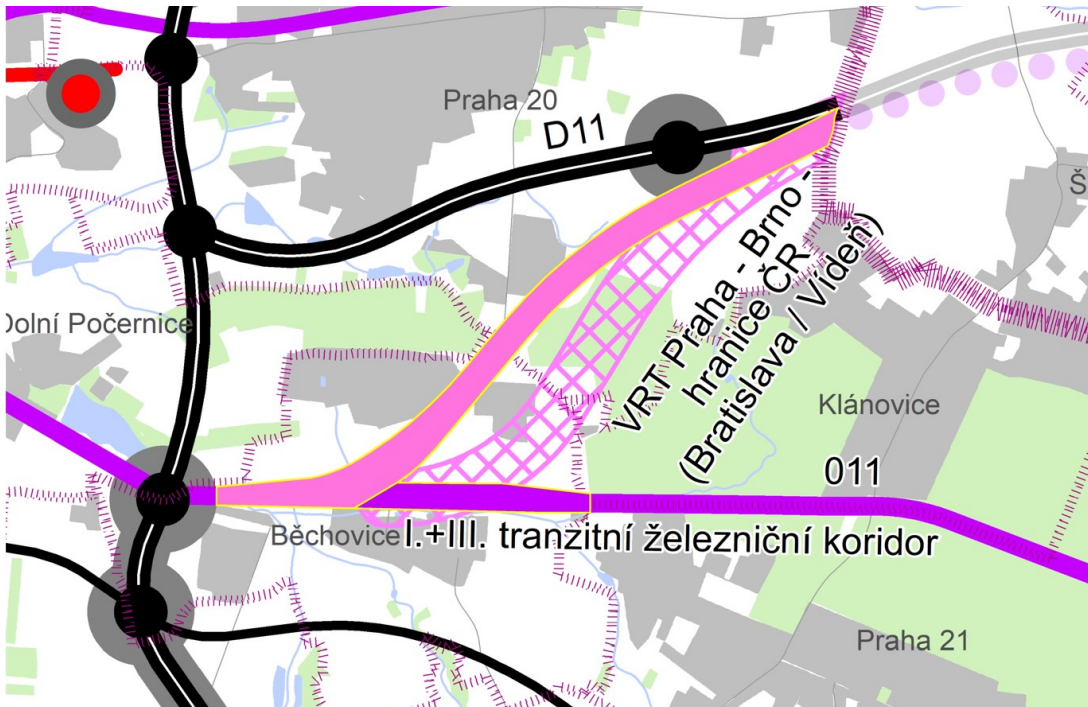
Posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v posuzovaném dokumentu a aby zároveň postihlo specifika regionu.

Kumulativní, resp. synergické vlivy, pokud jsou identifikovány, jsou vyhodnoceny stejným způsobem, jako v případě environmentálního pilíře udržitelného rozvoje viz výše.

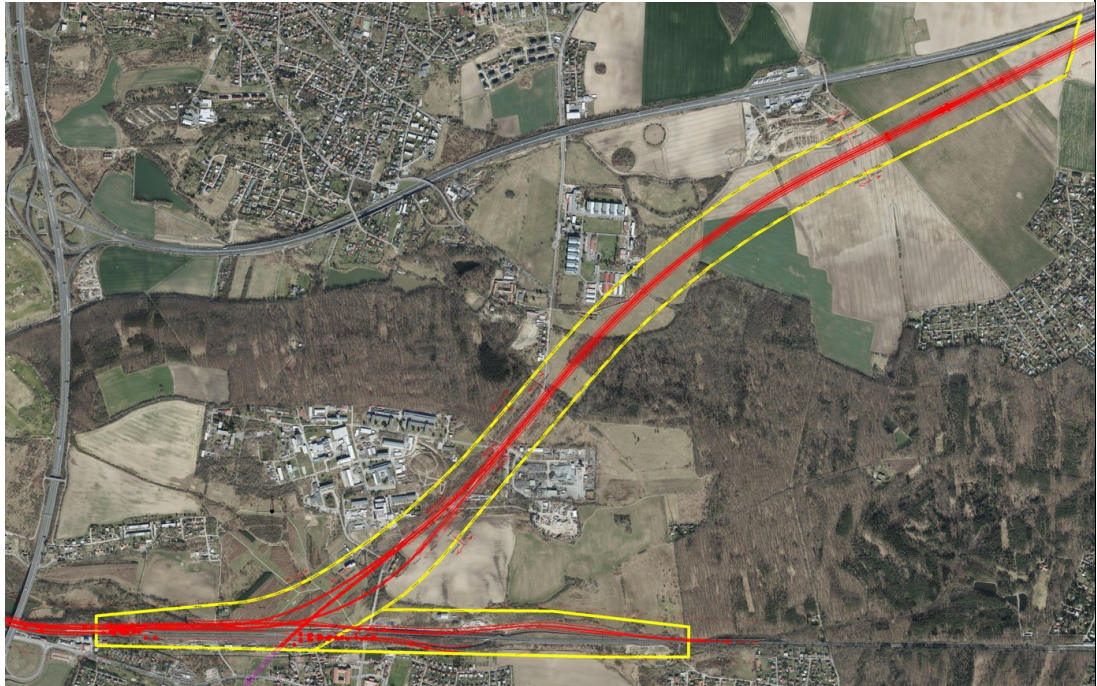
A.I Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím

A.I.1 Obsah řešené územně plánovací dokumentace

Věcný předmět řešení koncepce je následující:

<p>Předmět řešení</p>	<p>Důvodem předkládaného návrhu je příprava výstavby vysokorychlostních železničních tratí (dále také „VRT“), resp. realizace úseku Praha-Běchovice – hranice Prahy – Poříčany. Předmětem je úprava vymezení trasy VRT v tomto úseku, včetně úpravy vymezení koridoru traťového úseku Běchovice – Úvaly v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice. a jejich promítnutí do územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR a územního plánu města.</p> <p>Jedná se o změnu územně plánovací dokumentace spočívající v Aktualizaci č. 10 ZÚR HMP, dle Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 13/17, ze dne 23.1.2020, k návrhu na pořízení změny ÚP - 405/2019 a AZÚR HMP č. 10.</p> <p>Byla provedena úprava trasy vysokorychlostní trati Praha – Brno v úseku Běchovice – hranice Prahy. Nově se trasa především vyhýbá plochám LR, na kterých je zároveň vymezen CSZ. Díky novému vedení se část trasy vyhne zvláště chráněným územím (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.) a přírodnímu parku (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.) a jejich nejcennějším partiím.</p> <p>Posuzovaný úsek je součástí trasy VRT Trasa SK4, resp. JK4 – díky velkým poloměrům oblouků umožňující ve výhledu traťovou rychlost až 350 km/h; na straně ŽUP je trasa zaústěna jak do ŽST Praha-Běchovice, tak do ŽST Praha-Zahradní Město; koridor je součástí čtyřkolejného pilotního úseku –Praha-Běchovice – hranice Prahy – Poříčany.</p> <p>V úseku Praha-Běchovice – Poříčany bude budoucí VRT umístěná v předmětném koridoru sloužit i pro převedení části vlaků dálkové osobní dopravy ze stávajících konvenčních tratí Praha – Pardubice a Praha – Hradec Králové a umožní tak na nich zvýšit kapacitu pro příměstskou osobní dopravu. Zároveň se předpokládá využití tohoto úseku i pro navazující VRT Poříčany – Hradec Králové. Úsek Praha-Běchovice – Poříčany je proto koncipován jako čtyřkolejný, přičemž dvě koleje budou navazovat na traťový úsek Praha-Libeň – Praha-Běchovice, kde bude doplněna čtvrtá traťová kolej, a zbylé dvě koleje budou navazovat na novou trať Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice, s tím je spojena rovněž úprava vymezení koridoru traťového úseku Běchovice – Úvaly v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice.</p>  <p>Předmět řešení AZÚR HMP č. 10</p> <p>I+III. tranzitní železniční koridor</p> <p>Rezerva VRT Praha – Brno v ZÚR</p> <p>Návrhový koridor VRT Praha - Brno</p>
-----------------------	--

Obr. 2 Posun koridoru VRT Praha-Běchovice – Poříčany oproti územní rezervě obsažené v platném znění ZÚR HMP, zdroj: IPR Praha.



Předmět řešení AZÚR HMP č. 10

Obr. 3 Promítnutí koridoru pro umístění VRT do ortofotomapy, zdroj: IPR Praha

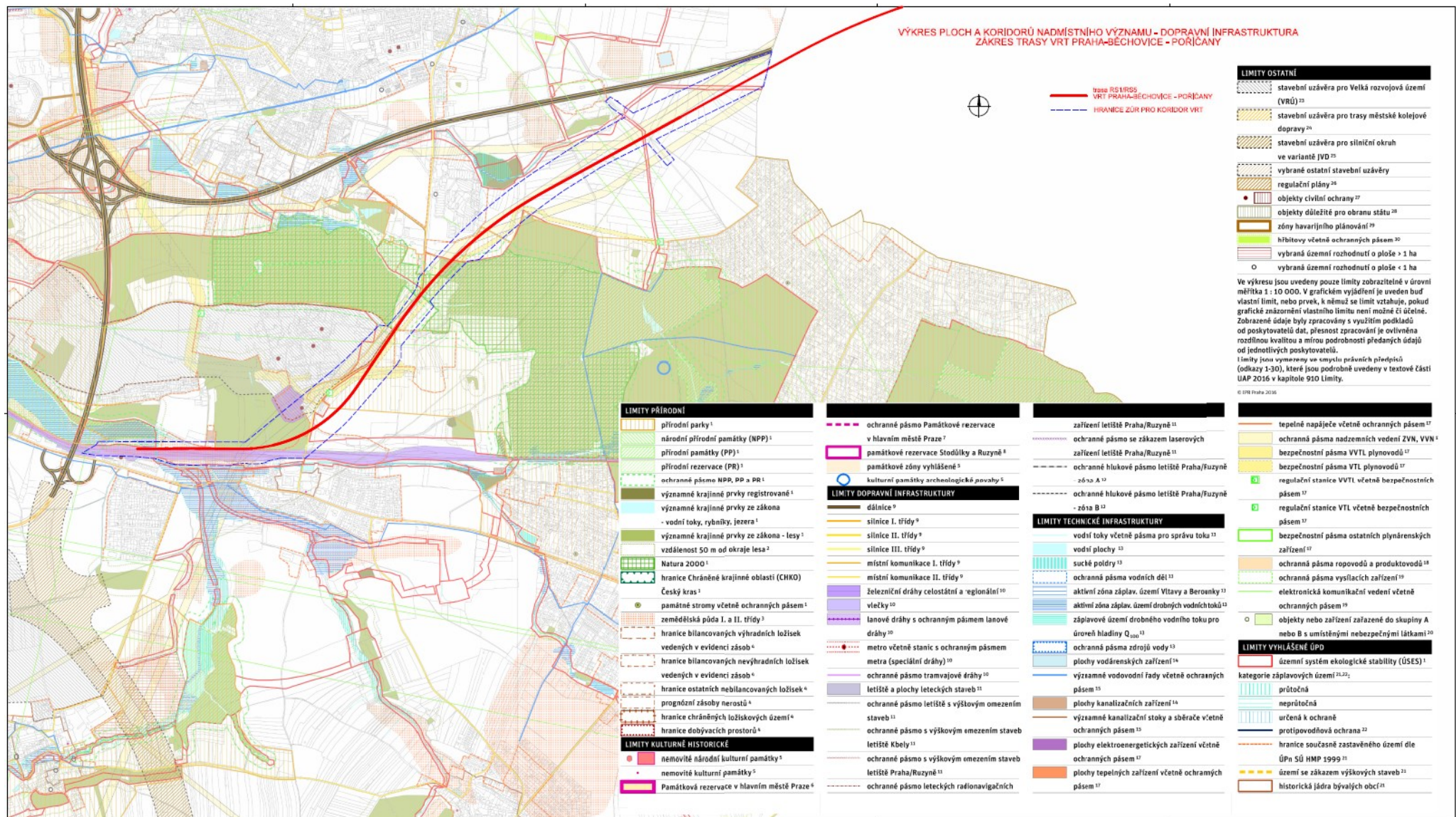
Koridor řešený v ZÚR počíná v koridoru stávající běchovické trati v km cca 13,0 je veden ve stávající trati a odpojuje se jižně od ČOV, dále prochází ve směru od Běchovic v těsné blízkosti areálu rozvodny Běchovice, kterou míjí z jihu stejně jako průmyslovou zónu Běchovice. V tomto prostoru se koridor dvojí v směru na Zahradní Město a Běchovice a uvnitř se nachází bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252,253 a 254 (v km 14,5) které jsou tak nejbližšími hlukově chráněnými objekty v řešeném území. Samotná stavba by v tomto úseku měla být vedena v tunelu. Koridor dále směrem na sever prochází ze severozápadní strany kolem areálu technických služeb. V km 15,7-15,8 se severně od řešeného koridoru nachází šestice menších budov (rodinných domů nebo menších firemních budov) po západní straně ulice Ve Žlábku, jižně od Špačkova statku v jižní části Xaverova. Spolu s výše zmíněnými bytovými domy při ulici Mladých Běchovic se jedná se o nejbližší hlukově chráněné objekty, dům s č. p. 1633 se nachází ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru. Koridor dále pokračuje ke skladovacímu areálu Xaverov (cca v km 16,1) východně od ulice Ve Žlábku a severně od řešeného koridoru VRT. Dále míjí z jihu Hummer centrum Horní Počernice v km 17.2 a dostává se do souběhu s dálnicí D11, kde končí na hranici kraje v km cca 19.9.

Širší souvislosti

V platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „ZÚR HMP“) je pro účel dané VRT vymezen koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (Wien/Bratislava). Na základě AZÚR HMP má být trasa VRT v úseku Praha-Běchovice – Poříčany vymezena jako návrhový koridor umožňující umístění, povolení a realizaci stavby a současně jako veřejně prospěšná stavba. AZÚR HMP rovněž navrhuje posun trasy návrhového koridoru západním směrem oproti současnému vymezení územní rezervy, a to na základě studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území (2015).

Koncepce napojení nové VRT do železničního uzlu Praha je založena na dvou vstupech – a to jednak z pohledu poptávané kapacity a jednak z pohledu spolehlivosti celého systému. Severní napojení do ŽST Praha-Běchovice je součástí pilotního úseku Praha – Poříčany a navazuje na stávající trať Praha-Libeň – Praha-Běchovice. Z kapacitních důvodů je nezbytná čtvrtá kolej v tomto úseku. Pro nákladní vlaky, odjíždějící z nákladního obvodu ŽST Praha-Libeň (respektive pro tranzitní vlaky od Kralup nad Vltavou) je navržena spojka

	<p>Jahodnice, aby nebylo nutné křížit tuto více Kolejnou trať v úrovni – spojka Jahodnice umožní průjezd těchto vlaků až do ŽST Praha-Běchovice bezkolizně a stejně tak zařazení do sledu ostatních vlaků na odbočku Blatov (resp. úvalském zhlaví ŽST Praha-Běchovice).</p> <p>Spojka Jahodnice navazuje na připravované zkapacitnění Praha-Libeň – Praha-Malešice a její realizace je možná ještě před samotnou modernizací ŽST Praha-Malešice.</p> <p>Trasa VRT je navržena primárně s důrazem na dosažení traťové rychlosti až 350 km/h v celé délce trasy (vyjma napojení do železničních uzlů event. jiných úseků konvenční sítě). Z provozního hlediska je však posuzována rychlost nižší – v řešeném úseku 250 až 300 km/h. Výchozím bodem je napojení do železničního uzlu Praha. Uvažováno je jak napojení do žst. Praha-Zahradní Město, tak do žst. Praha-Běchovice. Trasa je navržena s povrchovým vedením oblastí severně od Dubče a mělkým hloubeným tunelem na okraji zástavby Běchovic.</p> <p>Zmíněný hloubený tunel je základní variantou, přičemž k té byly prověřovány dvě alternativy raženého tunelu založeného ve větší hloubce pod terénem. V obou případech se však jedná o podstatné prodražení či dokonce zhoršení parametrů. Nadále je tedy sledována varianta hloubeného tunelu, resp. překrytí trati, jehož rozsah bude upřesněn v dalších fázích projektové přípravy stavby.</p> <p>V místě souběhu s dálnicí D11 je trasa koncipována jako čtyřkolejná s dopravním terminálem Praha východ. Terminál Praha východ je navržen jako osmikolejný, se čtyřmi nástupištními hranami, s rychlostí ve všech hlavních kolejích (vnitřních i vnějších) 320 km/h.</p> <p>Sjezd do konvenční sítě v oblasti Poříčan (PS – Poříčanský sjezd) je navržen jak do tratě 011 (směr Kolín, 200 km/h), do tratě 061 (směr Nymburk, 160 km/h), tak výhledově pro novou trať Praha – Hradec Králové (až 350 km/h).</p>				
<p>Konkrétní úprava ZÚR</p>	<p>Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy se Aktualizací č. 10 mění takto:</p> <p>V Kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura, v kapitole 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, v oddílu 5.2.6.1 Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha-Brno-hranice ČR-(Wien/Bratislava) se text mění takto:</p> <p>„5.2.6.1 Koridor Východního vstupu Rychlého spojení“</p> <p>Vymezení: Koridor pro vysokorychlostní trať je vymezen z železniční stanice Praha-Běchovice, odkud vede severovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy do souběhu s dálnicí D11.</p> <p>Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:</p> <ol style="list-style-type: none"> stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT, zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území. <p>Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:</p> <ol style="list-style-type: none"> respektovat vymezený koridor, vymezit rozsah tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území. <p>V Kapitole 10. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření se doplňuje text tabulky o nový řádek:</p> <table border="1" data-bbox="347 1778 1417 1809"> <tr> <td>Z/508</td> <td>DZ</td> <td>Běchovice, Horní Počernice</td> <td>Východní vstup Rychlého spojení</td> </tr> </table>	Z/508	DZ	Běchovice, Horní Počernice	Východní vstup Rychlého spojení
Z/508	DZ	Běchovice, Horní Počernice	Východní vstup Rychlého spojení		



Obr. 4 Orientační záznam na podkladě výkresu limitů využití území přítomné v řešeném území, zdroj: IPR Praha

A.I.2 Hlavní cíle posuzované územně plánovací dokumentace

Cílem předkládané Aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je vložit do platné koncepce věcnou úpravu – vložení koridoru namísto územní rezervy s upřesněním trasy a rozsahu koridoru. Systémový a koncepční přístup obsažený v platné ZÚR Prahy se řešením předkládané aktualizace nemění.

A.I.3 Vztah k jiným koncepcím

Vazba v souvislosti s předmětem řešení koncepce

Vzhledem k účelu a charakteru koncepce lze očekávat vazby s řadou regionálních a místních, případně národních dokumentů. Předložená AZÚR HMP bude mít mimo strategických dokumentů v oblasti dopravní politiky EU a státu (Trans-European Transport Network (TEN-T) policy prostřednictvím Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR), vztah k ÚP HMP, resp. k připravovanému Metropolitnímu plánu, i k dalším dokumentům na národní a regionální úrovni, zejména týkajícím se dopravní infrastruktury či ochrany životního prostředí.

V následujícím textu je uveden přehled nejdůležitějších relevantních strategických dokumentů – určení a vyhodnocení hlavních vazeb koncepce k těmto dokumentům bude předmětem dalšího postupu hodnocení.

Vazba z hlediska přijatých cílů v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví

S ohledem na charakter a zaměření koncepce je možné, že dojde k pozitivnímu synergickému spolupůsobení s opatřeními v jiných koncepčních dokumentech, které mohou ovlivnit kvalitu ovzduší (např. OP Doprava, OP Životní prostředí, aktualizace Státní energetické koncepce, Plány udržitelné mobility apod.) a které se v navrhovaných opatřeních z věcného hlediska často překrývají, přičemž řešení železniční dopravy systémem vysokorychlostních tratí je jedním ze základních principů pro rozvoj udržitelné mobility a snížení imisní zátěže spojené s automobilovou dopravou.

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

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

Vztah předkládané ÚPD vůči jiným koncepcím přijatým na vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území, je možné charakterizovat dle následující stupnice:

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

Níže uvedené koncepční dokumenty, které jsou ve vztahu k řešené ÚPD klíčové, byly zpracovatelem SEA využity pro stanovení hodnotícího rámce, tj. pro výběr sady referenčních cílů životního prostředí viz kapitola A.VI.1. Podrobná charakteristika vybraných, z hlediska SEA nejdůležitějších koncepcí, je uvedena v následující kapitole A.II.

Vztah přijatých strategických dokumentů na nadnárodní, národní a regionální úrovni vůči řešení posuzované AZÚR HMP č. 10 je možné charakterizovat následovně:

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
Nadnárodní úroveň		
<ul style="list-style-type: none"> Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T), prostřednictvím Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013 	3	<p>Přímá velmi silná vazba mezi AZÚR a TEN-T. Posuzovaná koncepce částečně podrobněji rozvíjí koridor Globální sítě za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.</p>
Národní úroveň		
<ul style="list-style-type: none"> Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017) 	3	<p>Přímá velmi silná vazba mezi AZÚR a konceptem rychlých spojení. Posuzovaná koncepce částečně podrobněji rozvíjí koridor sítě rychlých spojení.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021 	3	<p>Přímá velmi silná vazba mezi AZÚR a Politikou územního rozvoje ČR. Posuzovaná koncepce přímo rozvíjí cíle PÚR a podrobněji rozvíjí základní koridory pro VRT definované PÚR jako úkoly územního plánování.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Strategický rámec – Česká republika 2030 	2	<p>AZÚR má přímý vztah především k prioritní oblasti infrastruktura z hlediska cíle 2. Je zajištěno kvalitní dopravní spojení s ekonomickými populačními a dopravními centry Německa, Rakouska a Polska., kdy AZÚR HMP č. 10 je jedním z kroků na vnitrostátní úrovni pro rozvoj vysokorychlostních tratí, jejichž další fáze budou znamenat i napojení na evropské metropole. Dílčí rozpory mohou nastat vůči tématu Krajina a odolné ekosystémy cíli 5 Vzroste prostupnost krajiny pro migraci volně žijících organismů, AZÚR vkládá koridor pro dopravní stavbu v území mimo migrační koridory. Nepřímo negativně se projevuje vazba vůči tématu 4.5 Adaptace na změnu klimatu – 1 snižuje se počet a intenzita městských tepelných ostrovů.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ 	1	<p>Posuzovaná koncepce má zprostředkovanou vazbu na cíl SRR 21+ pro území metropolí 5. Zkvalitnit napojení na evropské metropole, kdy AZÚR HMP č. 10 je jedním z kroků na vnitrostátní úrovni pro rozvoj vysokorychlostních tratí, jejichž další fáze budou znamenat i napojení na evropské metropole. Zároveň je jedním z nástrojů pro cíl č. 10 Zajistit koordinovaný prostorový rozvoj.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Zásady urbánní politiky ČR, aktualizace 2017 	1	<p>Zásady urbánní politiky mají nepřímý vztah k posuzovanému dokumentu. AZÚR zprostředkovaně přispěje k podpoře rozvoje města jako pólů rozvoje území. Shodnou prioritou je především strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst. AZÚR HMP č. 10 má k této koncepci mírně pozitivní nepřímý vztah.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 	2	<p>Přímá silná vazba mezi AZÚR a Dopravní politikou. Posuzovaná koncepce částečně podrobněji rozvíjí cíle Dopravní politiky v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy, snižování emisí z dopravy a optimalizace výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním, na druhou stranu lze identifikovat potenciální rozpor s cílem zajistit prostorové a náladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a obyvatelstvo.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014–2020 	0	<p>Nebyla identifikována žádná vazba mezi AZÚR a Koncepcí státní politiky cestovního ruchu v ČR, která neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050 	2	<p>Zaměření posuzované AZÚR není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlíkové hospodářství, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a účelného umístění nového dopravního koridoru v území. Vzájemná vazba je zprostředkovaně pozitivní (rozvoj nízkouhlíkové dopravy) až negativní (z hlediska generovaného záboru ZPF a rozšiřování zastavěného území bez vazby na hospodaření v krajině). Přímou negativní vazbu je možné identifikovat v případě střetu vymezeného koridoru s chráněnými územími.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Program rozvoje venkova ČR na období 2014–2020 	0	<p>Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR. Program rozvoje venkova, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.</p>

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007) 	2	Potenciální přímá vazba bez explicitních požadavků dokumentu na řešení AZÚR, zprostředkovaná vytvořením územních předpokladů pro zábor ZPF a zprostředkovaně i ovlivnění hydrogeologických struktur v území při předpokladu budování podzemních prostor v rámci stavby, již dává posuzovaný dokument rámeček. Na druhou stranu jsou dávány územní předpoklady pro nízkoemisní veřejnou hromadnou dopravu.
<ul style="list-style-type: none"> Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR, (2015) 	1	Potenciální nepřímá a velmi omezená vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj nízkoemisní veřejné hromadné dopravy se zprostředkovaným potenciálním dopadem na snižování emisí z dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Politika ochrany klimatu v České republice (2017) 	1	Potenciální nepřímá vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj nízkoemisní a nízkouhlíkové veřejné hromadné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Strategický rámeček rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030 – Zdraví 2030 	2	Identifikována přímá vazba posuzovaného dokumentu vůči Zdraví 2030 ve vztahu k ochraně zdraví před působením hluku.
<ul style="list-style-type: none"> Strategie sociálního začleňování 2014–2020 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR. Strategie sociálního začleňování, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky 2019 	1	Potenciální nepřímá a velmi omezená vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj nízkoemisní veřejné hromadné dopravy s potenciálním zprostředkovaným dopadem na snižování emisí z dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Plán odpadového hospodářství České republiky 2015–2024 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR. POH neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> Program předcházení vzniku odpadů (2014) 	1	Potenciální nepřímá a velmi omezená vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj dopravní infrastruktury a zprostředkovaně i vznik stavebních odpadů.
<ul style="list-style-type: none"> Národní plán povodí Labe do roku 2027 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR. Národní plán povodí Labe, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025 	2	Přímá negativní vazba z důvodu vytvoření územních předpokladů pro průchod dopravního koridoru přes chráněná území bez přímé vazby na cíle Státního programu ochrany přírody a krajiny.
<ul style="list-style-type: none"> Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 	2	Přímá vazba vůči principům omezování zastavování volné krajiny a upřednostnění využití bývalých průmyslových areálů pro výstavbu. Vazba vůči cílům 2.5.1 Omezit rozšiřování zástavby do volné krajiny, 2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu, 3.5.1 Omezit negativní vlivy suburbanizace na ekologickou stabilitu krajiny
<ul style="list-style-type: none"> Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů 2017 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR, Surovinová politika, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> Aktualizace politiky druhotných surovin ČR 2019-2022 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR, Politika druhotných surovin, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> Aktualizace státní energetické koncepce ČR (2015) 	1	Zprostředkovaně nepřímá vazba vůči dílčímu cíli energetické politiky v oblasti dopravy E.5. Rozvíjet infrastrukturu pro ekologičtější dopravní prostředky a telematické systémy řízení dopravy směřujících k automatizaci a optimalizaci dopravy. Je nutno na oblast dopravy nahlížet komplexně se zahrnutím všech alternativ, bez přímé vazby na opatření.
<ul style="list-style-type: none"> Koncepce bydlení České republiky 2021+ 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR, Koncepce bydlení, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> Politika architektury a stavební kultury ČR (2015) 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR, Koncepce bydlení a stavební kultury, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Strategie přizpůsobení se změnám klimatu v podmínkách ČR (Národní adaptační strategie, První aktualizace pro období 2021-2030) 	1	Identifikována pouze nepřímá vazba vůči strategickým cílům Adaptační strategie z hlediska zprostředkovaného vlivu záboru ZPF a rozšiřování zastavěného území bez vazby na hospodaření v krajině a adaptační opatření v sídlech navrhovaná ve strategii.
<ul style="list-style-type: none"> Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe pro období 2021-2027 (2022) 	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči AZÚR. Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce
<ul style="list-style-type: none"> Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (2020) 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Aktualizace národního akčního plánu čisté mobility, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkemisní veřejné dopravy.
Regionální úroveň		
<ul style="list-style-type: none"> Zásady územního rozvoje Středočeského kraje s účinností ke dni 3.11.2022 	3	Přímá velmi silná vazba mezi AZÚR HMP č. 10 a Platnou ZÚR Středočeského. Posuzovaná koncepce prověřuje a upřesňuje koridor pro umístění VRT, který byl dosud vymezen jako rezerva, a to v návaznosti na území Středočeského kraje.
<ul style="list-style-type: none"> Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022 	3	Přímá velmi silná vazba mezi AZÚR HMP č. 10 a Platnou ZÚR HMP. Posuzovaná koncepce prověřuje a upřesňuje koridor pro umístění VRT, který byl dosud vymezen jako rezerva.
<ul style="list-style-type: none"> Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016 	1	Zprostředkovaná vazba na Strategický plán hl. m. Prahy především ve vazbě na rozvoj páteřní kolejové dopravy, která však v posuzované koncepci není řešena na úrovni města, ani neslouží pro vnitroměstskou dopravu.
<ul style="list-style-type: none"> Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy, 2008 	2	Přímá negativní vazba z důvodu vytvoření územních předpokladů pro průchod dopravního koridoru přes chráněná území bez přímé vazby na cíle Strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy.
<ul style="list-style-type: none"> Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021 	2	Přímá negativní vazba z důvodu vytvoření územních předpokladů pro průchod dopravního koridoru přes chráněné území.
<ul style="list-style-type: none"> Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022 	2	Přímá negativní vazba z důvodu vytvoření územních předpokladů pro průchod dopravního koridoru přes chráněné území.
<ul style="list-style-type: none"> Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze (2010) 	1	Nepřímá negativní vazba z důvodu vytvoření územních předpokladů pro průchod dopravního koridoru přes chráněná území bez přímé vazby na cíle Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze.
<ul style="list-style-type: none"> Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy (2014) 	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Strategie rozvoje veřejných prostranství, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného předpokladu adaptace veřejných prostranství na novou dopravní stavbu v území. Strategie rozvoje veřejných prostranství je manuálem základních zásad tvorby veřejných prostranství, určený správě města, nemá cíle ani průmět se vztahem k posuzované AZÚR.
<ul style="list-style-type: none"> Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované ÚPD.
<ul style="list-style-type: none"> Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, Dopravní plán HMP 2016, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, Dopravní plán HMP a Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, neobsahují cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkemisní veřejné dopravy. AZÚR se netýká vnitroměstské dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019) 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkemisní veřejné dopravy.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> • Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hlavním městě Praze (2003) 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> • Plán zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha CZ 01, (2020) 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> • Územní energetická koncepce hlavního města Prahy 2013-2033 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> • Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016-2025 	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované ÚPD.
<ul style="list-style-type: none"> • Plán rozvoje vodovodů a kanalizací území České republiky, Hlavní město Praha – aktualizace 2016 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou, zajištěného legislativně.
<ul style="list-style-type: none"> • Plán dílčího povodí Dolní Vltavy 	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované ÚPD.
<ul style="list-style-type: none"> • Povodňový plán Hlavního města Prahy 2016 	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované ÚPD.
<ul style="list-style-type: none"> • Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu (2017), Klimatický lán hl. m. Prahy do roku 2030 	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči AZÚR. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou, zajištěného legislativně.

Shrnutí:

Z výše uvedeného přehledu a vyhodnocení vzájemných vazeb byly vybrány strategické dokumenty s identifikovaným velmi silným a silným (přímým) vztahem vůči posuzované AZÚR, tj. takové dokumenty, které obsazují cíle, podněty nebo požadavky přímo promítnuté do řešené územně plánovací dokumentace v podobě průmětu do území a takové dokumenty, jejichž strategické cíle jsou přímo dotčeny řešením AZÚR na strategické úrovni.

V rámci vyhodnocení předkládané AZÚR HMP č. 10 na životní prostředí jsou dále vyhodnoceny relevantní cíle těchto koncepcí v oblasti ochrany životního prostředí a jejich vztah k posuzovanému dokumentu.

Jedná se o tyto strategické dokumenty:

- Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T), prostřednictvím Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (2013)
- Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)
- Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021
- Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050
- Strategický rámec – Česká republika 2030
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025
- Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)
- Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030 – Zdraví 2030
- Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, s účinností ke dni 3. 11. 2022
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008)
- Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021
- Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022

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

Koncepční dokumenty a jejich cíle zaměřené na ochranu životního prostředí s identifikovaným velmi silným (3) nebo silným (2) vztahem vůči hodnocené koncepci jsou podkladem pro hodnocení vztahu posuzované změny územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní a místní úrovni (kap. A.II).

V následující kapitole uvádíme charakteristiku jednotlivých relevantních strategických dokumentů a jejich vybraných cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které byly vzaty jako východiska pro stanovení referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví viz kapitola A.VI.1, a stručně komentáře charakterizující vztah návrhu posuzované ÚPD k těmto cílům. Podrobné zhodnocení způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní nebo vnitrostátní úrovni do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení je uvedeno v kapitole A. IX.

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

Předmětem této kapitoly je výběr cílů ochrany životního prostředí definovaných v relevantních koncepčních dokumentech přijatých na vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území a způsobu zapracování daných cílů ochrany životního prostředí v rámci řešeného návrhu posuzované aktualizace ZÚR HMP.

Smyslem této kapitoly je identifikovat ty cíle ochrany životního prostředí, jejichž splnění lze dosáhnout nebo k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování použitými v rámci návrhu předkládané ÚPD a zároveň zhodnocení vztahu předmětné koncepce k těmto cílům.

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

V této souvislosti byly z koncepčních dokumentů specifikovaných v kap. A.I.3. vybrány cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, které jsou relevantní vůči předkládané územně plánovací dokumentaci. Tabelární vyhodnocení vazby posuzované Aktualizace č. 10 ZÚR HMP a relevantních strategických cílů těchto dokumentů je obsahem kapitoly A.XI. Nižší se nachází základní charakteristika identifikovaných relevantních strategických dokumentů a jejich strategických cílů s identifikovanou vazbou vůči posuzované koncepci, vyhodnocení vzájemné vazby a stručně shrnutí jejich vazby vůči posuzované koncepci.

V rámci vyhodnocení předkládané AZÚR HMP č. 10 na životní prostředí byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí níže uvedených koncepcí s identifikovaným velmi silným a silným přímým vztahem k posuzovanému dokumentu a na jejich základě a na základě analýzy životního prostředí, jeho vývojových trendů a problémů v řešeném území, která je předmětem řešení kapitol A.III až A.V byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí reprezentující jednotlivé složky a problémové okruhy životního prostředí (viz podkapitola A.VI.1), které tvoří základní referenční rámec pro hodnocení.

Jedná se o cíle těchto koncepcí:

- Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T), prostřednictvím Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (2013)
- Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)
- Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021
- Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050
- Strategický rámec – Česká republika 2030
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025
- Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)
- Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030 – Zdraví 2030
- Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, s účinností ke dni 3. 11. 2022
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008)

- Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021
- Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022

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

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

Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) (2013)

Jedná se o strategický dokument legislativní povahy vydaný ve formě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 Priority rozvoje železniční dopravní sítě jsou i se zohledněním železničního systému (konvenční/vysokorychlostní – podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 57/2008) vyjádřeny strukturálním členěním sítě do dvou úrovní:

- Globální sítě za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.
- Hlavní síť, s prioritou přijetí vhodných opatření pro její rozvoj do roku 2030.

Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) stanovuje hlavní zásady rozvoje silniční, železniční, vodní a námořní dopravy. Síť TEN-T je rozdělena na globální (comprehensive network) a hlavní (core network). Globální síť napojuje všechny evropské regiony úrovně NUTS II a měla by být dokončena do roku 2050. Hlavní síť je její podmnožinou; spojuje tzv. primární uzly (hlavní města a aglomerace nad 1 mil. obyvatel) a termínem jejího dokončení je rok 2030.

V rámci hlavní sítě se předpokládá stavba VRT Praha – Lovosice, modernizace trati Brno – Přerov a zkapacitnění trati Brno – Břeclav. Nová vysokorychlostní trať z Prahy do Brna nebyla do hlavní sítě zařazena z důvodu nemožnosti její realizace do roku 2030, je tedy součástí globální sítě s cílem podpory sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

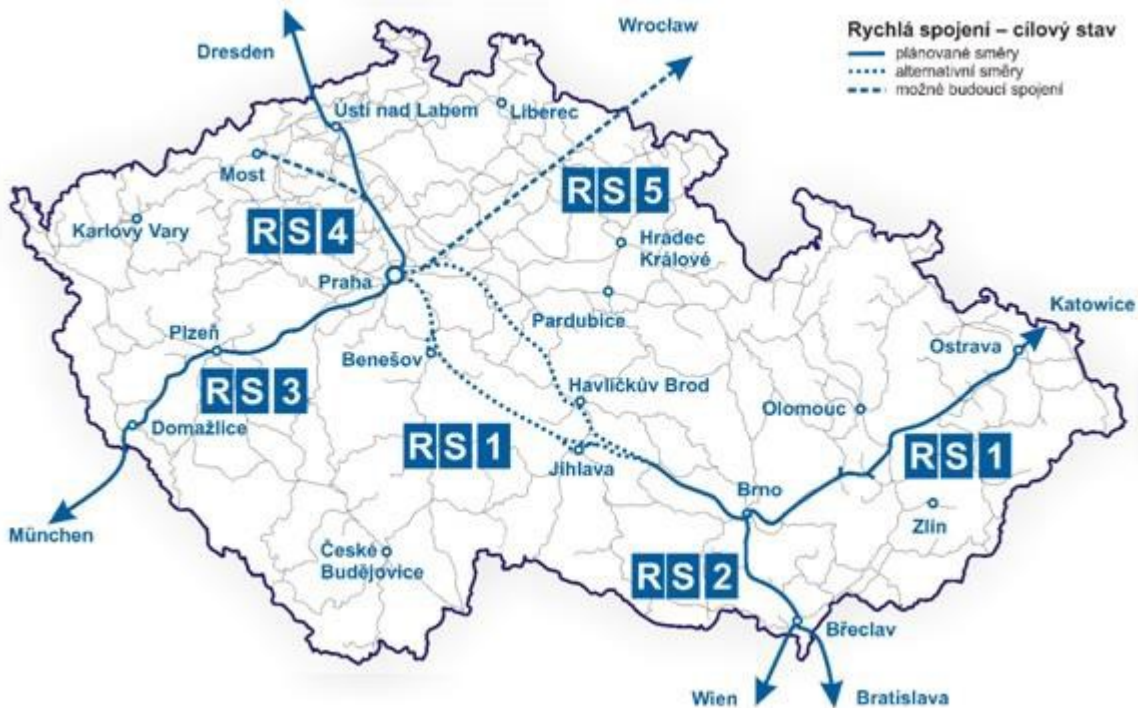
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
• Podpora Globální sítě za účelem rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.	3 pozitivní	Velmi silná pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor Globální sítě za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050. Jedná se o cíl primárně směřující k podpoře nízkemisní dopravy na evropské úrovni s cílem přerozdělení dopravních intenzit ve prospěch vysokorychlostních tratí na úkor IAD a dopravy letecké, a tím i snížení emisí z dopravy včetně skleníkových plynů. Nástrojem je zlepšení kvality, kapacity a komfortu železniční dopravy AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle v podobě vytvoření územních předpokladů pro zásadní zkvalitnění železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti s dopadem do snížení emisí z dopravy, udržitelného využití zdrojů apod.

Komentář: AZÚR HMP č. 10 z hlediska územně plánovacího přímo rozvíjí požadavky Politiky transevropských dopravních sítí. Vzájemný vztah je přímo silně pozitivní.

Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)

Pod vlivem nové evropské dopravní politiky i v návaznosti na vývoj v sousedních zemích byla dne 22. května 2017 Vládou České republiky schválena koncepce „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Cílem je analyzovat veškeré aspekty (ať již legislativní či společenské) a identifikovat možnosti řešení, na základě, kterých pak bude možné stanovit řešení cílové a alokovat jednotlivé úkoly pro příslušné rezorty, jejichž naplnění umožní ve stanovených termínech dosáhnout cílů národní i evropské (dopravní) politiky.

Řešené spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav, jehož součástí je posuzovaný úsek VRT, tvoří páteř těchto koncepcí a je stěžejní pro další rozvoj dálkové osobní železniční dopravy v České republice, a to nejen v mezinárodním a národním kontextu, ale i s přesahem souvislostí do dopravy regionální.



Obr. 5 Koncept systému rychlých spojení

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

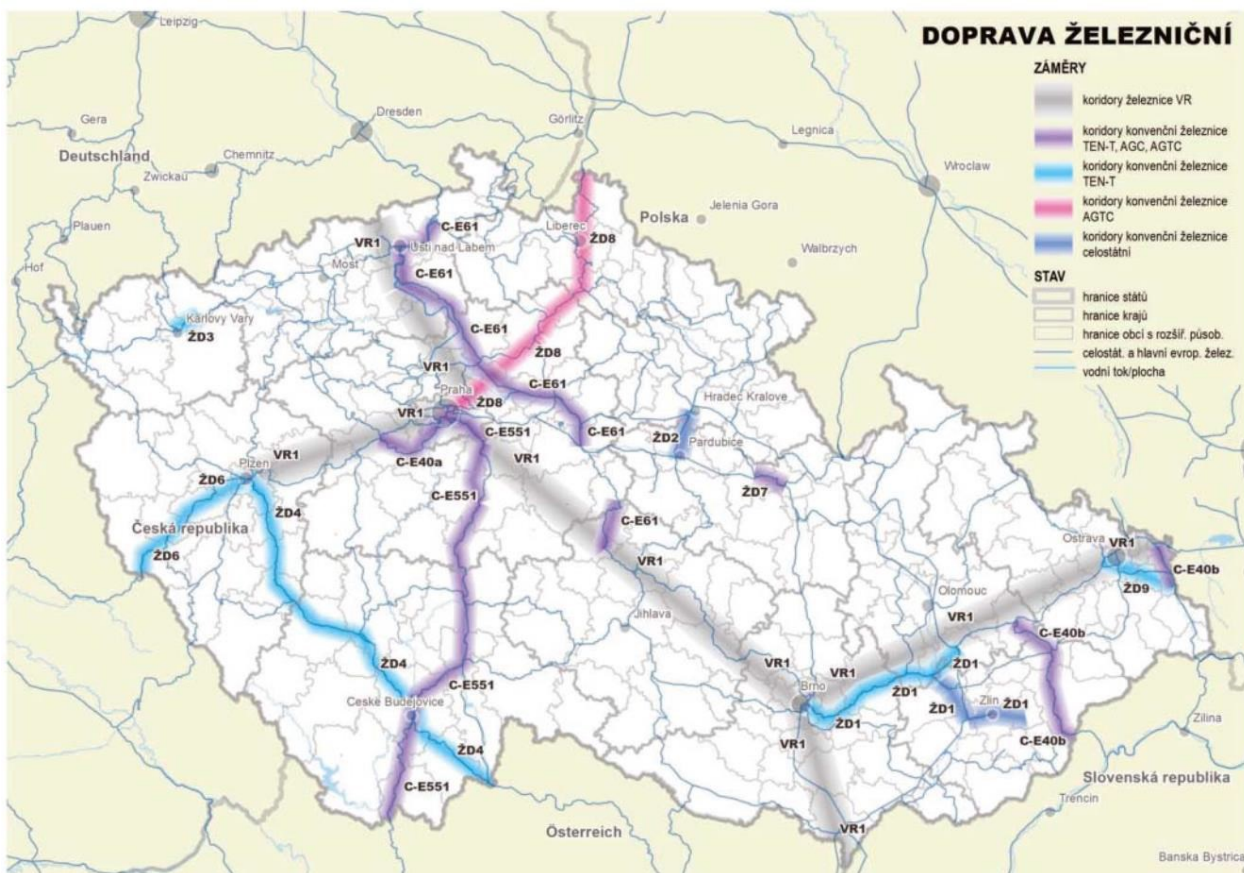
Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Podpora spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav, jehož součástí je posuzovaný úsek VRT. 	3 pozitivní	Velmi silná pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje rozvíjí koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav. Jedná se o cíl primárně směřující k podpoře nízkoemisní dopravy na národní úrovni s cílem přerozdělení dopravních intenzit ve prospěch vysokorychlostních tratí na úkor IAD a dopravy letecké, a tím i snížení emisí z dopravy včetně skleníkových plynů a udržitelného využití zdrojů. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle v podobě vytvoření územních předpokladů pro zásadní zkvalitnění železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti s dopadem do snížení emisí z dopravy.

Komentář: AZÚR HMP č. 10 z hlediska územně plánovacího přímo rozvíjí požadavky Politiky transevropských dopravních sítí. Vzájemný vztah je přímo silně pozitivní.

Politika územního rozvoje ČR, ve znění závazném od 1.9.2021(PÚR)

Základním dokumentem v oblasti plánování využití území je Politika územního rozvoje České republiky 2008 (PÚR ČR). 1. aktualizace PÚR byla schválena Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015. Dne 30. září 2019 byla ve Sbírce zákonů zveřejněna dvě sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizací č. 2 a č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky v souladu s § 31 odst. 3 stavebního zákona. Aktualizace č. 5 PÚR byla schválena dne 17. 8. 2020 usnesením vlády č. 833, s účinností od 11.9.2020. Sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky bylo zveřejněno dne 31. srpna 2021 ve Sbírce zákonů v částce 141 pod číslem 321. Dnem 1. září 2021 je Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona. Aktualizace č. 4 je řádnou úplnou aktualizací Politiky územního rozvoje, to znamená, že byl revidován celý dokument a zesouladěn s aktuální právní úpravou i vývojem v oblasti územního plánování a udržitelného rozvoje od doby vzniku dokumentu.

PÚR ČR shodně předpokládá rozvoj železniční dopravy ve formě vysokorychlostních tratí, pro něž definuje základní koridory. Základ tvoří tradiční spojení evropského významu Dresden – Praha – Brno – Wien/Bratislava s větvemi na Plzeň (a dále do Německa) a Ostravu (a dále do Polska).



Obr. 6 Schéma koridorů železniční dopravy z PÚR ČR

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

OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha je vymezena jako území ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, dokončení Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), připojení na tranzitní železniční koridory I., III. a IV. (dále jen TŽK) a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

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

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

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

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

V rámci rozvojové oblasti OB1 je v řešeném území vymezen rámcový směr koridoru vysokorychlostní železnice VRT VR1.

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

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

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.

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

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> • rámcový směr koridoru vysokorychlostní železnice VRT VR1 	3 pozitivní	Velmi silná pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje rozvíjí koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav v rámci OB1. Jedná se o cíl primárně směřující k podpoře nízkooemisní dopravy na národní úrovni s cílem přerozdělení dopravních intenzit ve prospěch vysokorychlostních tratí na úkor IAD a dopravy letecké, a tím i snížení emisí z dopravy včetně skleníkových plynů a udržitelného využití zdrojů. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle v podobě vytvoření územních předpokladů pro zásadní zkvalitnění železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti s dopadem do snížení emisí z dopravy.
<p>(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.</p>	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.
<p>(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných</p>	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.

<p>územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů</p>		
<p>(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování.</p>	<p>1 negativní</p>	<p>Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení propustnosti krajiny, konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě propustků nebo ekoduktů je možné uplatnit v navazujících řízeních.</p>
<p>(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na propustnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat propustnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.</p>	<p>1 negativní</p>	<p>Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení propustnosti krajiny, konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě propustků nebo ekoduktů je možné uplatnit v navazujících řízeních.</p>
<p>(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.</p>	<p>2 pozitivní</p>	<p>Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav v rámci OB1. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle</p>
<p>(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech.</p>	<p>1 negativní</p>	<p>Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v blízkosti záplavového území v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v tomto úseku, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru.</p>

Komentář: AZÚR HMP č. 10 z hlediska územně plánovacího respektuje požadavky Politiky územního rozvoje ČR, ve znění pozdějších aktualizací. Předkládaná Aktualizace je navržena v souladu se základními principy územního plánování tak, jak je navrhuje PÚR, i s těmi principy, které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Hlavním pozitivem je oproti dosavadní územní rezervě obsažené v platné ZÚR HMP posunutí a úprava vymezení koridorem VRT v předemném území do příznivější polohy z hlediska přírodních hodnot území a přítomných limitů v podobě chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a zároveň návrh technického řešení vlastní stavby (tunelové úseky v prostoru Běchovic) tak, aby byly minimalizovány vlivy na obyvatelstvo. Aktualizace č. 10 ZÚR HMP tak v zásadě rozvíjí priority územního plánování, stanovené Politikou územního rozvoje, vzájemný vztah je silně pozitivní až mírně negativní, kdy sice dochází k vymezení nového koridoru pro dopravní stavbu, a to i v environmentálně citlivém území,

nicméně jsou přijímána opatření (jak prostředky územního plánování – optimalizace trasy koridoru, tak na projektové úrovni – tunelové úseky) k minimalizaci negativních vlivů z hlediska zásahu do krajiny i vlivů na obyvatele. Z tohoto pohledu je na strategické úrovni ZÚR koncepce v souladu s požadavky stanovenými PÚR, regulativy požadují další prověření a řešení potenciálních negativních vlivů v navazujících řízeních

Dopravní politika České republiky pro období 2012-2070 s výhledem do roku 2050

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

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

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

Z hlediska posuzované koncepce je klíčový především specifický cíl 1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury a jeho opatření:

1.3.4.7 Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu.

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

- ▶ 1.3.3.1 V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).
- ▶ 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.
- ▶ 1.3.3.4 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> • 1.3.3.1 V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise). 	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny a zvýšení hlukové zátěže, konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě propustků nebo ekoduktů a protihlukových opatření je možné uplatnit v navazujících řízeních.
<ul style="list-style-type: none"> • 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování 	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými

a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.		a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.
<ul style="list-style-type: none"> 1.3.3.4 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo 	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny, konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě propustků nebo ekoduktů je možné uplatnit v navazujících řízeních.

Komentář: Posuzovaná AZÚR HMP vytváří územní předpoklady pro realizaci specifických cílů Dopravní politiky ČR v návaznosti na Politiku územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy především z hlediska rozvoje železniční dopravy prostřednictvím napojení aglomerace na sousední regiony a aglomerace nebo metropole, zlepšení dopravy mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšování podmínek pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové. Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí priority, cíle a opatření stanovené Dopravní politikou ČR na druhou stranu znamená vymezení nového koridoru pro VRT potenciální slabou negativní vazbu vůči fragmentaci krajiny a zvyšování hlukové zátěže, vzájemná vazba je silně pozitivní až slabě negativní. Posuzovaná koncepce ve své výrokové části obsahuje územně plánovací opatření pro zmírnění potenciálně negativních vazeb na této strategické úrovni v podobě vedení koridoru, jeho rozsahu a úkolů pro navazující ÚPD.

Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050

Státní politika životního prostředí ČR (SPŽP ČR) je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. S ohledem na blížící se konec aktuální Státní politiky životního prostředí ČR 2012-2020 zahájilo MŽP v roce 2019 přípravu nového dokumentu, který navazuje na dosavadní úsilí o zlepšení a ochranu životního prostředí, zohledňuje nové výzvy a stanovuje cíle do roku 2030. Nový dokument byl schválen vládou ČR dne 11. 1. 2021.

Dokument je tematicky členěn do tří oblastí:

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

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

Vůči posuzované koncepci jsou relevantní následující specifické cíle:

- 1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují
 - 1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje
 - 1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území
 - 1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové
 - 2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají
 - 3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje
 - 3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna
 - 3.2.2 Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	1 pozitivní	Nepřímá pozitivní slabá vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.

1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních.
1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.
1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální snížení retenční schopnosti krajiny. Kompenzační opatření systému odvodnění je možné uplatnit v navazujících řízeních.
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	1 pozitivní	Nepřímá pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí skleníkových plynů spojených s dopravou.
3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje	2 negativní	Silně negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu s předpokladem záboru ZPF. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem. Kompenzační opatření nejsou reálná, jedná se o veřejný zájem.
3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna	1 negativní	Slabě negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.
3.2.2 Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna	1 negativní	Slabě negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.

Komentář: Zaměření posuzované AZÚR není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Návrhem předkládané ÚPD nedojde, vzhledem k obsaženým podmínkám pro následné rozhodování v území stanoveným ve výrokové části posuzované koncepce k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlíkové hospodářství, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a účelného umístění nového dopravního koridoru v území s respektováním jeho limitů a hodnot. V další fázi projektové přípravy staveb je třeba zajistit, aby v rámci umísťovaných záměrů byly minimalizovány vlivy na biotickou složku životního

prostředí a maximalizován podíl zeleně v území. Vzájemná vazba je mírně pozitivní (rozvoj nízkoemisní dopravy) až mírně negativní (vlození nového dopravního koridoru do území).

Strategický rámec – Česká republika 2030

Koncepce Strategický rámec – Česká republika 2030 byla schválena 19.4.2017. Strategický rámec – Česká republika 2030 stanovuje šest principů udržitelného rozvoje a naznačuje možné praktické způsoby jejich naplňování v konkrétních politikách. Klíčové oblasti udržitelného rozvoje Strategického rámce – Česká republika 2030 jsou:

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

V souvislosti s posuzovaným dokumentem jsou klíčové především strategické cíle navrhované v rámci oblasti:

4: Obce a regiony – odpovědné využívání území a harmonický rozvoj obcí a regionů, územní soudržnost díky využití brownfields a 1. Lidé a společnost – soudržná společnost vzdělaných, odpovědných a aktivních obyvatel.

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

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

- 16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování.
- 16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí.
- 18.1 Snižuje se zábor půdy ve městech a jejich zázemí. Brownfieldy jsou recyklovány a revitalizovány.
- 19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů.
- 19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
----------------	----------------	----------

16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování.	2 pozitivní	Přímo rozvíjí tento strategický cíl. Silná pozitivní vazba.
16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí.	2 pozitivní	Přímo rozvíjí tento strategický cíl. Silná pozitivní vazba.
18.1 Snižuje se zábor půdy ve městech a jejich zázemí. Brownfieldy jsou recyklovány a revitalizovány.	2 negativní	Silná negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu s předpokladem záboru ZPF, jsou obsaženy územně plánovací opatření pro minimalizaci negativních vlivů. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem. Kompenzační opatření nejsou reálná, jedná se o veřejný zájem.
19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů.	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální zvýšení teplot a snížení retenční schopnosti krajiny s omezeným působením. Kompenzační opatření systému odvodnění je možné uplatnit v navazujících řízeních.
19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.	1 pozitivní až 1 negativní	Nepřímá pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. Slabá negativní potenciální vazba z hlediska hlukové zátěže, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních.

Komentář: Předkládaná koncepce je navržena převážně v souladu s cíli Strategický rámec – Česká republika 2030. Shodnou prioritou je především zdrojově šetrná tržní ekonomika a odpovědné využívání území a harmonický rozvoj obcí a regionů, územní soudržnost. Nebyly identifikovány žádné zásadní střety mezi navrhovanou aktualizací a Strategii Česká republika 2030. Navrhovaná ÚPD má vůči cílům Strategického rámce – Česká republika 2030 převážně nepřímý vztah, přímo pozitivně se projeví zejména uplatnění postupů strategického a územního plánování, které jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. Potenciálně silná přímá negativní vazba je potom spojena s vymezením koridoru pro dopravní stavbu v dosud nezastavěném území s dopadem do ZPF, retenční schopnosti krajiny a zvyšování teplot povrchů, tomu se však v rámci vymezení nového koridoru v území nelze na úrovni územního plánování vyhnout. V posuzovaném dokumentu jsou přijata územně plánovací opatření pro zmírnění střetů s limity a hodnotami území. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, které jsou navrženy pro minimalizaci všech zjištěných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví identifikovaných na základě SEA, prostředky, které je možné uplatnit na úrovni územního plánování nebo rozhodování ve vymezeném koridoru.

Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020-2025

Vláda schválila aktualizovaný Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025. Program cílí zejména na zastavení pokračujícího úbytku biologické rozmanitosti a zároveň na konkrétní opatření, která povedou ke zlepšení stavu biodiverzity. Příznivý stav biologické rozmanitosti je totiž základním předpokladem pro naši budoucnost.

“Státní program stanovuje cíle a opatření, jejichž realizace přísluší zejména Ministerstvu životního prostředí a Ministerstvu zemědělství. Přesněji řečeno orgánům ochrany přírody a dalším orgánům státní správy, v jejichž kompetenci je hospodaření v krajině. Program totiž nestanovuje pouze čistě „ochranářské“ cíle pro ochranu vybraných druhů nebo přírodních stanovišť, ale rovněž cíle zaměřené na zlepšení funkce krajiny, včetně například zvýšení retence vody v lesích nebo zlepšení kondice zemědělské půdy,” vysvětluje ministr životního prostředí Richard Brabec.

Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky (SPOPK ČR) pro období 2020–2025 představuje dílčí koncepční dokument, který je de facto akčním plánem pro plnění cílů a opatření vymezených ve Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR z roku 2016. Tato strategie definuje prioritní oblasti v ochraně a udržitelném využívání biologické rozmanitosti a nyní schválený program posílí plnění jejích vybraných cílů. Program, na jehož přípravě MŽP spolupracovalo i s Ministerstvem zemědělství, zároveň reaguje na aktuální stav přírody a krajiny a potřeby jejich ochrany.

Program definuje na 36 cílů a 120 specifických opatření, jak ve vztahu k ochraně přírodně cenných území a druhů, tak i k udržitelnému využívání jednotlivých typů ekosystémů. Některé z nich jsou významné i z hlediska adaptace přírody a krajiny na změny klimatu.

Program si do roku 2025 klade za cíl analyzovat také právní předpisy z hlediska jejich souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny a zajistit kvalitní výzkum a monitoring v nejrůznějších oblastech ochrany přírody a krajiny.

V příštích pěti letech Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky mimo jiné chce:

Vytvořit podmínky pro diverzifikaci krajiny v zájmu zachování a rozšíření běžných volně žijících druhů rostlin a živočichů zemědělské krajiny (zejména ptáků a opylovačů) prostřednictvím stávajících dotačních programů. Pro podporu těchto snah chce MŽP mj. zadat studii zaměřenou na opylovače v ČR.

Realizovat opatření zvyšující retenční kapacitu půdy včetně zvýšení podílu organické hmoty.

Zvýšit aktivní zapojení zemědělců v oblasti ochrany biodiverzity včetně biodiverzity půdy.

Posílit ekologickou stabilitu lesů jako základní podmínku dlouhodobého plnění všech jejich funkcí.

Účinně chránit a zlepšit ekostabilizačních funkce vodních toků a niv.

Vzhledem k zaměření předkládaného návrhu ÚPD, který se zabývá rozvojem urbánního prostředí města a jeho systémů, je relevantní především prioritou Sídelní krajina a urbánní ekosystémy s tímto dílčím cílem:

Cíl: 2.5.1 Zajistit ochranu urbánních ekosystémů, jejich funkcí a služeb ve specifických podmínkách sídel

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
2.5.1 Zajistit ochranu urbánních ekosystémů, jejich funkcí a služeb ve specifických podmínkách sídel	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.

Komentář: Řešená koncepce vkládá koridor pro umístění liniové stavby s bariérovým efektem do území, kde jsou přítomny chráněné environmentální hodnoty, z tohoto pohledu je třeba konstatovat formálně negativní vazbu na Aktualizaci státního programu ochrany přírody a krajiny. Nicméně je třeba konstatovat, že v posuzované koncepci jsou obsažena územně plánovací opatření pro minimalizaci reálných vlivů na environmentálně cenné části území, zejména z hlediska volby trasy průchodu koridoru územím. Na této strategické úrovni je třeba konstatovat, že ve vymezeném koridoru je možné uplatnit taková opatření při projektové přípravě a vlastní realizaci stavby, aby nedošlo k významné negativnímu vlivu na životní prostředí. Na této strategické úrovni nepředpokládáme významný zásah do populací nebo životních podmínek

chráněných druhů. Pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Dotčení konkrétních druhů, resp. biotopů je třeba řešit se znalostí konkrétní podoby umísťovaných záměrů a způsobu jejich realizace v navazujících řízeních. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, které jsou navrženy pro minimalizaci všech zjištěných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví identifikovaných na základě SEA, prostředky, které je možné uplatnit na úrovni územního plánování nebo rozhodování ve vymezeném koridoru.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky vznikla po vstupu České republiky do Evropské unie, byla schválena vládou ČR 25. května 2005. Vychází z Úmluvy o biologické rozmanitosti (dále jen „Úmluva“, „CBD“), která byla podepsána na konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji (UNCED, „Summit o Zemi“) v Rio de Janeiro v červnu 1992. Úmluva je celosvětově hodnocena jako klíčový dokument v ochraně biologické rozmanitosti na všech třech úrovních (genová, druhová a ekosystémová).

Navazující Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky pro období 2016–2025 představuje základní koncepční dokument definující priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. Strategie zohledňuje současné mezinárodní závazky, zejména Strategii EU pro oblast biodiverzity do roku 2020 a Strategický plán Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD) do roku 2020. Současně Strategie navazuje na opatření, definovaná Státní politikou životního prostředí, a je provázána i s dalšími koncepčními dokumenty napříč prakticky všemi sektory

Vůči posuzovanému dokumentu jsou relevantní především tyto cíle strategie:

- 2.5.1 Omezit rozšiřování zástavby do volné krajiny,
- 2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu,
- 3.5.1 Omezit negativní vlivy suburbanizace na ekologickou stabilitu krajiny

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
2.5.1 Omezit rozšiřování zástavby do volné krajiny	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.
2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu,	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny a zvýšení hlukové zátěže, konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě propustků nebo ekoduktů a protihlukových opatření je možné uplatnit v navazujících řízeních.
3.5.1 Omezit negativní vlivy suburbanizace na ekologickou stabilitu krajiny	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.

Komentář: Řešená koncepce vkládá koridor pro umístění liniové stavby s bariérovým efektem do území, kde jsou přítomny chráněné environmentální hodnoty, z tohoto pohledu je třeba konstatovat formálně negativní vazbu vůči Strategii ochrany biologické rozmanitosti. Nicméně je třeba konstatovat, že v posuzované koncepci jsou obsažena územně plánovací opatření pro minimalizaci reálných vlivů na environmentálně cenné části

území, zejména z hlediska volby trasy průchodu koridoru územím. Na této strategické úrovni je třeba konstatovat, že ve vymezeném koridoru je možné uplatnit taková opatření při projektové přípravě a vlastní realizaci stavby, aby nedošlo k významně negativnímu vlivu na životní prostředí. Na této strategické úrovni nepředpokládáme významný zásah do populací nebo životních podmínek chráněných druhů. Dotčení konkrétních druhů, resp. biotopů je třeba řešit se znalostí konkrétní podoby umísťovaných záměrů a způsobu jejich realizace v navazujících řízeních. Pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zpracovány požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, které jsou navrženy pro minimalizaci všech zjištěných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví identifikovaných na základě SEA, prostředky, které je možné uplatnit na úrovni územního plánování nebo rozhodování ve vymezeném koridoru.

Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP

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

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

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

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

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

Z výše uvedených priorit vyplývají následující cíle (relevantní vzhledem k SEA AZÚR HMP č. 10):

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

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> ● dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů; 	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální zvýšení teplot a snížení retenční schopnosti krajiny s omezeným působením. Kompenzační opatření systému odvodnění je možné uplatnit v navazujících řízeních.
<ul style="list-style-type: none"> ● chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejich funkcí; 	2 negativní	Silně negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu s předpokladem záboru ZPF. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem. Kompenzační opatření nejsou reálná, jedná se o veřejný zájem.

<ul style="list-style-type: none"> omezovat negativní působení hluku na zdraví; 	<p>1 negativní</p>	<p>Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních.</p>
<ul style="list-style-type: none"> snižovat expozici hluku prostředky územního plánování; 	<p>1 negativní</p>	<p>Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních.</p>

Komentář: V důsledku předkládané Aktualizace ZÚR Prahy nedojde k silným negativním vazbám vůči prioritám stanoveným NEHAP, AZÚR HMP č. 10 se při správné aplikaci projeví pozitivně především vůči prioritě snižovat expozici hluku prostředky územního plánování. Navrhovaná ÚPD má vůči cílům NEHAP převážně nepřímý vztah, přímo pozitivně se projeví zejména uplatnění postupů strategického a územního plánování, které jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. Slabá potenciálně negativní vazba je potom spojena s vymezením koridoru pro dopravní stavbu v dosud nezastavěném území s dopadem do ZPF, retenční schopnosti krajiny a zvyšování teplot povrchů.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> 1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.). 	1 negativní až 1 pozitivní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v dosud převážně nezastavěném území včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních. Slabá pozitivní vazba z hlediska toho, že jsou dány územní předpoklady pro realizaci vysokorychlostní trati jako součásti moderního dopravního systému s těžištěm v nízkoemisních druzích dopravy s pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší, snížení hlukové zátěže, bezpečnost dopravy a sociální determinanty veřejného zdraví.

Komentář: V důsledku předkládané Aktualizace ZÚR Prahy nedojde k silným negativním vazbám vůči prioritám stanoveným Zdraví 2030, AZÚR HMP č. 10 se při správné aplikaci projeví pozitivně především z hlediska bezpečnosti dopravy, podpory nízkoemisní dopravy. Slabou negativní vazbu lze spatřovat ve zvyšování zastavěnosti a omezování retenční kapacity území.

Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022

Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) jsou krajským nástrojem územního plánování, který dle stavebního zákona určuje požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezuje plochy a koridory nadmístního významu a stanovuje požadavky na jejich využití. ZÚR zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly uvedené v PÚR a určují strategie pro jejich naplňování.

Pořizovatelem Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy je odbor územního rozvoje MHMP, zpracovatelem je IPR. Zastupitelstvo hl. m. Prahy vydalo první Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR) usnesením č. 35/29 ze dne 17. 12. 2010. Od té doby byly usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy schváleny 4 aktualizace ZÚR, opatřením obecné povahy č. 60/2019 s účinností od 29.5.2019 a rovněž byla Usnesením č. 39/119 ze dne 6. 9. 2018 schválena Aktualizace č. 4 vydaná opatřením obecné povahy č. 58/2018 s účinností od 23. 10. 2018, která se týká dopravní infrastruktury, resp. koridoru železnice v úseku Dejvice – Veveřetín. Aktualizace ZÚR HMP č. 3, vydaná OOP 60/2019 s účinností od 29.5.2019. Aktualizace č. 9 vydaná Opatřením obecné povahy 8č. 103/2021 ze dne 27. 5. 2021, řeší vymezení koridoru dostavby vodovodního řádu VDJ Chodová – Kyjský uzel, etapa C. V září a říjnu roku 2021 byly přijaty aktualizace ZÚR HMP č. 6 a 7. Aktuálně je platné znění ZÚR účinné od 28. 7. 2022 na základě nabytí účinnosti opatření obecné povahy, kterým byla dne 28. 4. 2022 vydána Aktualizace č. 11 ZÚR HMP. Z Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vychází v ZÚR vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti nadmístního významu stejně jako zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a stanovení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu, vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření a ostatních požadavků podle vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Obecné zásady územního rozvoje jsou rozděleny do čtyř částí:

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

Platné ZÚR HMP vymezují územní rezervu pro koridor VRT Praha – Brno – hranice ČR (Bratislava/Vídeň).

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z následujících priorit územního plánování hl. m. Praha pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování, které jsou relevantní vůči posuzované AZÚR HMP č. 10:

- Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.

-
- Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.
- Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.
- 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.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> • Územní rezerva pro koridor VRT Praha – Brno – hranice ČR (Bratislava/Vídeň) 	3 pozitivní	Velmi silná pozitivní vazba na tento výrok ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje a převádí na návrhový koridor vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice. Posuzovaný návrhový koridor vymezen je oproti územní rezervě vymezen v poloze, která méně zasahuje do území PR Klánovický les, znamená menší zásah do environmentálně cenných území a menší fragmentaci krajiny, z tohoto pohledu je jednoznačně příznivější vedení koridoru v navrhované stopě.
<ul style="list-style-type: none"> • Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy. 	1 pozitivní	Slabá pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje a převádí na návrhový koridor dosavadní rezervy pro umístění vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění této priority.
<ul style="list-style-type: none"> • Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území. 	1 pozitivní	Slabá pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace vymezuje koridor pro VRT z části v již urbanizovaném území v návaznosti na transformační území průmyslových areálů a v návaznosti na stávající vedení dopravních a technických sítí. AZÚR tak nepřímou rozvíjí tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> • Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí. 	2 pozitivní až 1 negativní	Silně pozitivní až slabá negativní vazba. AZÚR vymezuje koridor pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy. Na druhou stranu vytvoření územních předpokladů pro novou dopravní stavbu v území bude mít potenciální slabě negativní vazbu na ZPF, retenční schopnost, hlukovou zátěž a biotickou složku krajiny.
<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	1 pozitivní až 1 negativní	Slabá pozitivní až Slabá negativní nepřímá vazba. AZÚR vymezuje koridor pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy se zprostředkovaně pozitivní vazbou na snižování externalit spojených s dopravou. Na druhou stranu vytvoření územních předpokladů pro novou dopravní stavbu v území bude mít potenciální slabě negativní vazbu na ZPF, retenční schopnost a biotickou složku krajiny.

Komentář: Zásady a priority územního plánování stanovené v platné ZÚR HMP jsou v rámci hodnocené aktualizace nadále rozvíjeny především z hlediska rozvoje a optimalizace vnitřní obslužnosti území a rozvoje dopravní infrastruktury pro nízkoemisní dopravu na nadmístní úrovni. Vztah předkládané AZÚR HMP vůči platné ZÚR je tedy přímý velmi silně pozitivní až slabě negativní.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje s účinností ke dni 3. 11. 2022

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje byly pořízeny Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem regionálního rozvoje dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o vydání ZÚR SK usnesením č. 4-20/2011/ZK dne 19. 12. 2011. ZÚR SK byly následně vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012 a dne 22. 2. 2012 nabyly účinnosti.

Aktualizace č. 1. ZÚR SK byla vydána formou opatření obecné povahy dne 27. 7. 2015 a dne 26. 8. 2015 nabyla účinnosti. Dále Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo usnesením č. 054-12/2014/ZK ze dne 23. 6. 2014 a 27. 6. 2014, o pořízení 2. aktualizace ZÚR SK. Předmětem této aktualizace jsou veřejně prospěšné stavby (dále jen VPS) zrušené rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu ČR. Aktualizace č. 2 ZÚR Středočeského kraje byla vydána dne 26.04. 2018 usnesením Zastupitelstva kraje č. č. 022-13/2018/ZK

Aktualizace č. 7 ZÚR SK byla vydána formou opatření obecné povahy dne usnesením zastupitelstva. 027-16/2022/ZK ze dne 30. 5. 2022 a dne 25. 8. 2022 nabyla účinnosti. Aktualizace č. 7 ZÚR SK řeší Rozšíření vodárenské soustavy v koridoru dálnice D3.

6. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského řeší vymezení železničních koridorů v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav město a Mladá Boleslav – Řepov – Kolomuty. Aktualizace č. 8 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje nabylo účinnosti dne 3. 11. 2022.

Tento stav obsahuje následující plochy a koridory související s řešením AZÚR:

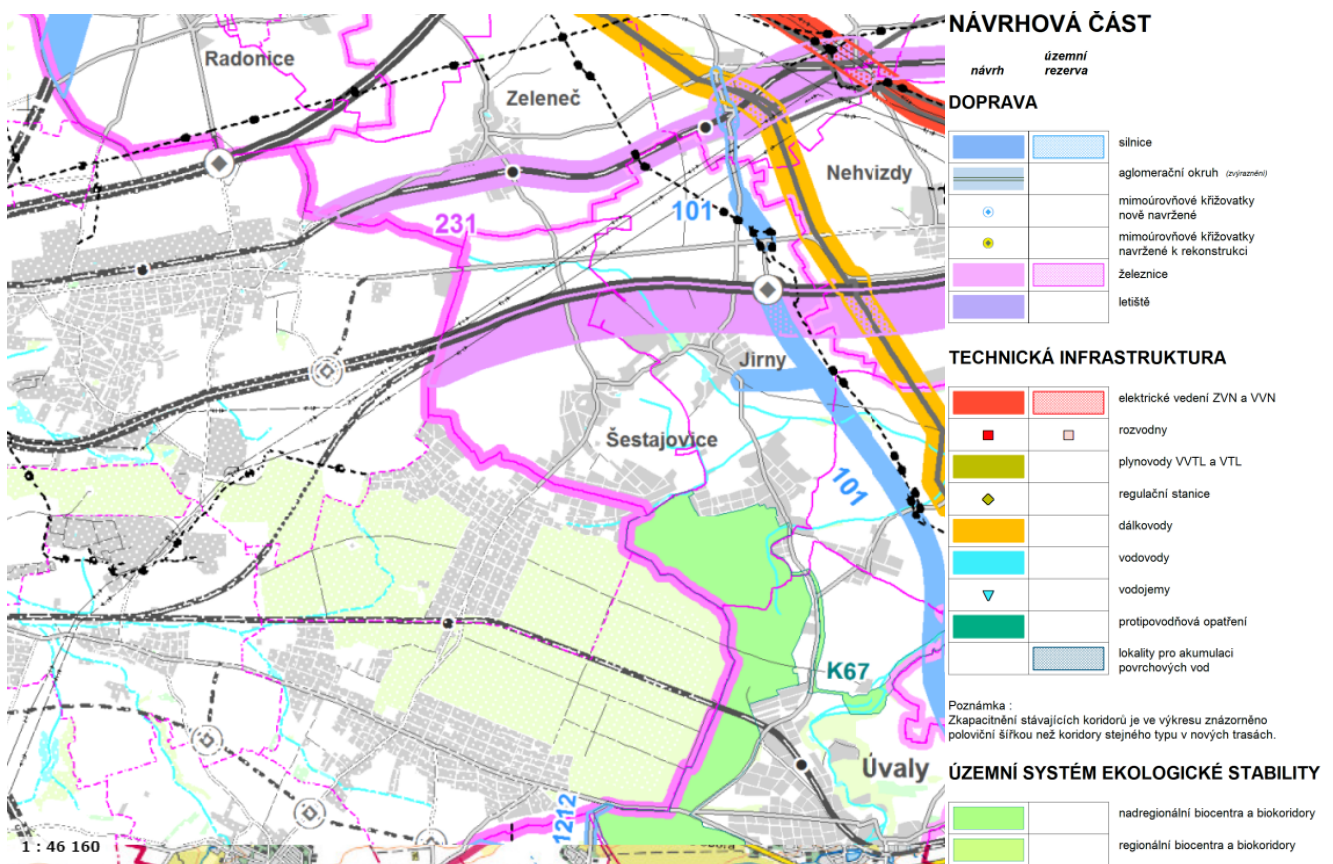
- Návrhový koridor vysokorychlostní tratě v úseku hranice hl.m. Prahy dále podél dálnice D11 s napojením do konvenční sítě za žst. Poříčany ve směru na Kolín.

Priority územního plánování stanovení ZÚR SČK, které mají vazbu vůči posuzované koncepci jsou následující:

(02) Vytvářet podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR z roku 2008 (PÚR 2008; schválena vládou ČR 20. 7. 2009).

(09) Podporovat zlepšení vazeb částí území kraje s územím sousedních krajů Královéhradeckého, Pardubického, Plzeňského a Jihočeského, Kraje Vysočina a hl. m. Prahy s cílem optimalizovat dostupnost obslužných funkcí i přes hranice kraje.

Na níže uvedeném obrázku je výřez řešeného území dle posledního úplného znění ZÚR Středočeského kraje pro účely zobrazení návazností na území Středočeského kraje.



Obr.7 Výřez z výkresu Plochy a koridory nadmístního významu, ZÚR SČK, úplné platné znění po 2.aktualizaci

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Návrhový koridor vysokorychlostní tratě v úseku hranice hl.m. Prahy dále podél dálnice D11 s napojením do konvenční sítě za žst. Poříčany ve směru na Kolín. 	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na tento výrok ZÚR SČK. Posuzovaná koncepce podrobněji rozvíjí koridor vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav v návaznosti na stejný koridor vymezený v ZÚR Středočeského kraje.
(02) Vytvářet podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR z roku 2008 (PÚR 2008; schválena vládou ČR 20. 7. 2009).	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce částečně podrobněji rozvíjí koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav vymezený v PÚR a v návaznosti na stejný koridor vymezený v ZÚR Středočeského kraje. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle.
(09) Podporovat zlepšení vazeb částí území kraje s územím sousedních krajů Královéhradeckého, Pardubického, Plzeňského a Jihočeského, Kraje Vysočina a hl. m. Prahy s cílem optimalizovat dostupnost obslužných funkcí i přes hranice kraje.	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav v návaznosti na stejný koridor vymezený v ZÚR Středočeského kraje. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle

Komentář: AZÚR HMP č. 10 z hlediska územně plánovacího přímo navazuje požadavky Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Vzájemný vztah je přímo silně pozitivní z hlediska koordinace územního rozvoje s nadmístním významem.

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008)

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

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

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

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

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
Zachování a obnova biologické rozmanitosti a ekologické stability krajiny jako základ trvale udržitelného hospodaření v krajině a předpoklad udržení ekologicky vyváženého stavu při respektování měnících se podmínek prostředí	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.

Komentář: Zaměření předkládané AZÚR není v zásadním rozporu s principy ochrany biologické rozmanitosti a ekologické stability krajiny. Návrhem předkládané ÚPD nedojde, za předpokladu uplatnění podmínek využití území navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do území, které by predikovaly významné negativní vlivy

na biologickou rozmanitost, resp. byla v rámci tohoto vyhodnocení navržena taková opatření, aby k významným negativním vlivům realizace AZÚR HMP č. 10 nedošlo, viz kapitola A.VIII a A.XI.

Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021

Plán péče o přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021 zpracoval Ing. Václav Kohlík z odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy v roce 2014.

Dlouhodobým cílem ochrany území definovaným v jeho plánech péče je zachování (minimálně ve stavu stávajícím) lesních porostů a rostlinných společenstev se všemi jejich ekologickými vazbami (i na živočišné složky, motýli, ptáci atd.) a vytvářením vhodných podmínek managementovými zásahy jejich stav zlepšovat.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
Zachování (minimálně ve stavu stávajícím) lesních porostů a rostlinných společenstev se všemi jejich ekologickými vazbami (i na živočišné složky, motýli, ptáci atd.) a vytvářením vhodných podmínek managementovými zásahy jejich stav zlepšovat.	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.

Komentář: Řešená koncepce vkládá koridor pro umístění liniové stavby s bariérovým efektem do území, kde jsou přítomny chráněné environmentální hodnoty, z tohoto pohledu je třeba konstatovat formálně negativní vazbu na plán péče o ZCHÚ. Nicméně je třeba konstatovat, že v posuzované koncepci jsou obsažena opatření pro minimalizaci reálných vlivů na environmentálně cenné části území, zejména z hlediska volby trasy průchodu koridoru územím. Na této strategické úrovni je tak možné konstatovat, že ve vymezeném koridoru je možné uplatnit taková opatření při projektové přípravě a vlastní realizaci stavby, aby nedošlo k významně negativnímu vlivu na životní prostředí. Na této strategické úrovni nepředpokládáme významný zásah do populací nebo životních podmínek chráněných druhů. Pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku ZOPK. Dotčení konkrétních druhů, resp. biotopů je třeba řešit se znalostí konkrétní podoby umístěvaných záměrů a způsobu jejich realizace v navazujících řízeních

Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022

Plán péče zpracoval Ing. Václav Kohlík z odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy v roce 2013.

Dlouhodobým cílem ochrany území definovaným v jeho plánu péče je zachování (minimálně ve stavu stávajícím) lesních porostů a rostlinných společenstev se všemi jejich ekologickými vazbami (i na živočišné složky, motýli, ptáci atd.) a vytvářením vhodných podmínek managementovými zásahy jejich stav zlepšovat.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
Zachování (minimálně ve stavu stávajícím) lesních porostů a rostlinných společenstev se všemi jejich ekologickými vazbami (i na živočišné složky, motýli, ptáci atd.) a vytvářením vhodných podmínek managementovými zásahy jejich stav zlepšovat.	1 negativní	Slabá negativní potenciální vazba, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby.

Komentář: Řešená koncepce vkládá koridor pro umístění liniové stavby s bariérovým efektem do území, kde jsou přítomny chráněné environmentální hodnoty, z tohoto pohledu je třeba konstatovat formálně negativní vazbu na Aktualizaci státního programu ochrany přírody a krajiny. Nicméně je třeba konstatovat, že v posuzované koncepci jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění reálných vlivů na environmentálně cenné části území, zejména z hlediska volby trasy průchodu koridoru územím. Na této strategické úrovni je třeba konstatovat, že ve vymezeném koridoru je možné uplatnit taková opatření při projektové přípravě a vlastní realizaci stavby, aby nedošlo k významně negativnímu vlivu na životní prostředí.

Na této strategické úrovni nepředpokládáme významný zásah do populací nebo životních podmínek chráněných druhů. Pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku dle ZOPK. Dotčení konkrétních druhů, resp. biotopů je třeba řešit se znalostí konkrétní podoby umísťovaných záměrů a způsobu jejich realizace v navazujících řízeních. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, které jsou navrženy pro minimalizaci všech zjištěných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví identifikovaných na základě SEA, prostředky, které je možné uplatnit na úrovni územního plánování nebo rozhodování ve vymezeném koridoru.

Shrnutí:

Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro posuzovanou Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy lze konstatovat, že předkládaná AZÚR HMP je vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu z hlediska environmentálního pilíře většinou bez přímého vztahu vůči ostatním strategickým dokumentům přijatým na evropské, národní a místní úrovni a jejich cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, s výjimkou strategických dokumentů v oblasti územního plánování a rozvoje vysokorychlostních tratí, kde byla identifikována velmi silná pozitivní vazba na sledované cíle v oblasti rozvoje sítě rychlých spojení (TEN-T (2013), Program rozvoje rychlých spojení v ČR (2017), PÚR ČR, Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, ZÚR Prahy a ZÚR SČK, v aktuálním znění) a pozitivní vazbou především na rozvoj nízkoemisní veřejné hromadné dopravy a snižování emisí z dopravy do krajiny. Na národní a místní úrovni jsou to potom koncepce s v kapitole A.I.3 identifikovanou přímou vazbou k ochraně přírody a krajiny a veřejného zdraví (Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008), Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021 a Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022, NEHAP (2007) a Zdraví 2030). Aktualizace bude mít pozitivní důsledky s nadmístním dopadem především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje a z hlediska sociálních determinant veřejného zdraví, kde byla identifikována silná pozitivní vazba na sledované cíle Strategického rámce – Česká republika 2030, NEHAP (2007) a Zdraví 2030. Na národní a lokální úrovni lze očekávat slabou negativní vazbu vůči cílům v oblasti ochrany přírody a krajiny, ochrany půdy a veřejného zdraví v oblasti hluku. Jedná se o cíle stanovené v PÚR ČR, Dopravní politice ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, NEHAP (2007), Státní politice životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050, Státním programu ochrany přírody a krajiny pro období 2020-2050, Strategii ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025, Plánech péče o chráněná území, Prognóze, koncepci a strategii ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008).

Významná negativní vazba z hlediska vložení nového dopravního koridoru na ornou půdu vůči cíli v oblasti snižování záboru ZPF definovanému Strategickým rámcem – Česká republika 2030. Jedná se o stavbu ve veřejném zájmu a jako takovou z hlediska ochrany půdy odůvodnitelnou.

Posuzovaná AZUR HMP obsahuje na příslušné strategické úrovni územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, která jsou uplatněna jak v grafické části v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům, tak i v textové části prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků), které jsou obsaženy ve výroku v kapitole 5.2.6.1.)

Cíle výše uvedených koncepcí, u kterých byla identifikována významná relevantní vazba vůči posuzovanému dokumentu slouží jako jeden z podkladů pro stanovení referenčního rámce hodnocení v podobě sady referenčních cílů, podrobněji viz kapitola A.VI.1.

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

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

Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace, jsou obsahem Územně analytických podkladů Prahy z roku 2020. Údaje v nich obsažené jsou dostatečné a v rámci vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR HMP č. 10 na životní prostředí nepovažuje zpracovatel za nutné tuto analýzu rozšiřovat. Níže je uvedeno shrnutí stavu a vývojových trendů životního prostředí dle jednotlivých sledovaných složek a problémových okruhů odpovídající v zásadě složkám životního prostředí. Jedná se o následující složky životního prostředí a problémové okruhy územního plánování:

- Obyvatelstvo a veřejné zdraví;
- Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny;
- Půda a horninové prostředí;

- Voda;
- Ovzduší, klima;
- Hluková zátěž;
- Krajina, Sídla, urbanismus,
- Hmotný majetek, nemovité památky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického.

A.III.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Dotčené území se nachází východně od centra hlavního města v městské části Praha 20 v místní části Běchovice a Horní Počernice v prostoru východně od zastavěného území mezi stávající železniční tratí Praha – Kolín a koridorem dálnice D11.

Původní samostatná obec Běchovice byla připojena k Praze roku 1974 a začleněna do městského obvodu Praha 9. Běchovice jsou samostatným katastrálním územím. Od 24. listopadu 1990 fungují pod názvem Praha-Běchovice jako městská část hlavního města Prahy – oficiální název městská část (MČ) Praha – Běchovice. Počet obyvatel: dle údajů Českého statistického úřadu je v Běchovicích 2 336 obyvatel přihlášených k trvalému pobytu ke dni 31.12.2021, rozloha: 683,39 ha. Počet obyvatel Horních Počernic byl dle dat ČSÚ ke dni 31.12.2021 15 486, rozloha: 1 696 ha.

Koridor řešený v AZÚR HMP počíná v koridoru stávající běchovické trati v km cca 13,0, je veden v koridoru stávající trati a odpojuje se jižně od ČOV k severovýchodu. Dále Koridor prochází ve směru od Běchovic v těsné blízkosti areálu rozvodny Běchovice, kterou míjí z jihu stejně jako průmyslovou zónu Běchovice, dále prochází ze severozápadní strany kolem areálu technických služeb. V tomto prostoru se koridor dvojí v směru na Zahradní Město a Běchovice a uvnitř rozdělení se nachází bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5) které jsou tak nejbližšími hlukově chráněnými objekty v řešeném území. Samotná stavba by v tomto úseku měla být vedena v tunelu, Koridor dále směrem na sever prochází ze severozápadní strany kolem areálu technických služeb. V km 15,7-15,8 se severně od řešeného koridoru nachází šestice menších budov (rodinných domů nebo menších firemních budov) po západní straně ulice Ve Žlábku, jižně od Špačkova statku v jižní části Xaverova. Spolu s bytovými domy při ulici Mladých Běchovic se jedná se o nejbližší hlukově chráněné objekty, dům s č. p. 1633 se nachází ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru, který zde pravděpodobně povede v zářezu. Koridor dále pokračuje ke skladovacímu areálu Xaverov východně od ulice Ve Žlábku a severně od řešeného koridoru VRT. Dále míjí z jihu Hummer centrum Horní Počernice a dostává se do souběhu s dálnicí D11, kde končí na hranici kraje v km cca 19,9, chráněné objekty se v blízkosti nenacházejí.

Na základě realizace stavby dojde ve výhledu (mimo předmět řešení AZÚR) rovněž k napojení do stávající železniční stanice Praha-Běchovice a Praha-Zahradní Město, dojde ke zkapacitnění stávající železniční trati. V prostoru jižně od železniční trati Praha – Kolín se nachází zástavba místní části Běchovice 1, přičemž nejbližší hlukově chráněné objekty jsou zadní trakty rodinných domů podél ulic V potočinách a U vrby, které jsou od stávajícího železničního koridoru odděleny protihlukovou zdí. VRT je, v tomto úseku, vedena tunelem. Účinnost protihlukových opatření ve vazbě na plánované napojení VRT a změnu provozu na stávající železniční trati bude třeba prověřit v další fázi projektové přípravy stavby.

Přesný počet potenciálně dotčených obyvatel není znám, řádově se jedná o desítky osob v nejbližších hlukově chráněných objektech vyjmenovaných výše. Podrobné údaje o zdravotním stavu těchto obyvatel nebyly pro účely zpracování vyhodnocení zjišťovány. Obecné údaje o zdravotním stavu obyvatel Prahy a jeho vývojových trendech jsou shrnuty v kapitole A. VII. 11.1 v rámci Strategického hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

Celkový počet denně přítomných obyvatel Prahy může být až o 250 až 400 tisíc vyšší, než je uváděný počet registrovaných obyvatel, celkem tedy jde o 1,5 až 1,8 mil. denních uživatelů města. V první řadě to jsou osoby, které do Prahy dojíždějí do zaměstnání a škol, jde celkem o přibližně 230 tis. osob. Dále jde o turisty, kterých se v Praze denně vyskytuje 50 až 100 tisíc (celkový počet přenocování za rok je kolem 18 mil. lidí). Poslední skupinou jsou lidé, kteří do Prahy jezdí za službami, které mají nadlokální charakter, jako jsou nemocnice, divadla, obchody atd. Část těchto dojíždějících obyvatel se bude překrývat s množinou obyvatel z Prahy naopak vyjíždějící, ti všichni jsou potom potenciální cílovou skupinou pro využití železniční dopravy včetně VRT. Jedná se o nadregionální dopravní vztahy ve smyslu propojení metropole a ostatních pólů rozvoje v rámci republiky i přeshraničních vztahů. Zároveň lze očekávat, že dojde k uvolnění stávajících konvenčních tratí, které jsou v současnosti přetíženy a chybí jim kapacita pro přepravu jak osobní, tak i nákladní. Řádově se tak bude jednat až o desítky tisíc lidí denně, kteří budou nějakým způsobem dotčeni úpravou systému železniční dopravy. Tato množina obyvatel bude využívat novou i stávající dopravní cestu ke komfortní, rychlé a bezpečné nízkoemisní přepravě, přičemž lze očekávat, že úměrně tomu dojde k nahrazení části přepravních vztahů IAD a letecké přepravy na střední vzdálenosti.

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

Jedná se o území severně od zástavby Běchovic zahrnující rozsáhlé volné plochy postagrárních lad, často dnes pokrytých mozaikou náletové dřevinné vegetace. Do území koridoru z obou stran okrajově zasahují průmyslové areály (od východu např. areál technických služeb, na severovýchodě pak areál bývalé drůbežárny Xaverov), příp. brownfieldy. Osou území koridoru prochází komunikace (ulice Mladých Běchovic, Ve Žlábku), a také vedení vysokého napětí. Od jihu je koridor vymezen v úseku trasy stávající železniční trati mezi místní částí Nová Dubeč na západě a Blatovem na východě. Severně od areálu technických služeb koridor prochází mezi oběma rozsáhlými lesními celky Xaverovského háje a Klánovického lesa, kde koridor velmi okrajově do obou lesních celků zasahuje. Volné plochy mezi oběma lesními celky tvoří louky a pastviny, rovněž obklopují xaverovský areál severněji. Dál na severovýchod koridor pokračuje otevřeným územím, tvořícím prakticky jen ornou půdu až k dálnici D11. Na jihu druhý segment koridoru v trase stávající železniční trati od severu zahrnuje pás přilehlých lad a vlhkých luk s nálety dřevinné krajinné zeleně a jihozápadní okraj Klánovického lesa. Terénní průzkum řešeného území byl proveden v srpnu 2021.

Biogeografická charakteristika území

Podle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) leží zájmové území v hercynské provincii, na území Českobrodského bioregionu, jeho přechodné, tedy nereprezentativní části. Bioregion leží ve středu středních Čech, zabírá přibližně Českobrodskou tabuli, východní část Pražské plošiny a části Čáslavské kotliny.

Bioregion je tvořen plošinami na starších sedimentech s pokryvy spraší a vegetací hájů s malými ostrovy acidofilních doubrav. Významná jsou menší skalnatá údolí s acidofilními a teplomilnými doubravami a skalními společenstvy. Převažuje slabě teplomilná biota 2. (bukovo-dubového) vegetačního stupně. Biodiverzita je podprůměrná.

Bioregion je dnes z naprosté většiny intenzivně zemědělsky využíván, přesto se zde zachovaly unikátní komplexy přirozených částečně podmáčených dubových lesů (Vidrholec).

Geologickou stavbu území vyznačuje poloha na okraji české křídové pánve, z jejíhož podloží směrem k jihu vystupují horniny starších útvarů. Značný rozsah mají pokryvy spraší. Reliéf má charakter tabule ukloněné od jihu k severozápadu až k severovýchodu. Ploché povrch zpestřují četná malá, výrazně zaříznutá, ale jen 20–50 m hluboká údolí. Reliéf má ráz ploché pahorkatiny s výškovou členitostí 30–75 m, při okrajích vrchovin na jihu má charakter členité pahorkatiny s výškovou členitostí 75–120 m.

Na spraších převažují černozemě, na západě karbonátové, na východě hnědozemní, které jižněji přecházejí do hnědozemí.

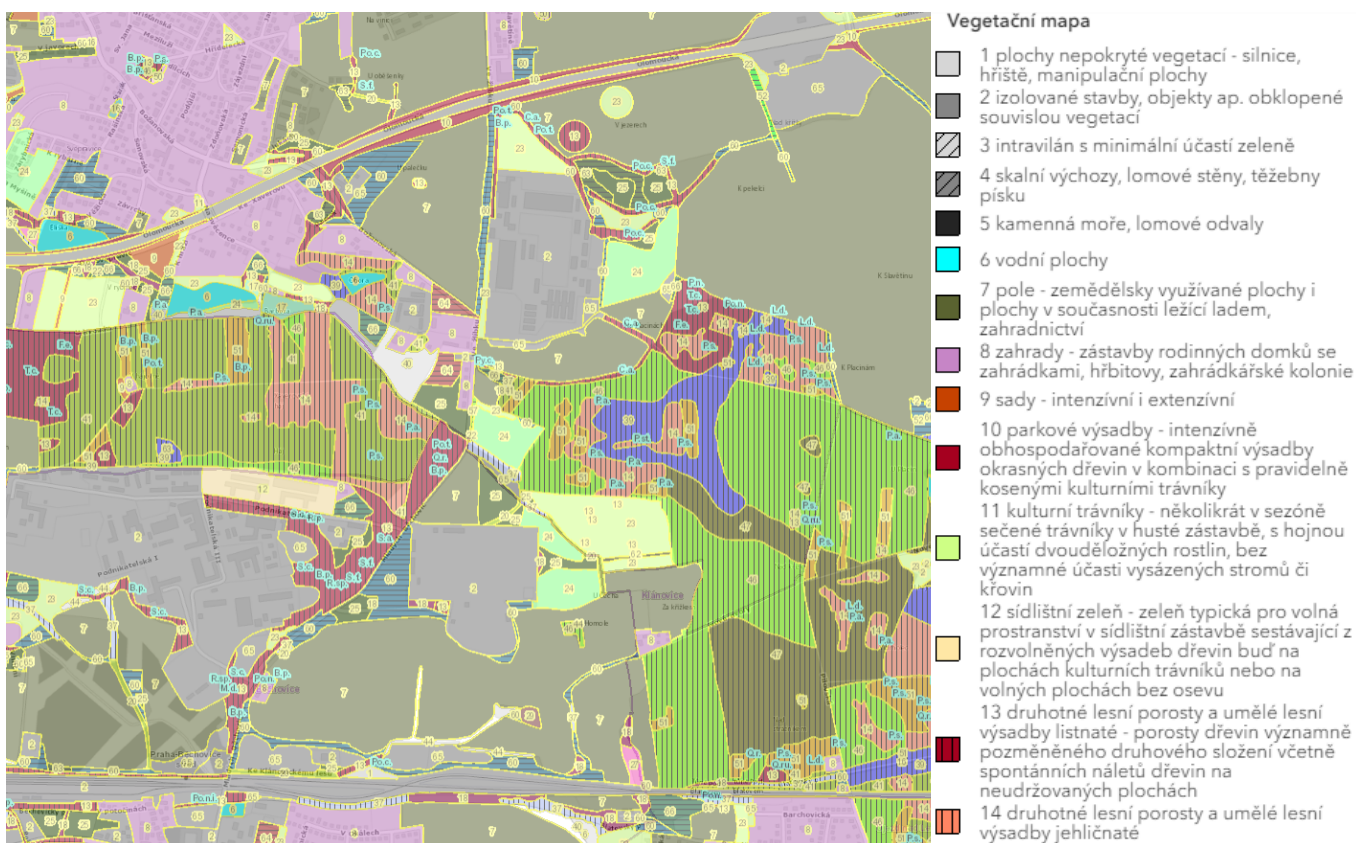
Bioregion se rozkládá zčásti v termofytiku, zčásti v mezofytiku. Vegetační stupeň podle Skalického je kolinní až suprakolinní. Potenciální přirozenou vegetaci tvořily především háje svazu Carpinion, a to zejména Melampyro nemorosi-Carpinetum, na těžších podmáčených půdách charakteristicky i Tilio-Betuletum. Okrajově sem zasahovaly i acidofilní doubravy (Genisto germanicae-Quercion) a méně náročné typy teplomilných doubrav (Potentillo albae-Quercetum). Buk je zastoupen pouze fragmentárně, skutečné bučiny chybějí. Přirozená náhradní vegetace je především reprezentována travobylinnými porosty. Na vlhkých stanovištích jsou to louky, náležející vegetaci svazů Calthion a Molinion. Flóra bioregionu je charakterizována zastoupením hercynské hájové květeny. Fauna bioregionu je hercynského původu, silně ochuzená, se západními vlivy.

Flóra

Z vegetační mapy Prahy vyplývá, že řešené území zasahuje do následujících kategorií porostů:

- 2 Izolované stavby, objekty ap. obklopené souvislou vegetací,
- 7 Pole – zemědělsky využívané plochy i plochy v současnosti ležící ladem, zahradnictví,
- 8 Zahrady – zástavby rodinných domků se zahrádkami, hřbitovy, zahrádkářské kolonie,
- 10 Parkové výsadby – intenzivně obhospodařované kompaktní výsadby okrasných dřevin v kombinaci s pravidelně kosenými kulturními trávníky,
- 13 Druhotné lesní porosty a umělé lesní výsadby listnaté – porosty dřevin významně pozměněného druhového složení včetně spontánních náletů dřevin na neudržovaných plochách,
- 14 Druhotné lesní porosty a umělé lesní výsadby jehličnaté,
- 18 Phragmition communis Koch 1926 - sladkovodní společenstva rákosin stojatých vod,
- 20 Sparganio-Glycerion fluitantis Br.-Bl. et Sissingh in Boer 1942 - pobřežní porosty malých vodních toků,
- 22 Caricion gracilis Neuhäusl 1959 em. Balátová-Tuláčková 1963 - společenstva vysokých ostřic při pobřeží stojatých vod, zejména v aluviích řek,

- 23 Arrhenatherion Koch 1926 - mezofilní louky nížin až podhorského stupně,
- 24 Alopecurion pratensis Passarge 1964 - vlhké až čerstvě vlhké louky vázané na krátkodobě zaplavované nebo podmáčené polohy nížinného až podhorského stupně,
- 25 Calthenion (Tüxen 1951) Balátová-Tuláčková 1978 - jedno až dvousečné louky střídavě mokrych stanovišť, půdní vlhkost zpravidla nepodléhá velkým výkyvům,
- 37 Salicion triandrae Th. Müller et Görs 1958 - vrbové křoviny na březích často zaplavovaných rychle proudících toků
- 41 Carpinion Issler 1931 em. Mayer 1937 - květnaté mezofilní, místy až slabě hygrofilní dubohabrové a dubolipové háje představující primární, většinou klimaxovou vegetaci nížinného a pahorkatinného stupně,
- 52 Sambuco-Salicion capreae Tüxen et Neumann in Tüxen 1950 – křovinná společenstva pasek, lesních lemů, a ruderalizovaných stanovišť, po demolcích i v sídlech,
- 57 Dauco-Melilotion Görs 1966 - ruderální společenstva převážně dvouletých bylin na osluněných přirozených i antropogenních stanovištích na skeletovitých půdách,
- 60 Arction lappae Tüxen em. Gutte 1972 - ruderální společenstva dvou až víceletých nitrofilních rostlin na antropogenních půdách ruderalizovaných stanovišť (smetiště, skládky).
- 65 Skládky a navážky živé,
- 66 Skládky a navážky uzavřené,



Obr. 8 Vegetační mapa (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021

Dle mapování biotopů a provedených terénních průzkumů (srpen 2021) lze přítomné environmentálně cennější partie území (mimo ornou půdu a ruderalizované plochy) charakterizovat následovně:

Jen velmi okrajově zasahuje koridor VRT do partií lesa, které jsou dle mapování biotopů mapovány jako předměty ochrany, tj. habitaty 9170 a 9190. Lesní porosty jihovýchodního okraje Xaverovského háje, zčásti i západního okraje lesního celku Blatova jsou místy ovlivněny ruderalizací bylinného podrostu, např. plošné šíření netýkavky malokvěté (*Impatiens parviflora*) s průniky světlomilných druhů z průseku vedení VN, který vede podél okrajů lesa obou celků, např. javor babyka (*Acer campestre*) či vrba jíva (*Salix caprea*), topol osika (*Populus tremula*) či bříza bělokorá (*Betula pendula*). Odtud se do lesních porostů šíří invazní neofyt – střemcha pozdní (*Prunus serotina*), která se hojně vyskytuje v rámci keřové složky průseku vedení VN, i trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*). Střemcha pozdní se rovněž hojně vyskytuje i v rámci jihozápadní části Klánovického lesa, kde je místy dominantním druhem v keřové složce lesa.



Obr. 9 Průchod koridoru VRT - komunikace, vedení VN a okolní travobylinná lada jižně od prostoru Xaverova, foto: P. Kolářek, srpen 2021.



Obr. 10 Průchod koridoru VRT prostorem tzv. úzkého krčku mezi Xaverovským hájem a Klánovickým lesem. Vlastní trať je zde vedena průsekem vedení VN. Vpravo od průseku lesní porosty Klánovického lesa a polokulturní ovčíkové louky, foto: P. Kolářek, srpen 2021.



Obr. 11 Charakter jihovýchodního okraje lesních porostů Xaverovského háje v rámci dotyku s koridorem VRT (lesní porost je zde mapován jako naturový habitat 9170 - předmět ochrany EVL) foto: P. Koláček, srpen 2021.



Obr. 12 Ruderalizované partie bylinného podrostu s netýkavkou malokvětou (*Impatiens parviflora*) v rámci severovýchodního okraje lesních porostů Xaverovského háje, kudy prochází občasná vodoteč (lesní porost zde není mapován jako naturový habitat). Prostor v rámci dotyku s koridorem VRT foto: P. Koláček, srpen 2021..



Obr. 13 Travobylinná lada s rákosinami v okolí periodické vodoteče, v prostoru tzv. “úzkého krčku” mezi Xaverovským hájem a Klánovickým lesem, kudy prochází koridor VRT, foto: P. Koláček, srpen 2021..

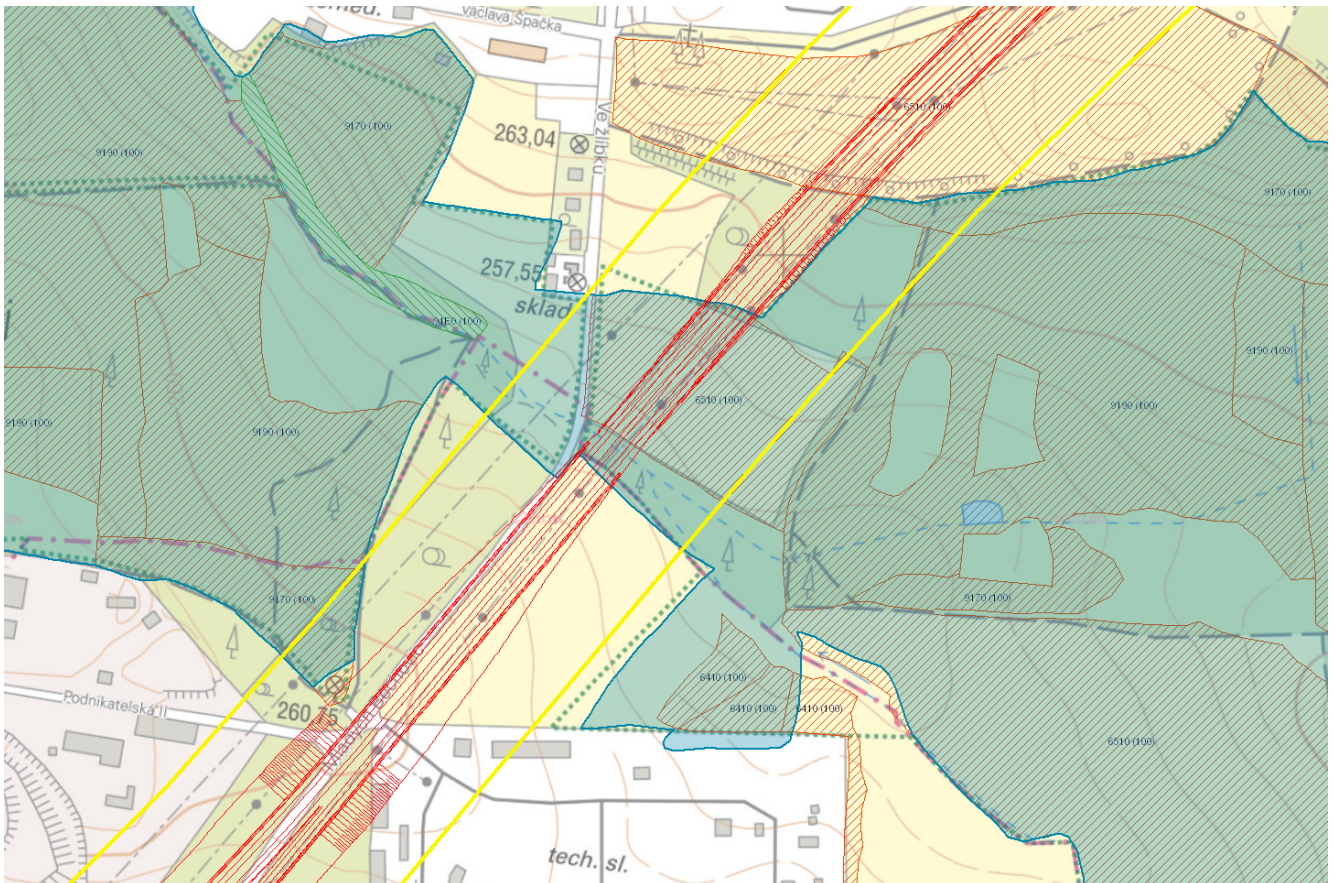


Obr. 14 Severozápadní okraj Klánovického lesa, do nějž zasahuje koridor VRT. Vlastní trať vedená průsekem vedení VN se okraje lesa pouze dotýká. Lesní porosty jsou negativně ovlivněny šířením invazního neofytu - střemchou pozdní (*Prunus serotina*) i trnovníku akátu (*Robinia pseudoacaccia*), šířící se z průseku vedení VN, foto: P. Koláček, srpen 2021..



Obr. 15 Vlhká až zamokřená enkláva v rámci travobylinných lad severně od areálu technických služeb. Jsou zde mapovány bezkolencové louky (habitat 6410) - předmět ochrany EVL, nicméně porosty jsou aktuálně značně zarostlé porosty rákosu a ostřic. Území je součástí EVL, koridor VRT do něj přímo nezasahuje, je však veden v blízkém odstupu západněji, foto: P. Kolářek, srpen 2021..

V případě lučních porostů mapovaných jako habitat 6140 se tyto vyskytují v poměrně reprezentativní podobě především v rámci porostů prameništní sníženy severně od železniční trati a západně od lesního celku Klánovického lesa, do které koridor VRT od jihu zasahuje do jejího jižního okraje pod náspem trati, byť jen velmi okrajově. Aktuálně byly v této lokalitě zjištěny druhy jako bezkolencec modrý (*Molinia caerulea*), kosatec sibiřský (*Iris sibirica*), kakost bahenní (*Geranium palustre*), kyprej vrbice (*Lythrum salicaria*), bukvice lékařská (*Betonica officinalis*), čistec bahenní (*Stachys palustris*), srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), rdesno hadí kořen (*Bistorta officinalis*). Ze vzácnějších dřevin zde roste vrba rozmarýnolistá (*Salix rosmarinifolia*). Charakter bezkolencových luk mají ovšem i porosty jižněji, mimo mapovaný segment, prakticky až k náspu železniční trati. Další segment s výskytem habitatu 6410 se nachází severně při dotyku severní hranice areálu technických služeb, v rámci vlhkých až zamokřených travobylinných partiích, mimo koridor VRT. Zde však tyto louky intenzivně zarůstají porosty rákosin, místy i ruderalní složkou. Část těchto porostů leží podél východní hranice areálu technických služeb, které olemují porosty topolů.

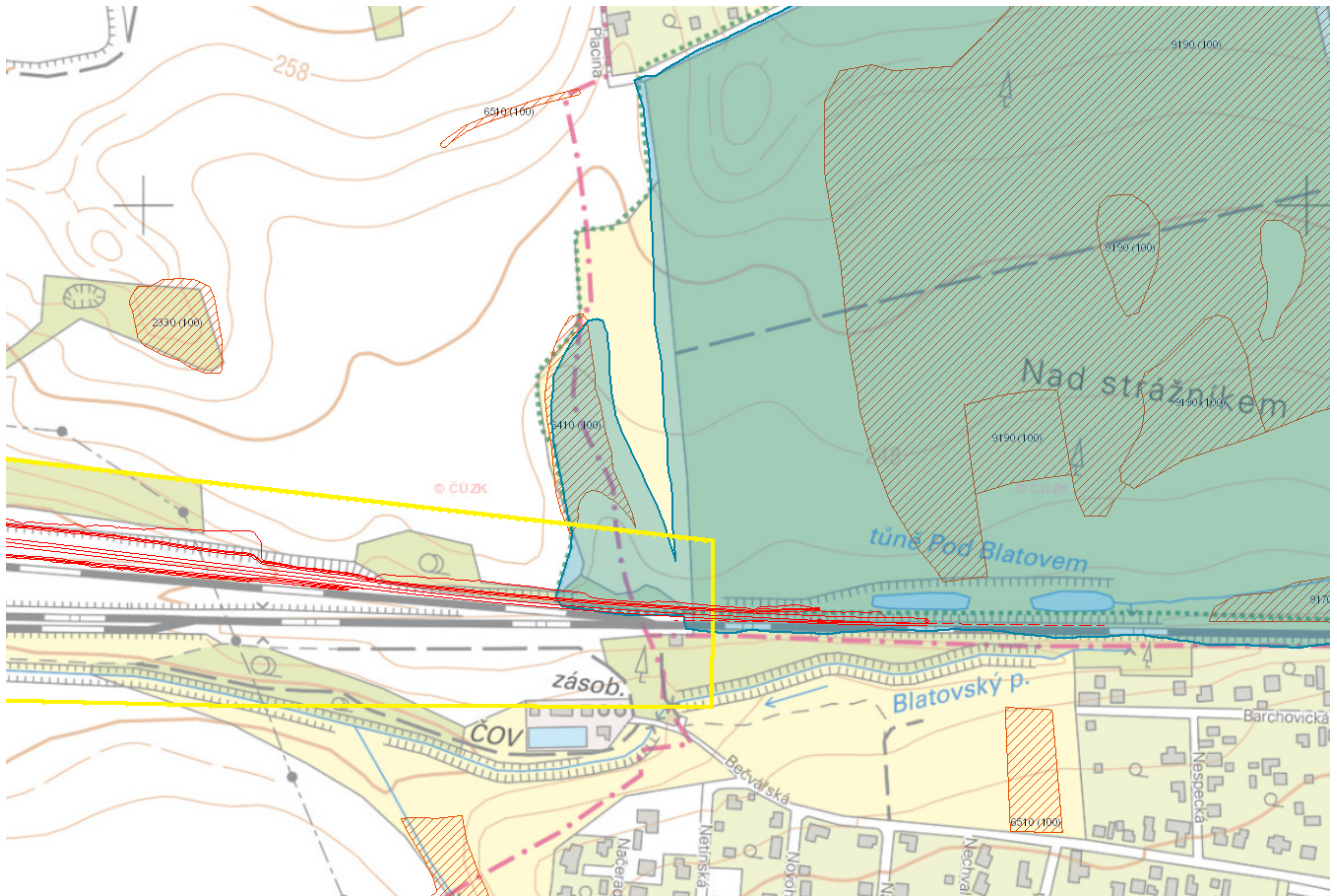


Obr. 16 Detail průchodu koridoru VRT v rámci prostorového střetu s EVL Blatov a Xaverovský háj na podkladu ZM 1:10 000 a vrstvy mapování biotopů, srpen 2021.

V rámci tzv. „úzkého krčku“ mezi Klánovickým lesem a Xaverovským hájem západně od silnice se v pásu pod vedením VN nachází travnatá až travobylinná, místy až ruderalizovaná lada s hojnou přítomností porostů rákosu vč. náletů olše lepkavé (*Alnus glutinosa*), kudy prochází na severozápad periodická zdrojnice Xaverovského potoka (aktuálně s vodní hladinou). Obdobně, jihovýchodně za silnicí v rámci úzkého výběžku Klánovického lesa, kudy zdrojnice prochází, jsou rovněž vlhčí porosty s olší lepkavou zastoupeny. Volný prostor severozápadního okraje Klánovického lesa mezi jeho oběma výběžky pak tvoří luční enkláva charakteru polokulturních až kulturních ovsíkových luk (6510), které při silnici přecházejí do mírně ruderalizovaných porostů. Jižněji, ke Klánovickému lesu od západu přiléhá poměrně rozsáhlá enkláva, tvořená mozaikou polokulturních ovsíkových luk (6510).

Navazující rozsáhlé bezlesé území jižněji, táhnoucí se až k Běchovicím a železniční trati pokrývají travobylinná, převážně ruderalizovaná lada s drobnými enklávami acidofilních trávníků (6220) v rámci dvou ostrůvků nelesní krajinné zeleně. Místy se zde střídají i vlhké i vysychavé partie s četnými porosty rákosu obecného (*Phragmites australis*), ostřic (*Carex sp.*) i rozsáhlými zápoji metlice trsnaté (*Deschampsia caespitosa*), z ruderalů pak jsou to hojně celík kanadský (*Solidago canadensis*), vratič obecný (*Tanacetum vulgare*), nebo třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*), ale také s výskyty druhů jako je pcháč šedý (*Cirsium canum*), kypůrej vrbice (*Lythrum salicaria*), karbinec evropský (*Lycopus europaeus*), ze vzácnějších je to pak zeměžluč okolikatá (*Centaureum erythraea*), oman vrbolistý (*Inula salicina*) nebo zdravínek jarní pozdní (*Odontites vernus subsp. serotinus*). Od severu ke Klánovickému lesu přiléhají rozsáhlé porosty kulturních až polokulturních, povětšinou ovsíkových luk (6510).

Pro území je charakteristické střídání vlhkých, místy i zamokřených, a naopak suchých partií, což svědčí o nízké hladině podzemní vody vystupující místy až k povrchu.



Obr. 17 Detail průchodu upraveného koridoru trati Z/507/DZ, v úseku stávající železniční trati mezi Běchovicemi a Klánovicemi v rámci prostorového střetu s EVL Blatov a Xaverovský háj na podkladu ZM 1:10 000 a vrstvy mapování biotopů, cit. srpen 2021.

Jak ukazuje vrstva mapování biotopů, do segmentů naturových habitatů, jež jsou v rámci EVL předmětem ochrany, koridor VRT zasahuje pouze okrajově. Na základě terénního průzkumu je však nutno dodat, že kupříkladu partie Klánovického lesa, do kterého na severozápadě koridor VRT zasahuje není mapována jako biotop 9170 či 9190, přesto mají tyto porosty charakter doubravy až dubohabřiny, místy s přítomností jedinců buku lesního (*Fagus sylvatica*) s druhově chudým bylinným patrem acidofilního charakteru, povětšinou s nízkou pokryvností, kde dominantu tvoří metlička křivolaká (*Avenella flexuosa*), často pospolu s černýšem hajním (*Melampyrum nemorosum*). Obdobně je tomu u jihozápadní části Klánovického lesa v lokalitě Blatov, v prostoru severně od vymezeného upraveného koridoru železniční trati Z/507/DZ mezi Běchovicemi a Klánovicemi, rovněž acidofilního charakteru s identickým charakterem bylinného patra. Naopak situace v rámci jihovýchodního výběžku Xaverovského háje, dle které segment 9710 zasahuje do prostoru koridoru VRT, neodpovídá skutečnosti, neboť toto území tvoří udržovaný pás paseky v rámci průseku vedení VN, s velmi různorodou skladbou světlomilných dřevin tvořenou s druhy jako vrba jíva (*Salix caprea*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), topol osika (*Populus tremula*), t. bílý (*P. alba*), t. kanadský (*P. x Canadensis*), vč. neofytů jako je trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*) či již zmiňované střemchy pozdní (*Prunus serotina*), s bylinnými zápoji ruderální vegetace.



Obr. 18 Terénní, na jih se mírně svažující deprese, kterou pokrývá poměrně dobře zachovaný zbytek bezkolencových luk (6410) - předmět ochrany. Oproti mapovanému segmentu se tyto porosty nachází i jižněji, kam jihovýchodní část koridoru VRT okrajově zasahuje, vlastní těleso trati však leží mimo, foto: P. Koláček, srpen 2021..



Obr. 19 Detail vegetace bezkolencové louky s bukvicí lékařskou (*Betonica officinalis*) a kakostem bahenním (*Geranium palustre*), foto: P. Koláček, srpen 2021.



Obr. 20 Jihozápadní okraj Klánovického lesa charakteru acidofilní doubravy (lesní porost zde není mapován jako naturový habitat), součást EVL, kam okrajově koridor VRT zasahuje. Bylinný podrost acidofilního charakteru se zápoji metličky křivolaké (*Avenella flexuosa*) a černýše hajního (*Melampyrum nemorosum*), foto: P. Koláček, srpen 2021.

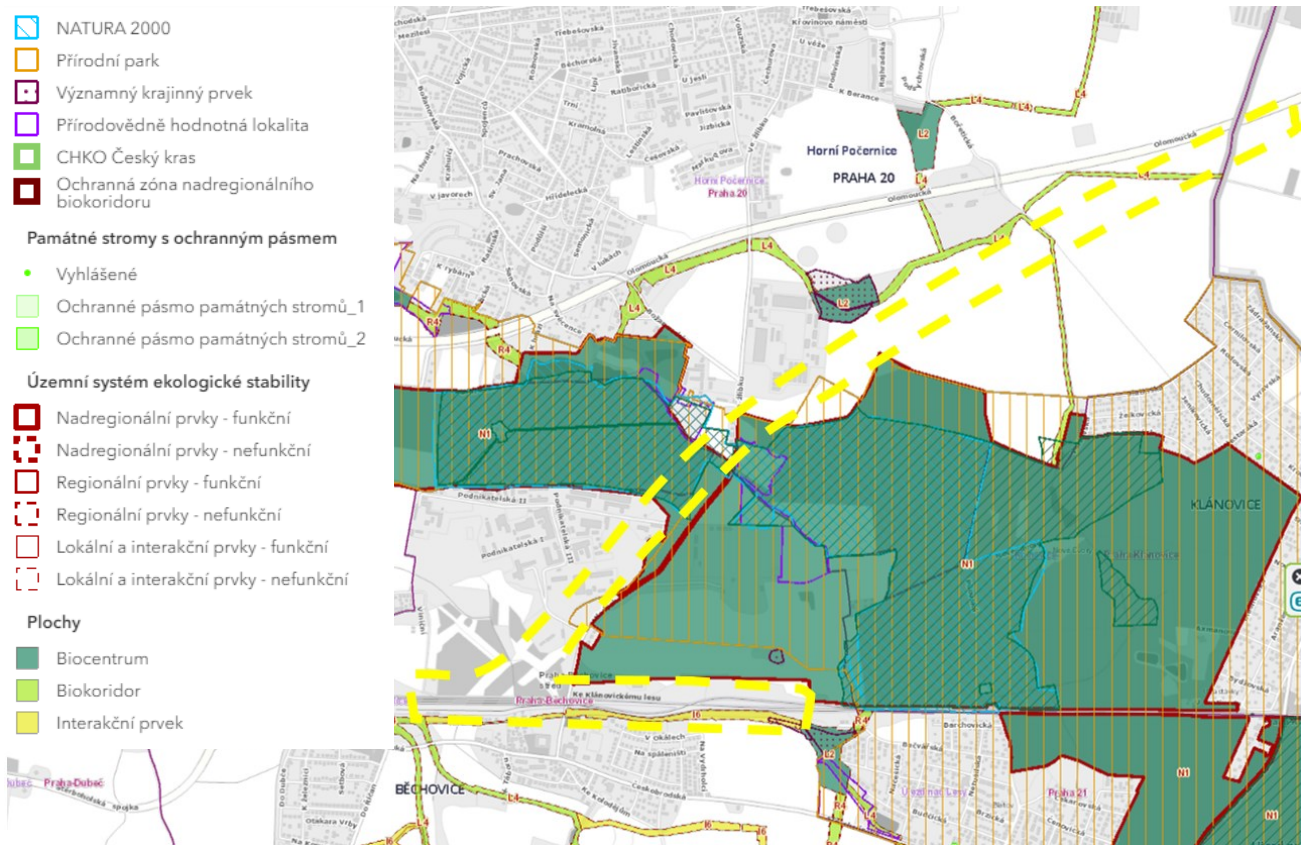
Fauna

V území lze očekávat běžné druhy fauny obvyklé pro příměstské lokality v rudealizovaných územích, lučních porostech a intenzivně obdělávaných polích a na okrajích lesa. Z orientačního terénního a rešeršní průzkumu, ale i z charakteristiky přítomných stanovišť nejsou vzhledem k navrhovanému účelu využití a rozsahu a charakteru okolních biotopů očekávány významné vlivy na faunu řešeného území s výjimkou omezení prostupnosti území, kterou je třeba řešit pomocí technických opatření na vlastní trati v následných fázích projektové přípravy staveb. Tento předpoklad je třeba potvrdit pomocí podrobných biologických průzkumů v následné fázi projektové přípravy VRT a návrhu opatření pro minimalizaci vlivů na konkrétní biotopy, migrační trasy, resp. populace.

Zvláštní ochrana přírody a krajiny

Do území přímo dotčeného řešenou AZÚR HMP nezasahuje žádné velkoplošné zvláště chráněné území podle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Posuzovaný koridor zasahuje do Přírodní rezervace Klánovický les a Přírodní památky Xaverovský háj, jako maloplošných chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Zároveň dojde k dotčení EVL Blatov a Xaverovský háj, která se částečně překrývá s PP Xaverovský háj a PR Klánovický les.



Obr. 21 Ochrana přírody a krajiny (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021

V zájmovém území se nacházejí tato zvláště chráněná území, kterými navržený koridor prochází.

Přírodní rezervace Klánovický les

Přírodní rezervace se rozkládá na ploše cca 397 ha. Mezi hlavní důvody ochrany patří spontánní hybridy bříz (hybridní roje) a porosty bezkolencových doubrav. V lese převládají dubové porosty, které se střídají se smrkem, modřínem a borovicemi. Místy se vyskytuje habr a bříza a v malé míře i další listnaté stromy. Žijí tu zajáci, bažanti, lišky, srnčí a černá zvěř. Ornitologové zaznamenali přibližně 60 druhů hnízdících ptáků. Na několika místech jsou tůně a mokřady se vzácnými rostlinami.

Navrhovaný koridor zasahuje do PR na jejím severozápadním okraji v délce cca 420 m.

Přírodní památka Xaverovský háj

Přírodní památka byla založena roku 1982 na rozsáhlé ploše 92,7 ha. Velké lesnaté území se nachází na okraji zastavěného území Horních Počernic. Ordovická jílovitá a písčité břidlice leží pod zachovalým lesním porostem, mezi kterými převládají hlavně doubravy. Geologické a půdní podmínky sem přinesly hodně vlhkých míst, která jsou porostlá bezkolencovými bylinami pod břízami pýřitými a duby zimními. Na písčitéch půdách je častější černýš luční a kostřava. Hnízdí zde pěnice, budníček, lišaj borový a mnoho hmyzu.

VRT prochází ochranným pásmem přírodní památky.

EVL Z0110142 – Blatov a Xaverovský háj

Jedná se o poměrně rozsáhlé plochy přírodě blízkých biotopů na okraji velkoměsta. Velký význam má území i z hlediska ochrany genofondu (např. poslední lokalita hořce hořepíku *Gentiana pneumonanthe*) na území Velké Prahy) a také z hlediska fytogeografického (jarva žilnatá (*Cnidium dubium*), rozrazil dlouholistý (*Pseudolysimachion longifolium*) – již mimo komplex). Díky poloze na okraji Prahy je lokalita dobře přírodovědně prozkoumána.

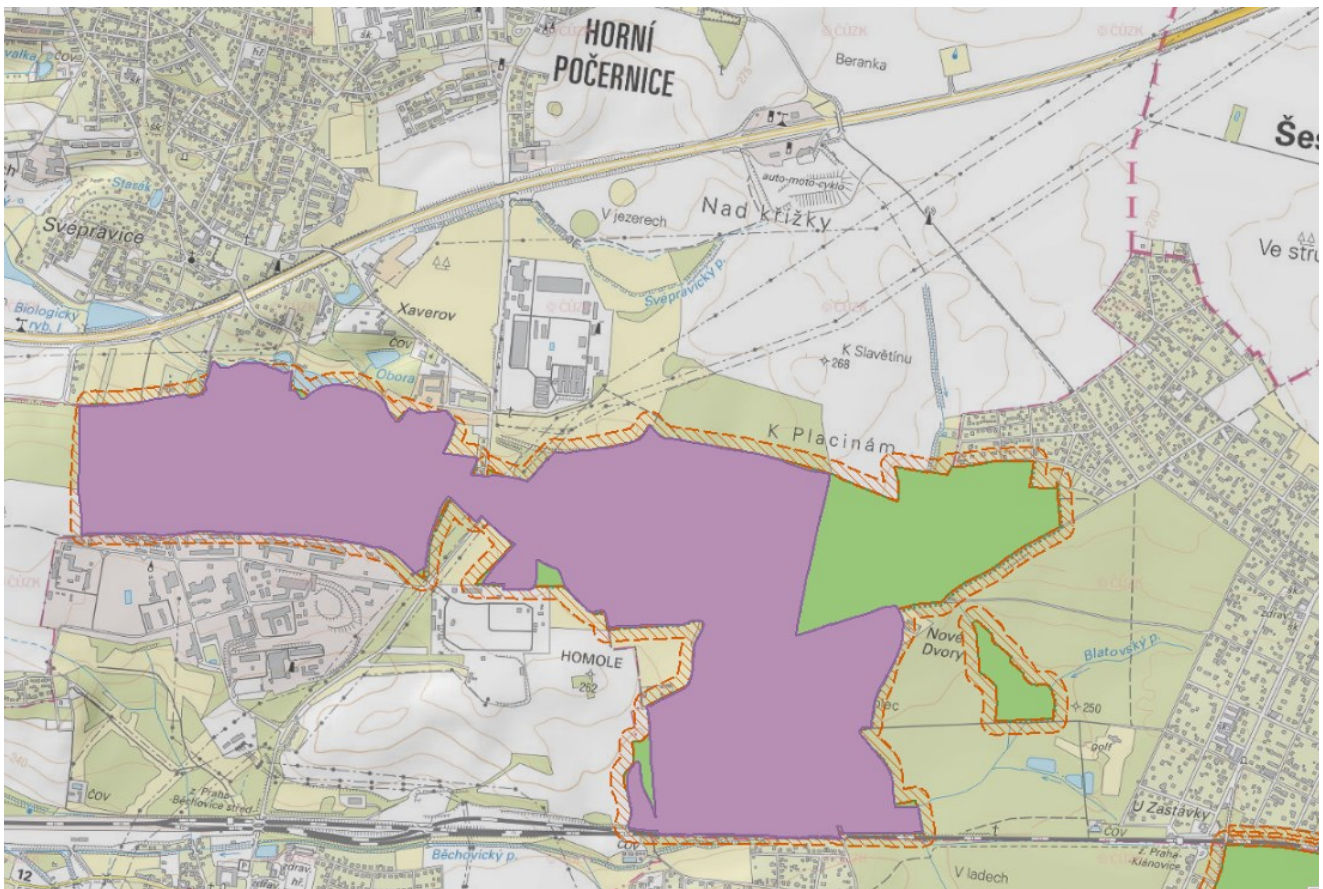
Hlavním biotopem komplexu jsou kyselé doubravy as. *Molinio arundinaceae-Quercetum* (L7.2) a na suchých místech doubravy as. *Luzulo-Quercetum* (L7.1). Druhové složení kyselých doubrav je chudé a monotónní. V bezkolencových doubravách se hojně vyskytuje bříza pýřitá (*Betula pubescens*) a místy i několik dalších chladnomilnějších druhů rostlin, což je z hlediska celkově teplé Velké Prahy floristicky pozoruhodné. Na hlubších, ale ne příliš vlhkých hnědozemích se vyskytují lipové doubravy (*Tilio-Betuletum*) patřící již do

dubohabřin (L3.1). Jejich bylinné patro je rovněž nepříliš bohaté. Druhově bohatší černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*) se nevyskytují často. Malé druhové bohatství bylinného patra lesních porostů je způsobeno i tím, že se v lesích vyskytují pozůstatky zaniklých středověkých vsí a celá oblast byla poté druhotně zalesněna. V úzkém pruhu lesa přiléhajícího k rybníku na severním okraji Xaverovského háje se vyskytuje nepříliš zachovalý údolní jasanovo-olšový luh (*Pruno-Fraxinetum*) (L2.2). Na obnaženém dně a v pobřeží navazujících rybníků rostou kosatec žlutý (*Iris pseudacorus*) a vzácný šáchor hnědý (*Cyperus fuscus*). V závěru rybníka se vyskytují porosty vodních makrofyt s bublinatkou jižní (*Utricularia australis*). V jižní části komplexu je zahrnuto několik tůňek podél železniční trati vzniklých při její stavbě. Zde se vyvinula mezotrofní a místy až rašelinná společenstva, např. *Sphagnum cuspidatum*, violka bahenní (*Viola palustris*) a kozlík dvoudomí (*Valeriana dioica*) v mozaice s mokřadními vrbinami. V tůňkách se krom běžného okřešku menšího (*Lemna minor*) vyskytuje opět bublinatka jižní (*Utricularia australis*). Botanicky proslulé jsou zdejší vlhké louky, z nichž však do současnosti zbyly jen degradující zbytky. Do komplexu byla zahrnuta z důvodů ochrannosti pouze bezkolencová louka (T1.9) severně železniční trati, kde se vyskytuje značné množství chráněných a ohrožených druhů jako kosatec sibiřský (*Iris sibirica*), hořec hořepík (*Gentiana pneumonanthe*), srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), mochna bílá (*Potentilla alba*), vrba rozmarýnolistá (*Salix rosmarinifolia*) a jarva žilnatá (*Cnidium dubium*). Další zbytek hodnotné bezkolencové louky se nachází zhruba ve středu komplexu. Zahrnuty jsou také segmenty ovčíkových luk (T1.1), jedná se však o druhově chudé, nepříliš hodnotné porosty vzniklé zatrávněním orné půdy.

Odbor ochrany prostředí MHMP nevyločil závažný vliv AZÚR na území NATURA 2000, podrobněji viz část B tohoto dokumentu.

EVL kříží řešená VRT v délce cca 250 m.

V posuzovaném území ani v nejbližším okolí se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek. Koridor VRT kříží VKP ze zákona niva a tok Xaverovského potoka, Běchovického potoka ve směru na Zahradní Město a zasahuje do nivy Rokytky, resp. Říčanského potoka, okrajově dotčeny jsou lesní celky na severozápadním okraji Klánovického lesa. Památné stromy se v dotčeném území nenacházejí.



fialová – EVL, zelená – přírodní památka, šrafa – ochranné pásmo, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021

Obr. 22 Chráněná území a jejich ochranná pásma v řešeném území, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021

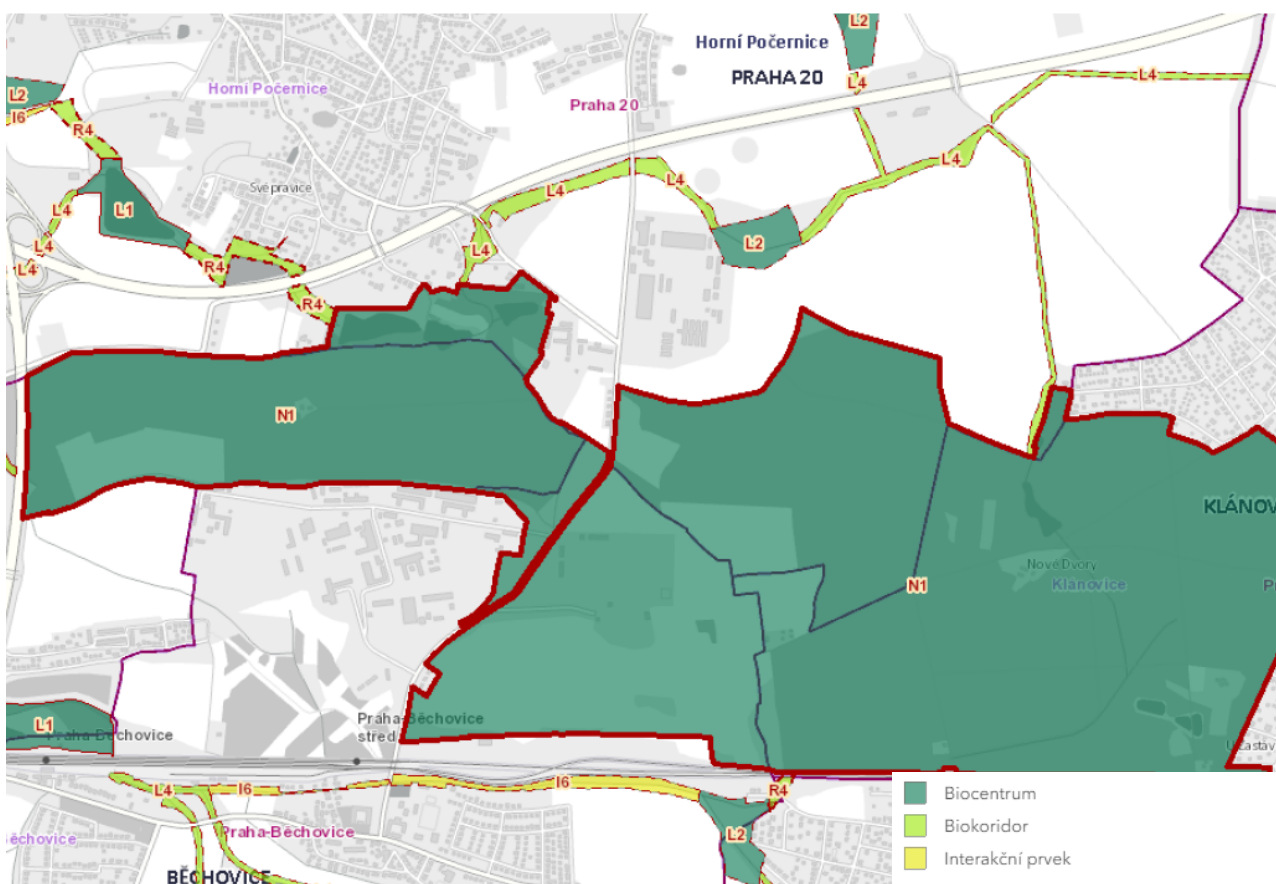
Obecná ochrana přírody a krajiny

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Mezi Běchovicemi a Šestajovicemi koridor pro VRT kříží, resp. se dotýká těchto prvků ÚSES: nadregionální biocentrum N1 Vidrholec (průchod v souběhu s koridorem vedení VVN), nefunkční lokální biokoridor L4 jižně od dálnice D11 (přiblížení koridoru) a interakční prvek I6 podél běchovické trati (koridor se drží stávajícího koridoru pro běchovickou trať).

Nadregionální biocentru kříží řešená VRT v km 14,6 – 16,0 tj. v délce cca 1300 m spojitě a dalších cca 600 m okrajovým kontaktem v závislosti na umístění trati v koridoru, tento sřet se zároveň kryje s průchodem EVL Xaverovský háj a Blatov, dotčením PR Klánovický les a ochranného pásma PP Xaverovský háj.

Naopak k přímému dotčení nefunkčního lokálního biocentra L2 severovýchodně průmyslového areálu Xaverov pravděpodobně nedojde.

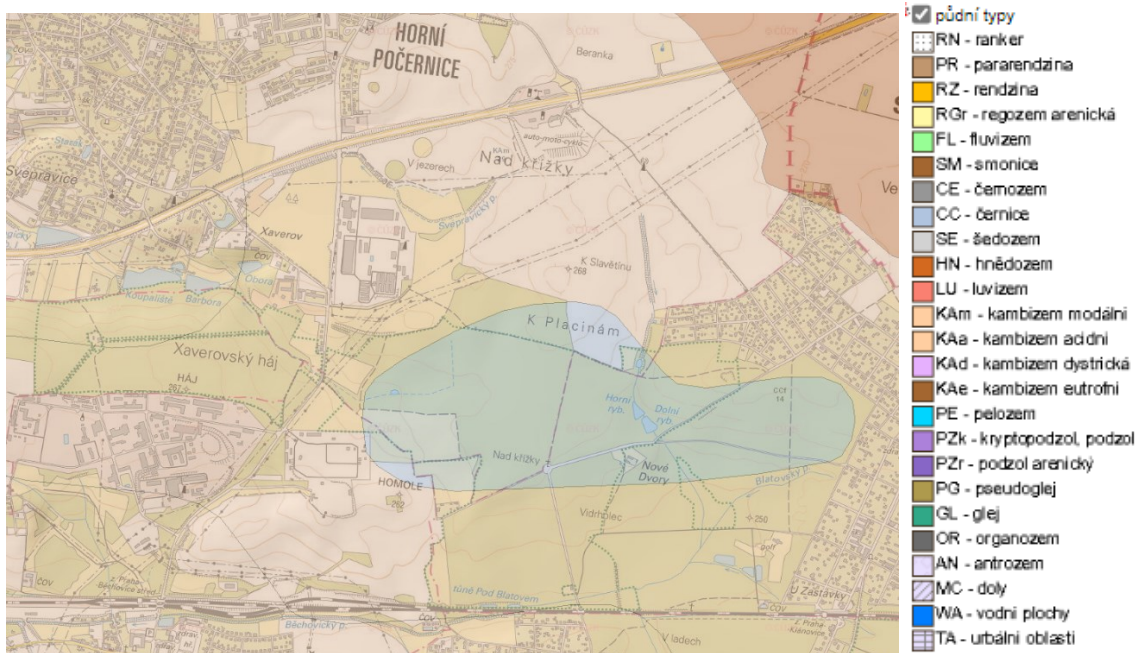


Obr. 23 ÚSES v řešeném území, (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021

A.III.4 Půda

Posuzovaná AZÚR HMP předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) v kategorii půd III (9,134 ha). IV. (6,570 ha). a V. (4,016 ha) třídy ochrany. Předpokládaný zábor na základě vymezení koridoru je cca 20 ha. Vyčíslení konkrétních záborů bude provedeno v navazujících fázích projektové přípravy stavby. V řešeném území se nacházejí půdy typu modálních kambizemí.

Zábor lesních pozemků, respektive pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) se na základě řešení Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., 2020) nepředpokládá. Odpovědně tak bude možno případný dopad do tohoto zákonného limitu určit až po detailnějším upřesnění rozsahu tunelových úseků v podrobnější územně plánovací dokumentaci a dalších fázích projektové přípravy. Z toho důvodu nebyl zábor PUPFL v rámci AZÚR HMP č. 10 vyhodnocen.



Obr. 24 Půdní typy v řešeném území, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021

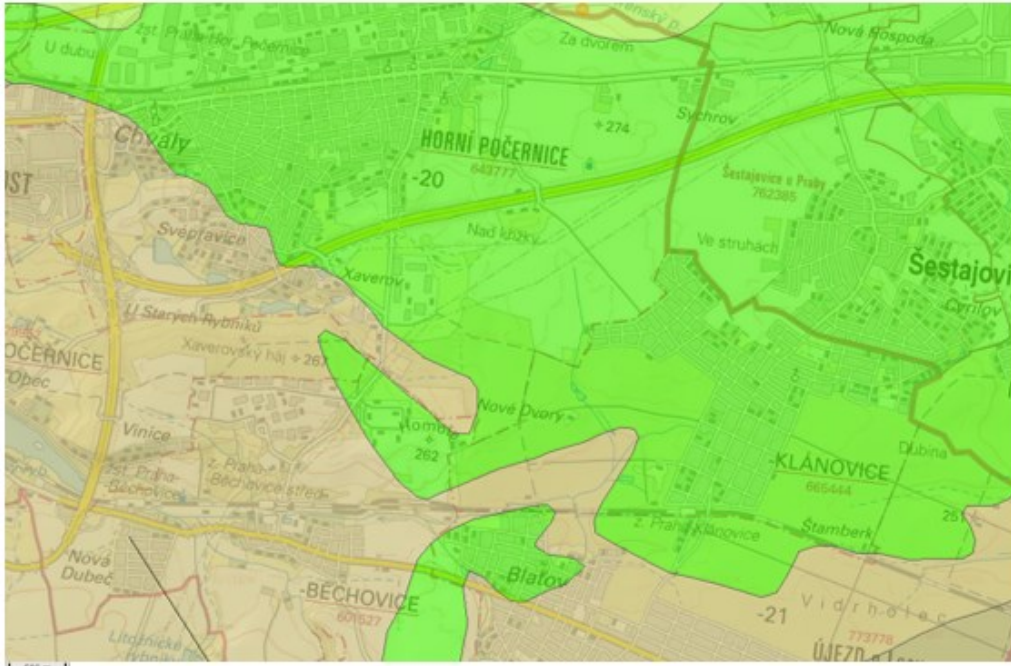
A.III.5 Horninové prostředí

Geologické a geomorfologické poměry

Zájmové území se nachází na rozhraní subprovincií Poberounská soustava a Česká tabule. Podle geomorfologického členění ČR (www.geoportal.cenia.cz) náleží zájmové území provincii Česká Vysočina, soustavě Poberounská subprovincie, oblasti Brdské, celku Pražská plošina, podcelku Říčanská plošina, okrsku Úvalská plošina.

Pražská plošina je geomorfologický celek (podsoustava), která se rozkládá ve středních Čechách, zhruba na území hlavního města Prahy a v jeho západním a jihovýchodním okolí. Rozloha celku činí 1 128 km² její nadmořská výška se pohybuje od 170 metrů (údolí Vltavy před Kralupami u Chvatěrub) po 435 metrů (lesnatá planina Na rovinách asi 1/2 km severovýchodně od Srb na západním Kladensku). Základ reliéfu představuje tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy, které se v jejím středu otevírá v Pražskou kotlinu. Zatímco okrajové části Pražské plošiny jsou charakteristické malou členitostí s výškovými rozdíly nejvýše desítek metrů, směrem k Vltavě drobné potoky vytvořily síť výrazně se zahlabujících úzkých údolí s převýšeními přesahujícími 100 m. Na území celku leží převážná část Prahy (vyjma okrajových severovýchodních čtvrtí a Zbraslavi). Jedná se o rovinatý reliéf se středopleistocenními a mladopleistocenními říčními terasami a údolními nivami Vltavy a jejich přítoků, jež je místy významně přetvořen navážkami a terénními úpravami.

Z geologického hlediska náleží jižní a západní část řešeného území k paleozoiku českého masivu, ordovického stáří, které reprezentují břidlice, prachovce a pískovce místy s vložkami bazaltů. Severní a východní část řešeného území reprezentuje mezozoikum Českého masivu z období svrchní křídly, tvořené jílovcí, prachovci a slepenci.



Geologická mapa ČR 1:500 000,

žlutá: Paleozoikum Českého masivu, ordovik, břidlice, prachovce, pískovce, vločky bazaltů,
 zelená: Mezzoikum Českého masivu, svrchní křída – cenoman, jílovce, prachovce, pískovce, slepence
 perucko-korycanského souvrství

Obr. 25 Výřez z geologické mapy ČR 1:500 000, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 9.5.2021

Horniny křídly jsou překryty kvartérními sedimenty fluviálního a eolického původu – jedná se o spraše a sprašové hlíny náležející ke svrchnímu pleistocénu o mocnosti od 2 do 8 m. Celková mocnost kvartérních uloženin je závislá na původní morfologii terénu. Ve svrchní zóně v místech dotčených činností člověka je nutno počítat s přítomností zbytků stavebních konstrukcí, zásypy liniových přípojek inženýrských sítí, zásypy kolem staveb apod.

Původní charakter terénu je v širším okolí významně narušen antropogenními prvky spojenými s minulým využitím, výstavbou technické infrastruktury a souvisejícími terénními úpravami.

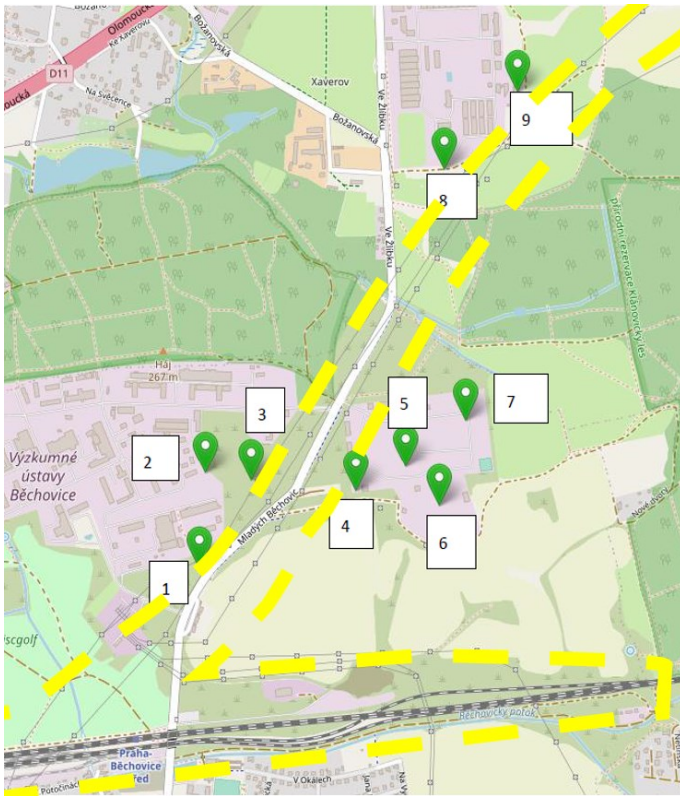
Trasa vymezeného koridoru začíná na východním okraji Prahy a prochází horninami středočeské oblasti (Barrandienu) paleozoického stáří, zastoupenými sedimentárními horninami typu jílovec, prachovec, droba a jílovitá břidlice. Kvartérní pokryv je tvořen zprvu tvořen zpevněnými sedimenty navážek, od km cca 14,0 pak jílovitopísčitymi zeminami a fluviálními náplavy Běchovického potoka (písky, štěrky) mocnosti 1-4 m. Lokálně se vyskytují také polohy navážek v mocnostech 1-4 m. Přibližně od km 17 ve směru staničení od ŽUB Praha (Horní Počernice) až do Poříčan (mimo řešené území) tvoří skalní podloží horniny České křídové pánve – jílovec, prachovec, pískovce a slepence. Kvartérní pokryv je tvořen jílovitopísčitymi zeminami o mocnosti 1–4 m, pod nimiž se již vyskytuje silně zvětralý podklad – silně zvětralé, jílovec, či jílovité břidlice. Povrch je lokálně překryt významnými akumulacemi sprašových zemin nebo fluviálních sedimentárních zemin typu písků a štěrkopísků.

V řešeném území se nenalézají výhradní ložiska nerostných surovin, ložiska nevyhrazených nerostů, ani prognózní zdroje, na jejichž ochranu by se vztahovaly platné právní předpisy [zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 369/2004 Sb. o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území také nejsou evidovaná žádná hlavní důlní díla ani registrovaná poddolovaná území. Sesuvná území se zde rovněž nenacházejí.

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

Staré ekologické zátěže

Dle údajů Systému evidence kontaminovaných se v řešeném území nachází celá řada ekologických zátěží, skládek či kontaminací vázaných na využití průmyslových areálů. Prověření jejich stavu a bezpečnosti ve vztahu k připravovanému záměru, kterému dává zde posuzovaná AZUR HMP č. 10 rámec, bude předmětem podrobného průzkumu v další fázi projektové přípravy stavby. Vůči uvažovanému koridoru je třeba brát v úvahu především Skládku v ulici Mladých Běchovic, skládku u vlečky VÚ Běchovice, Skládku u obaloven, hnojiště Xaverov a skládku Xaverov, které jsou v územním střetu s vymezeným koridorem pro umístění stavby.



Obr. 26 Orientační přehled evidovaných Starých ekologických zátěží, zdroj: Informační systém SEK, cit. 20.7.2021

1 Skládka v ulici Mladých Běchovic

ID lokality: 1527009

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

V místě bývalé deponie výkopové zeminy (v 70. - 80. letech) vznikla v 90. letech rozsáhlá nepovolená skládka různorodého odpadu. Dnes je skládka částečně vymístěná, zarostlá náletovou vegetací. Na okrajích nalezeny zarostlé odpady.

2 Vrakoviště v areálu VÚ Běchovice

ID lokality: 1527016

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

Na východním okraji areálu bývalých VÚ Běchovice je na panelové ploše vrakoviště vozidel, skládka kovových odpadů a sudů. Podle historických ortofotomap je lokalita takto využívána minimálně od roku 2009. Množství materiálů se postupně zvyšuje. V důsledku využívání lokality lze předpokládat její kontaminaci pohonnými hmotami, motorovými oleji a dalšími závadnými látkami.

3 Skládka u vlečky VÚ Běchovice

ID lokality: 1527014

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

V prostoru bývalé vlečky ve východní části VÚ Běchovice, kde do 80. let stály na okraji areálu budovy, které byly v 90. letech odstraněny, vznikla následně skládka stavebních, demoličních a dalších odpadů. Prostor je dnes zarostlý náletovou vegetací, zjevné zarostlé odpady.

4 Skládka u obaloven

ID lokality: IND_19583 / 1527018

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

2020/02 Nepovolená skládka směsných odpadů podél příjezdové komunikace k areálu společnosti TANNACO, a.s. (bývalé obalovny Běchovice III, IV) a na přilehlých pozemcích. Odpady se vyskytují na obou stranách příjezdové komunikace a dále na pozemku p.č. 1368/12, který byl v minulosti využíván jako sklad stavebního materiálu a stavebních odpadů. V historických ortofotomapách lze začátek skládky pozorovat v 90. letech. Množství odpadů postupně narůstá. Velká část odpadů je zarostlá vegetací, patrné i nové odpady.

5 Obalovna Běchovice II

ID lokality: 1527003

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

V areálu obalovny Běchovice II docházelo od 80. let k výrobě asfaltové směsi, která se používá pro povrchovou úpravu komunikací. V současnosti je obalovna dlouhodobě mimo provoz. V areálu se kromě vlastní technologie obalovny nacházejí sklady živice a kameniva a sklad olejů. Vytápění sušícího bubnu se dříve provádělo hořáky na lehký nebo těžký topný olej, ohřev zásobníku asfaltu (živice) byl prováděn teplotonosnými oleji s obsahem PCB. V důsledku využívání lokality lze předpokládat její kontaminaci (NEL, PCB). Lokalita dosud nebyla prozkoumána.

6 Bývalé obalovny Běchovice III, IV

ID lokality: 1527004

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

Jedná se o areál dvou bývalých obaloven, kde docházelo v 80. a 90. letech k výrobě asfaltové směsi, která se používá pro povrchovou úpravu komunikací. V současnosti jsou obalovny zrušeny. Na jejich místě je areál využíván různými subjekty jako sklady materiálů, parkoviště strojů a aut, ČS PHM apod. Vytápění sušících bubnů obaloven se provádělo hořáky na lehký nebo těžký topný olej, ohřev zásobníků asfaltu (živice) byl prováděn teplotonosnými oleji s obsahem PCB. V důsledku využívání lokality lze předpokládat její kontaminaci (NEL, PCB). Lokalita dosud nebyla prozkoumána.

7 Obalovna Běchovice I

ID lokality: 1527002

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

V areálu obalovny Běchovice I dochází od 80. let k výrobě asfaltové směsi, která se používá pro povrchovou úpravu komunikací. V areálu se kromě vlastní technologie obalovny nacházejí sklady živíc, kameniva, sklad olejů a ČS PHM. Vytápění sušicího bubnu se dříve provádělo hořáky na lehký nebo těžký topný olej, ohřev zásobníku asfaltu (živice) byl prováděn teplotnými oleji s obsahem PCB. V důsledku využívání lokality lze předpokládat její kontaminaci (NEL, PCB). Lokalita dosud nebyla prozkoumána.

8 Hnojiště Xaverov

ID lokality: 43777017

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

Dlouhodobé hnojiště většího rozsahu umístěné na okraji louky/pastviny v blízkosti areálu bývalých drůbežáren Xaverov (dnes skladový areál Big Box). Dle leteckých map je na daném místě v různém rozsahu již od poloviny 90. let 20. století.

9 Skládka Xaverov

ID lokality: IND_19579 / 43777019

Stupeň poznání: neprozkoumáno

Kraj: Hlavní město Praha

ORP: Hlavní město Praha

Nepovolená skládka odpadů na východním okraji areálu bývalých drůbežáren Xaverov (dnes skladový areál BigBox). Různorodá směs odpadů (suť, pneumatiky, kabely, fólie atd.) v místě bývalého venkovního skladu, zasahující až vně areálu. Částečně zarostlé vegetací. Severní část skladovací plochy nově upravena, oplocena – slouží jako zabezpečená plocha shromaždiště odpadů. Odpady se vyskytují i na dalších místech podél východního až severního okraje areálu.

A.III.6 Voda

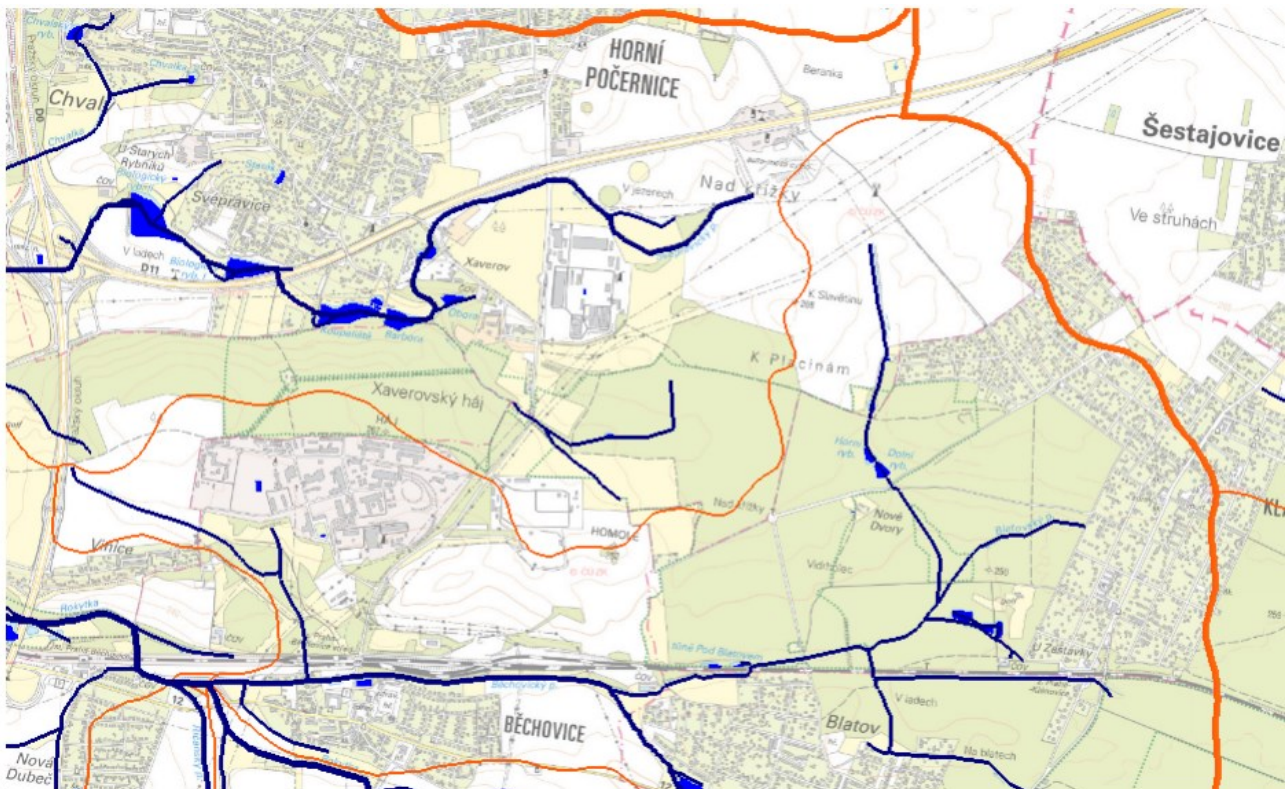
Zájmová oblast se nachází ve východní části Prahy v povodí Rokytky, pouze nejvýchodnější úsek trati zasahuje od povodí potoka Výmola v povodí Labe.

Členění z vodopisného hlediska:

- hlavní povodí řeky -00-00 Labe,
- dílčí povodí 1-12-01 Vltava po Berounku,
- drobné povodí 1-12-01-34 Rokytky od pramene po ústí do toku Vltava (útvary povrchových vod DVL 0750),
- drobné povodí 1-04-07-048 Výmola do pramene po ústí do Labe (útvary povrchových vod HSL 1670).

Rokytky je říčka v povodí dolní Vltavy. Protéká územím Středočeského kraje a Prahou v České republice. Délka toku činí 36,2 km. Plocha povodí je 140,33 km². Průměrný průtok u ústí je 0,39 m³/s (dle DVH CR) (Říčanský potok v ústí do Rokytky 0,10 m³/s, Rokytky u Kyjského rybníka dle ČHMÚ 0,34 m³/s).

Výmola je potok ve Středočeském kraji, levostranný přítok řeky Labe, který odvodňuje středovýchodní část okresu Praha-východ. Délka toku je 33,1 km. Plocha povodí měří 124,1 km².



- Hydrologická povodí 1. řádu
- Hydrologická povodí 2. řádu
- Hydrologická povodí 3. řádu
- Hydrologická povodí 4. řádu
- Vodní toky (DIBAVOD)
 - hlavní tok
 - páteřní tok vodního útvaru (od měřítka 1:500000)
 - páteřní tok základního hydrologického povodí (od měřítka 1:200000)
 - ostatní (od měřítka 1:50000)
- Vodní nádrže, rybníky a jezera: územní identifikace (DIBAVOD)

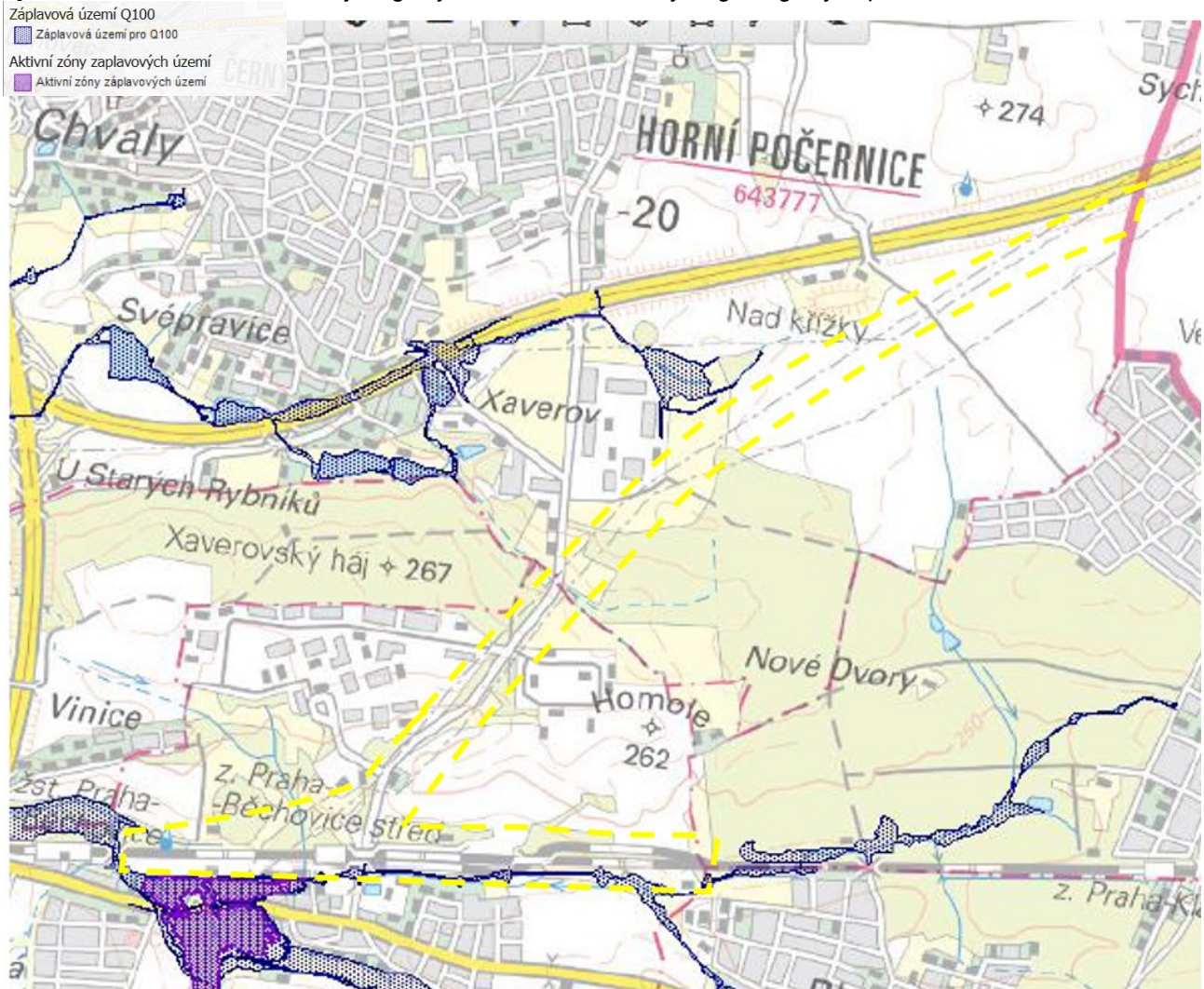
Obr. 27 Útvary povrchových vod, zdroj: Informační systém HEIS VUV TGM, cit. 5.10.2022

Vlastní řešené území je (s výjimkou úseku v koridoru stávající trati 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi) suché, neprotéká jím žádný trvalý povrchový tok a nenachází se na něm žádná vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a neleží v záplavovém území. V prostoru jižně od Xaverova kříží řešený koridor občasný vodní tok Xaverovský potok, zdrojnicí Svěpravického potoka, který odvodňuje severní část řešeného území. Jižní polovina území je odvodňována do Běchovického potoka, resp. do Rokytky. Dotčené území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Podle Nařízení vlády č. 262/2012 Sb.¹ neleží ve zranitelné oblasti. Území je, stejně jako celá ČR, součástí citlivých oblastí dle § 32 zákona č. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) § 32 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění.

Dotčené území přímo nezasahuje do záplavového území ani do pramenné oblasti Blatov. Jižně od stávající trati Praha – Kolín protékají vodní toky Běchovický potok, Říčanský potok a Rokytky, které mají na svém soutoku vyznačeno záplavové území. K fyzickému zásahu do záplavového území ve smyslu omezení rozlivových podmínek nedojde. Hydrologické a hydrogeologické poměry v území mohou být potenciálně ovlivněny vybudováním tunelových úseků napojení VRT do železniční stanice Běchovice a Zahradní Město,

¹ Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech

resp. stavebními úpravami v rámci koridoru stávající železniční trati Z/507/DZ v rámci Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice, což je mimo podrobnost AZÚR a vzhledem ke stávajícímu řešení (násep omezující rozsah záplavového území) bez potenciálních rizik. Ve směru na Zahradní Město dojde ke křížení vodního toku Řičanský potok a jeho záplavového území, rovněž tunelovým úsekem trati mimo v AZÚR vymezený koridor, tento navazující úsek je vzat v úvahu v rámci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů z hlediska hydrogeologických poměrů.



Obr. 28 Záplavová území v řešeném území, zdroj: Geoportál INSPIRE, cit. 18.7.2021

Podzemní voda

Podle hydrogeologického rajónování ČR (www.vuv.cz) náleží zájmové území rajónu 6250 - Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, tvořeného horninami krystalinika, proterozoika a paleozoika, a rajónu 4510 Křída severně od Prahy, tvořeného sedimenty svrchní křídly.

Podzemní voda v západní části území náležející k rajónu 6250 je vázána na zvětralinový plášť paleozoických sedimentů a na jejich otevřené puklinové systémy, případně zlomové poruchy. Jedná se tedy o kombinaci propustnosti puklinové a průlinové. Hladina podzemní vody je převážně volná až polonapjatá a sleduje konformně terén a úroveň místních erozních bází. Dle charakteru propustnosti se koeficient filtrace zvodněných formací s volnou hladinou podzemní vody pohybuje v řádu $n \cdot 10^{-6} \text{m} \cdot \text{s}^{-1}$. Dle archivních údajů lze vodu charakterizovat jako středně síranově agresivní se střední pH agresivitou a jako pravděpodobně uhličitánově agresivní.

Podzemní voda ve východní části řešeného území náležející k rajónu 4510 Křída severně od Prahy se vyznačuje nesouvisle vyvinutým jedním samostatným kolektorem – bazálním kolektorem A, vázaným na psamity a aleurity cenomanu s průlinově puklinovou propustností Turonské slínovce naproti tomu představují izolátor.



Obr. 29 Útvary podzemních vod, Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP, 2020).

Svrchní zvodnění kvartérních zemín je vázáno na málo mocný horizont průlinově propustných písků a písků jílovitých.

Režim podzemní vody je v řešeném prostoru výrazně ovlivněn nejen jeho geologickou stavbou ale i vlivem okolní výstavby a odvodnění zemědělských pozemků. Hladinu podzemní vody lze očekávat v hloubce 5 - 9 m pod terémem v závislosti na morfologii terénu.

Pro centrální část řešeného území v prostoru mezi oběma lesními celky je dle přítomné vegetace charakteristické střídání vlhkých, místy i zamokřených, a naopak suchých partií, což svědčí o hladině podzemní vody vystupující místy až k povrchu.

Vlastní území výstavby je suché, s výjimkou křížení občasně svodnice Xaverovského potoka, jím neprotéká žádný trvalý ani občasný povrchový tok a nenachází se na něm žádná vodní plocha, prameniště či mokřad a rovněž zde není žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a neleží v záplavovém území.

A.III.7 Ovzduší

Z hlediska kvality ovzduší a ochrany zdraví obyvatelstva jsou v Praze problematické nejzatíženější dopravní lokality. Po přílehlých komunikacích denně projíždí vysoký počet aut včetně tranzitní dopravy. V místech, kde je dopravní tepna vedena kaňonem v zástavbě, nedochází k dostatečnému provětrávání lokalit, v případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet k překračování imisních limitů pro 24hodinovou koncentraci PM₁₀ a průměrnou roční koncentraci NO₂. V otevřených dopravních lokalitách s podobnou intenzitou dopravy k překračování imisních limitů dlouhodobě nedochází. Z hlediska ovzduší jsou v Praze významně zatížena území s hustou frekventovanou dopravní sítí dálnic a rychlostních silnic např. v prostoru Spořilova, centrální části města, ulice Evropská a Strakonická a další. V případě pozadových lokalit jsou zcela zásadní meteorologické podmínky během topné sezony.

Praha patří z hlediska znečištění ovzduší dlouhodobě mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Stav ovzduší v Praze je nepříznivě ovlivňován zejména automobilovou dopravou, zatímco podíl stacionárních zdrojů na znečišťování ovzduší naopak dlouhodobě klesá. V aglomeraci jsou za nepříznivých povětrnostních podmínek překračovány imisní limity pro suspendované částice, oxid dusičitý, benzo(a)pyren a přízemní ozon. Se zaváděním opatření ke zlepšení kvality ovzduší se imisní situace ve městě postupně zlepšuje – došlo k poklesu dlouhodobých koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a oxidu dusičitého NO₂. Problematický zůstává benzo(a)pyren.

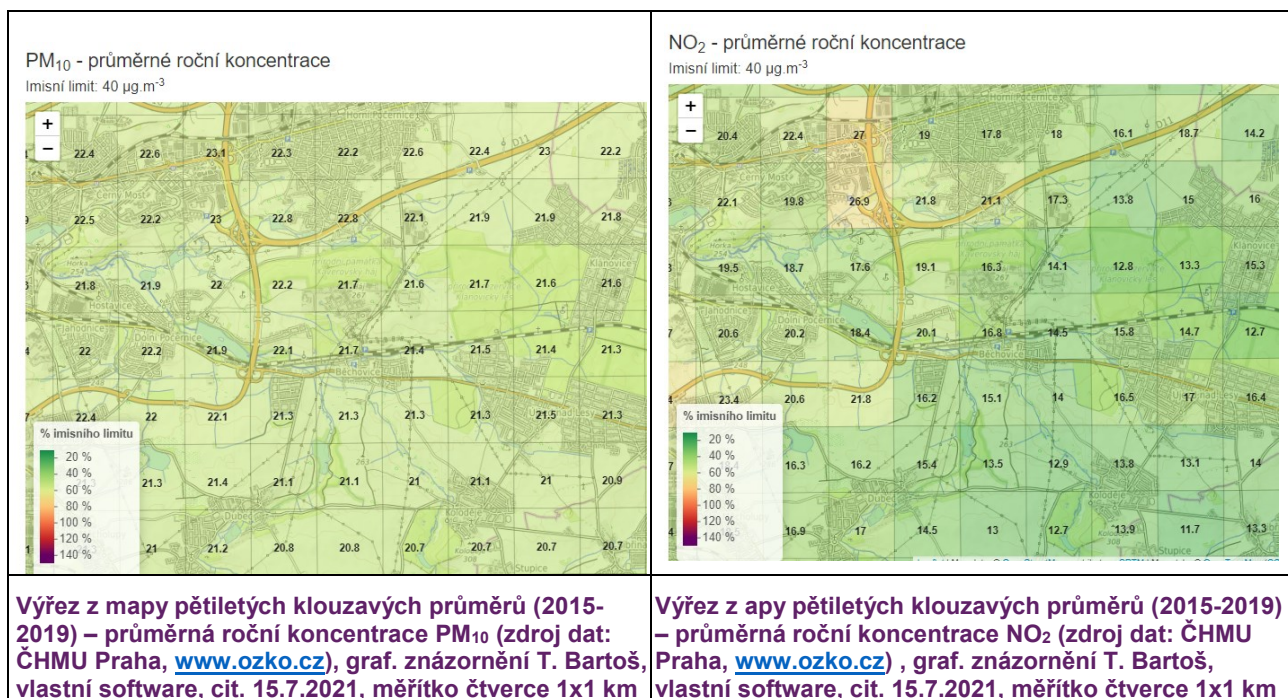
Základním aktuálním koncepčním dokumentem hlavního města Prahy v oblasti kvality ovzduší je v lednu 2021 vydaný Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01, který vypracovalo MŽP pro období od roku 2021, a který stanovuje doplňující opatření pro zlepšení kvality ovzduší v aglomeraci Praha, především ve vztahu k problematickým škodlivinám, kterou je na území aglomerace benzo(a)pyren. Posuzovaná koncepce nemá k těmto podpůrným opatřením přímou vazbu.

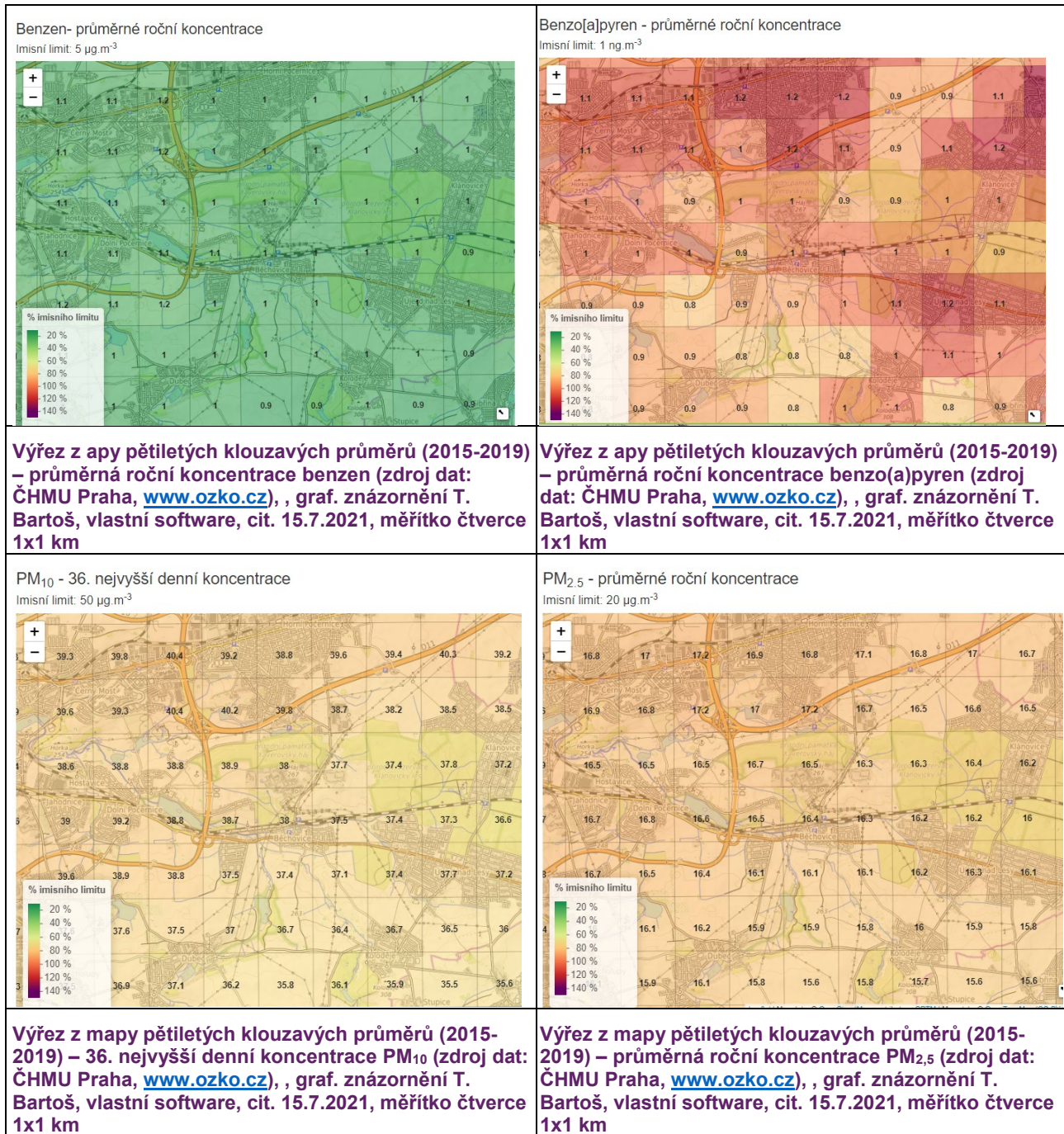
Při hodnocení stávající úrovně znečištění v předemné lokalitě vycházíme z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, ve formátu shapefile (.shp ESRI). Tyto mapy zveřejňuje ministerstvo na internetových stránkách. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro

všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit. Plošné mapy (v síti 1 x 1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky. Mapy nejsou konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let, a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.

V zájmovém území jsou dle map pětiletých klouzavých průměrů (2015-2019) splněny všechny imisní limity základních znečišťujících látek s výjimkou benzo[a]pyrenu, jehož imisní limity podle uvedených hodnot byly překročeny až o 10 %. Průměrné roční koncentrace NO₂ se pohybují do 18,7 µg/m³ (imisní limit = 40 µg/m³). Tato hodnota je odečtena v prostoru dálnice D11 severně od Klánovic, v ostatních částech řešeného území jsou hodnoty nižší. Průměrné roční koncentrace PM₁₀ se v řešeném území pohybují do 23 µg/m³ (imisní limit = 40 µg/m³), průměrná roční koncentrace PM_{2,5} pak v území dosahuje hodnoty do 17 µg/m³, kdy imisní limit platný před rokem 2020 byl 25 µg/m³ a stávající imisní limit = 20 µg/m³. U benzenu je to do 1,2 µg/m³ (imisní limit = 5 µg/m³). Roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu se v území pohybuje v rozpětí 0,9 až 1,1 ng/m³. Imisní limit, který je 1 ng/m³ je tak v případě benzo(a)pyrenu těsně pod hranicí imisního limitu a místy zejména v prostoru Xaverova a dálnice D11 je překračován. 36. nejvyšší denní koncentrace PM₁₀ se v zájmovém území pohybuje do 40,3 µg/m³ (imisní limit = 50 µg/m³) (zdroj: CHMÚ Praha – www.ozko.cz).

Dle výše uvedených dat lze hodnotit stávající imisní situaci v předmětné lokalitě jako vzhledem ke svojí poloze za relativně dobrou s výjimkou průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Předkládaná AZUR HMP nemá potenciál tuto situaci významně ovlivnit.





Obr. 30 Modelové pole koncentrací sledovaných znečišťujících látek (zdroj dat: ČHMU Praha, www.ozko.cz)

Ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je možné konstatovat, že zatížení území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem je v zájmovém území na hranici únosného zatížení území, resp. těsně pod hranicí únosného zatížení území, a že zatížení území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem je neúnosné.

Benzo[a]pyren patří v současnosti k hlavním problémům znečištění ovzduší v České republice. V roce 2017 byl imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, rovný 1 ng/m^3 , překročen na téměř dvou třetinách (65,8 %, 25 z 38) všech stanic s dostupnými daty. U žádné jiné látky s platným imisním limitem nedochází k překročení na tak velkém podílu stanic. Navíc je na některých místech tento limit překročen několikanásobně. Z celkového hodnocení vyplývá, že je imisní limit překročen na 26,0 % území ČR, na kterém žije přibližně 61,8 % obyvatel.

Koncentrace B(a)P vzhledem ke svému nejvýznamnějšímu zdroji (lokální vytápění) vykazují velmi výrazný roční chod s maximem během topné sezóny a minimy v létě. Veškeré zemědělství, doprava i služby se dohromady nepodílí na emisích B(a)P ani 2 %. Emise B(a)P pochází takřka výhradně z lokálního vytápění domácností (98,3 %).

A.III.8 Klima

Území náleží do klimatické oblasti T2 (QUITT, 1971), která je charakterizována dlouhým létem, teplým a suchým, velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná roční teplota na meteorologické stanici Klementinum činí 9,4 °C, červencová teplota 20,5 °C a lednová -0,5 °C. Ročně spadne průměrně jen 487 mm srážek, většinou v podobě deště. Sněhová pokrývka dosahuje uvnitř města výšky pouze 10 cm, na okrajích přes 20 cm sněhu a sniž leží průměrně až 50 dní. Pro svou závětrnou polohu je Pražská kotlina nedostatečně provětrávána. Sluneční svit dosahuje asi 45% možné doby (1842 hodin ročně – Karlov).

Tab. 1 Klimatologická charakteristika území

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

Klimatické změny

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

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

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

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

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

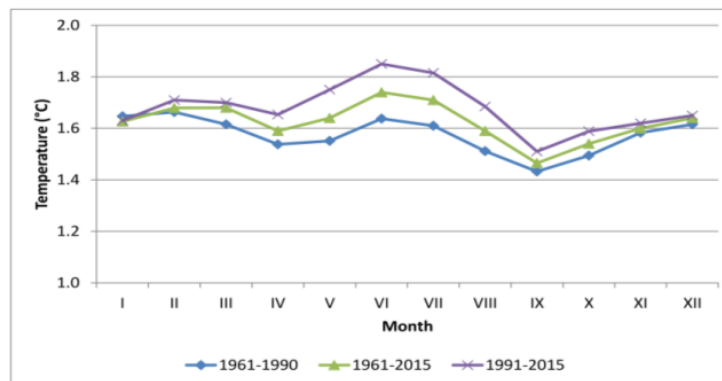
Klimatická změna v Praze se konkrétně projevuje hlavně zvýšením teploty vzduchu. Předpokládá se, že do roku 2030 dojde ke zvýšení průměrné roční teploty vzduchu zhruba o 1 °C, a dle předpovědí má průměrná roční teplota do roku 2100 dále nárůst o 2-5 °C v závislosti na předpokládaném RCP scénáři. Dále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

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

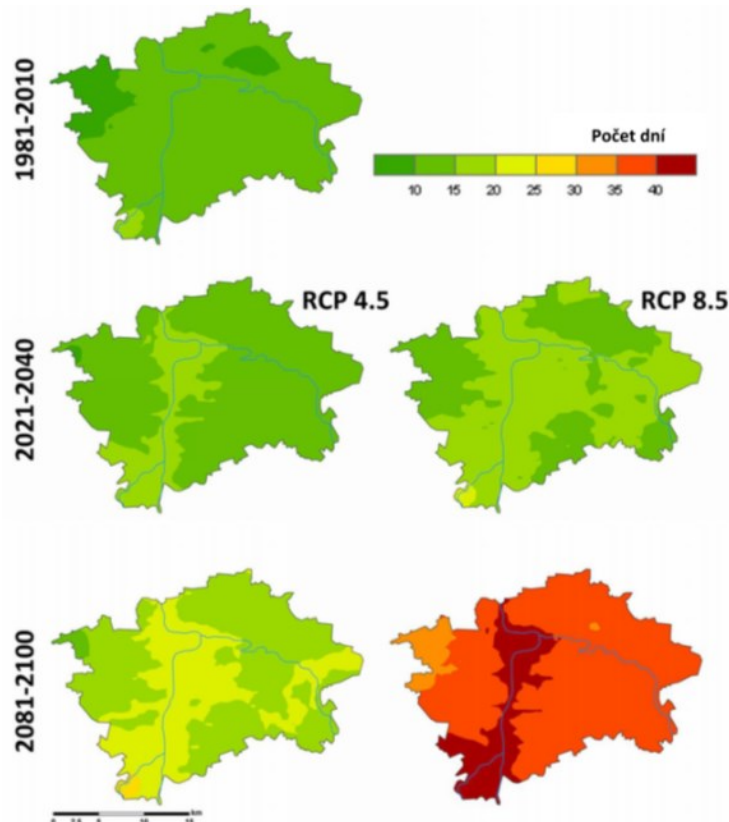
Tyto projevy jsou v podmínkách městského prostředí hlavního města Prahy spojeny zejména s následujícími dopady:

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

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



Obr. 31 Roční chod intenzity tepelného ostrova v Praze (zdroj: ČHMÚ - projekt UHI (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)






Obr. 32 Nárůst počtu tropických dní pro scénáře RCP4.5, RCP8.5 pro období blízké (2021-2040) a vzdálené budoucnosti (2081-2100), v porovnání s referenčním stavem (1981-2010) (zdroj: Ústav výzkumu globální změny AV ČR – CzechGlobe (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)

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

Díličními cíli projektu je provést posouzení rizik a zranitelnosti spojených se změnou klimatu na lokální urbánní úrovni. Dalším cílem ve spolupráci se zainteresovanými subjekty identifikovat relevantní adaptační opatření, kvantifikovat náklady a přínosy preferovaných adaptačních opatření. Navazujícím cílem je připravit a formulovat adaptační strategie měst v návaznosti na národní dokument: Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, ve znění 1. aktualizace pro období let 2021-2030. Poté bude zahájen implementační proces adaptačních strategií.

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

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

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

Obr. 33 Ekosystémově založená adaptační opatření (zdroj: Adaptační strategie hlavního města Prahy na změnu klimatu)

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

Klimatická změna v Praze se konkrétně projevuje hlavně zvýšením teploty vzduchu. Předpokládá se, že do roku 2030 dojde ke zvýšení průměrné roční teploty vzduchu zhruba o 1 °C, a dle předpovědí má průměrná

roční teplota do roku 2100 dále nárůst o 2-5 °C v závislosti na předpokládaném RCP scénáři. Dále se bude zvyšovat pravděpodobnost výskytu, intenzity i délky trvání episodických vln extrémně vysokých teplot, vzroste počet tropických dní (nad 30 °C) a nocí (nad 20 °C). Ve velkých městech se budou prohlubovat negativní dopady fenoménu tepelného ostrova města.

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

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

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

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

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

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

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

A.III.9 Hluková zátěž

Strategické hlukové mapování

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

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

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

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

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

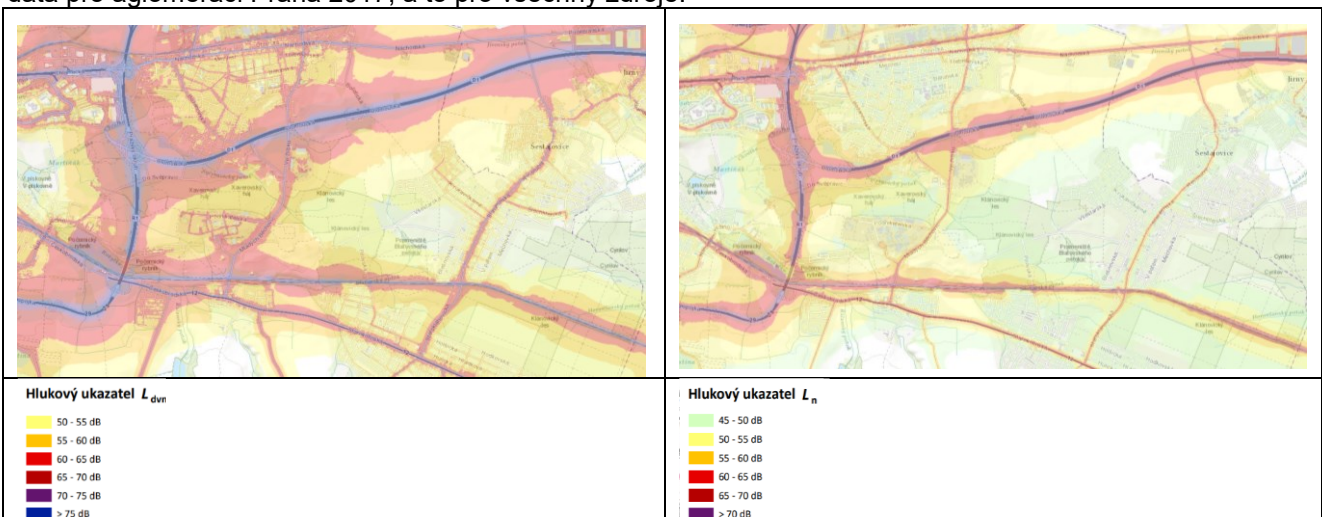
Tab. 2 Mezní hodnoty hlukových ukazatelů stanovené vyhláškou 315/2018 Sb.

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

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

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

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



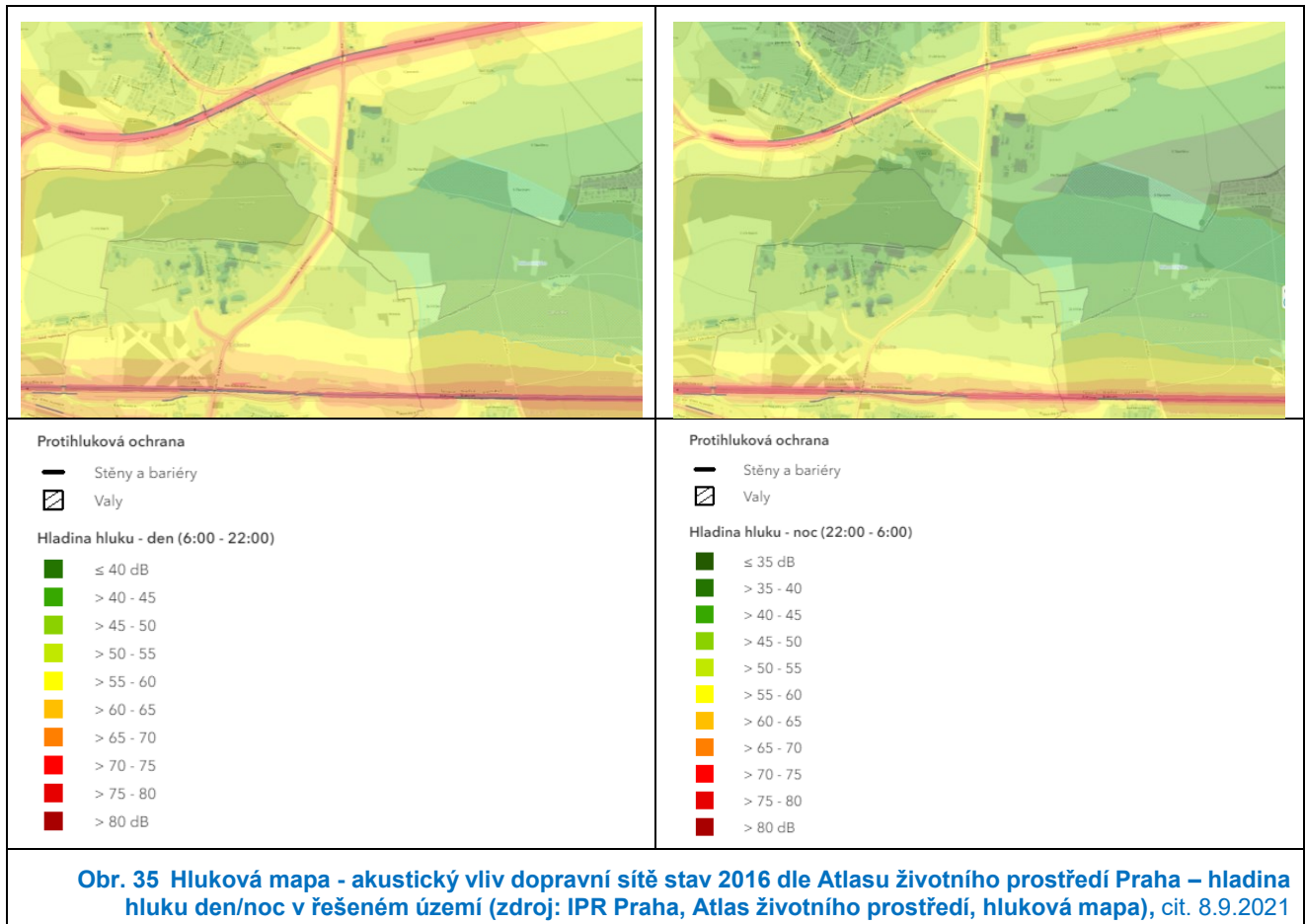
Obr. 34 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – celek (2017) hladiny hlukového ukazatele L_{dvn}/L_n v území řešeném změnou Z2797/00 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz), cit. 15.7.2021

Dle strategického hlukové mapy pro aglomeraci Praha se úroveň hladiny hluku ve dne pohybuje na většině řešeného území v intervalu 55-60 dB ve volně otevřené krajině a v intervalu 60-65 dB tam, kde se budoucí koridor VRT dostává do blízkosti dopravních staveb (ulice Mladých Běchovic, Dálnice D11, Železniční trať Praha – Kolín). V noci se potom úroveň hluku z dopravní sítě pohybuje ve volně krajině v intervalu 50-55 dB a v blízkosti dálnice a železniční trati v úrovni 55-60 dB v bezprostředním okolí dálnice a železniční trati dosahuje až úrovně 60-65 dB. Mezní hlukový ukazatel pro hluk z železniční dopravy je stanoven na 70 dB pro celodenní působení L_{dvn} a 65 dB pro noc L_n . Hygienické limity pro hluk a vibrace jsou v České republice stanoveny v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

U průmyslových zdrojů hluku z hlediska hlukové zátěže nejsou v řešeném území zastoupeny provozy nebo jednotlivá zařízení, jejichž provozování tvoří významné a trvalé stacionární zdroje hluku pro chráněný venkovní prostor. Vlivy existujících stacionárních zdrojů hluku (např. průmysl, výroba) jsou z hlediska územního dosahu i působení nepodstatné, pouze lokálního významu.

Hluková mapa Praha – akustický vliv dopravní sítě – stav 2016

Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu.



Dle hlukové mapy Prahy, stav 2016 se úroveň hladiny hluku ve dne pohybuje na většině řešeného území v intervalu 50-55 dB ve volně otevřené krajině a v intervalu 55-60 dB tam, kde se budoucí koridor VRT dostává do blízkosti dopravních staveb (ulice Mladých Běchovic, Dálnice D11, Železniční trať Praha – Kolín). V noci se potom úroveň hluku z dopravní sítě pohybuje ve volné krajině do 50 dB a v blízkosti dálnice a železniční trati v úrovni 55-60 dB v bezprostředním okolí dálnice a železniční trati dosahuje až úrovně 60-65 dB.

Dle výše uvedených hlukových map je patrné, že převažujícím zdrojem hluku v řešeném území je provoz po hlavních silničních komunikacích a železniční trati. Převážná část dotčeného území je již v současném stavu hlukově zatížena, kdy v podstatě na všech komunikacích a železniční trati Praha – Kolín, a v jejich bezprostředním okolí dochází k překračování limitních hodnot obou hlukových ukazatelů L_{dvn} a L_n.

A.III.10 Krajina, sídla a urbanismus

Krajina

V krajině Prahy a Středočeského kraje, stejně jako v řadě dalších území České republiky, dochází k negativnímu ovlivnění krajinného prostředí v důsledku urbanizace krajiny a způsobu jejího využití. Dotčené plochy i blízké okolí představují již zcela antropogenně ovlivněnou a přetvořenou krajinu.

Kvalitu krajinného rázu Středočeského kraje a Prahy nejvýznamněji ovlivňují tyto jevy:

- Rozsáhlé plochy zemědělské půdy s nízkým podílem krajinné zeleně. Tento problém se objevuje v téměř všech zemědělských oblastech kraje.
- Srůstání sídel, intenzivní procesy suburbanizace. Tento problém se nejvýrazněji projevuje v prostorech vytvářejících suburbánní lem Prahy a v obcích s dobrou dopravní dostupností do Prahy.
- Fragmentace krajiny dopravou.
- Optické znečištění krajiny trasami vedení VVN a ZVN 400/220/110 kV a větrnými elektrárnami.

Umístění stavby odlišného měřítka v zástavbě, která je v kontaktu s volnou krajinou nebo stavby projevující se v krajinných panoramatech a vybočující z krajinného měřítko nebo forem a hmot okolních staveb, může vyvolat v siluetě krajiny nebo charakteru zástavby změnu krajinného rázu. K ochraně krajinného rázu je určen

§12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a je nástrojem orgánů ochrany přírody, jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Posuzované území lze charakterizovat dvěma oblastmi krajinného rázu:

31 Počernické údolí Rokytky – Mělké údolí, členěné srázy. Na severu ohraničení tvoří veduta ostrohu Horky, postupně se snižující k V, od V oblast nuančně ohraničuje zastavěný svah Horních Počernic, od JV mělký hřeben Xaverovského háje, od J a Z nuanční svahový zlom. Matrice: silně urbanizovaná polní krajina. Osy: přirozenou osou je tok Rokytky s břehovými doprovody, rybníky a potoky, historické železnice a Úvalské císařské silnice a nové Štěrboholské radiály s RBK. Póly: ostroh Horky, rybník V Pískovně, Počernický rybník, Xaverovský háj, historická jádra Dolních Počernic a Hostavic a spalovna odpadů. Mozaika ploch zástavby domků, sídliště, industriálních areálů a polí je až překvapivě harmonická. Velmi cenná je veduta ostrohu Horky. Přírodní park Klánovice – Čihadla. Okrajové části oblasti znehodnocují především dopravní stavby s křižovatkami. Širší okolí Rokytky s ostrohem Horky a Xaverovským hájem zaslouží zvýšenou ochranu před zastavěním. S veduta se sídlištěm Černý most vhodně člení V prostor prolomů, je však nutno ji podsadit masivním pásem zeleně.

33 Běchovické údolí Rokytky – Plochá polní krajina svažující se do Běchovické sníženiny se soutokem Rokytky, Říčanského a Běchovického potoka, v severní části lesy a specifická vilová zástavba v lese. Osy: údolí Rokytky a Běchovického potoka, trasa RBK, železnice Praha – Úvaly a paralelně bývalá císařská silnice. Póly: zámecký park v Kolodějích, lesní remízky Na Skalce, chráněné porosty v Klánovickém lese a mýtiny s rybníčky tamtéž, historické jádro Kolodějí, Běchovic a areál VÚ u Běchovic. Opatření: Chránit unikátní zástavbu Klánovic a Újezda. (LÖW & spol., s.r.o., Brno 2008). Řešené území není součástí oblasti s kulturně historickým významem.

Řešený koridor se nachází na území přírodního parku Klánovice – Čihadla, v území, které je již v současnosti významně vizuálně poznamenáno vedením dopravní a technické infrastruktury. Dle § 15 nařízení č. 10/2014 Sb. HMP, se na území přírodních parků připouští pouze dostavba stávajících sídelních útvarů, prováděná v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, a to za podmínky, že nenaruší charakter lokality a bude plně respektovat jak její architektonicko-urbanistické hodnoty a kulturní identitu, tak osobité krajinné a přírodní znaky včetně zachovaných pohledových horizontů, typických siluet jednotlivých panoramatických plánů krajinných dominant a podobné charakteristiky místa i oblasti. Vzhledem k jejímu umístění, charakteru řešeného území a povaze posuzované AZÚR HMP, však jejím vydáním nedojde k dotčení předmětu ochrany, kterým jsou soustředěné přírodní hodnoty a zejména krajinný ráz předmětné oblasti.

Hodnocená lokalita se nenachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace, která je od roku 1992 zapsána na seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Přímou v řešeném území se nenacházejí kulturní památky nebo národní kulturní památky dle z. č. 20/1987 o památkové péči ve znění pozdějších předpisů, které by mohly být stavbou dotčeny. Existuje předpoklad výskytu archeologických nálezů z. č. 20/1987 o památkové péči v platném znění. Jedná se o území ÚAN stupeň III. a V.

Přírodní park Klánovice – Čihadla

Přírodní park Klánovice-Čihadla je chráněným územím v Praze 9. Zahrnuje menší chráněná území Klánovický les – Cyrilov, Počernický rybník, V Pískovně, Xaverovský háj a Prameniště Blatovského potoka. Rozloha přírodního parku je 907,7 hektaru.

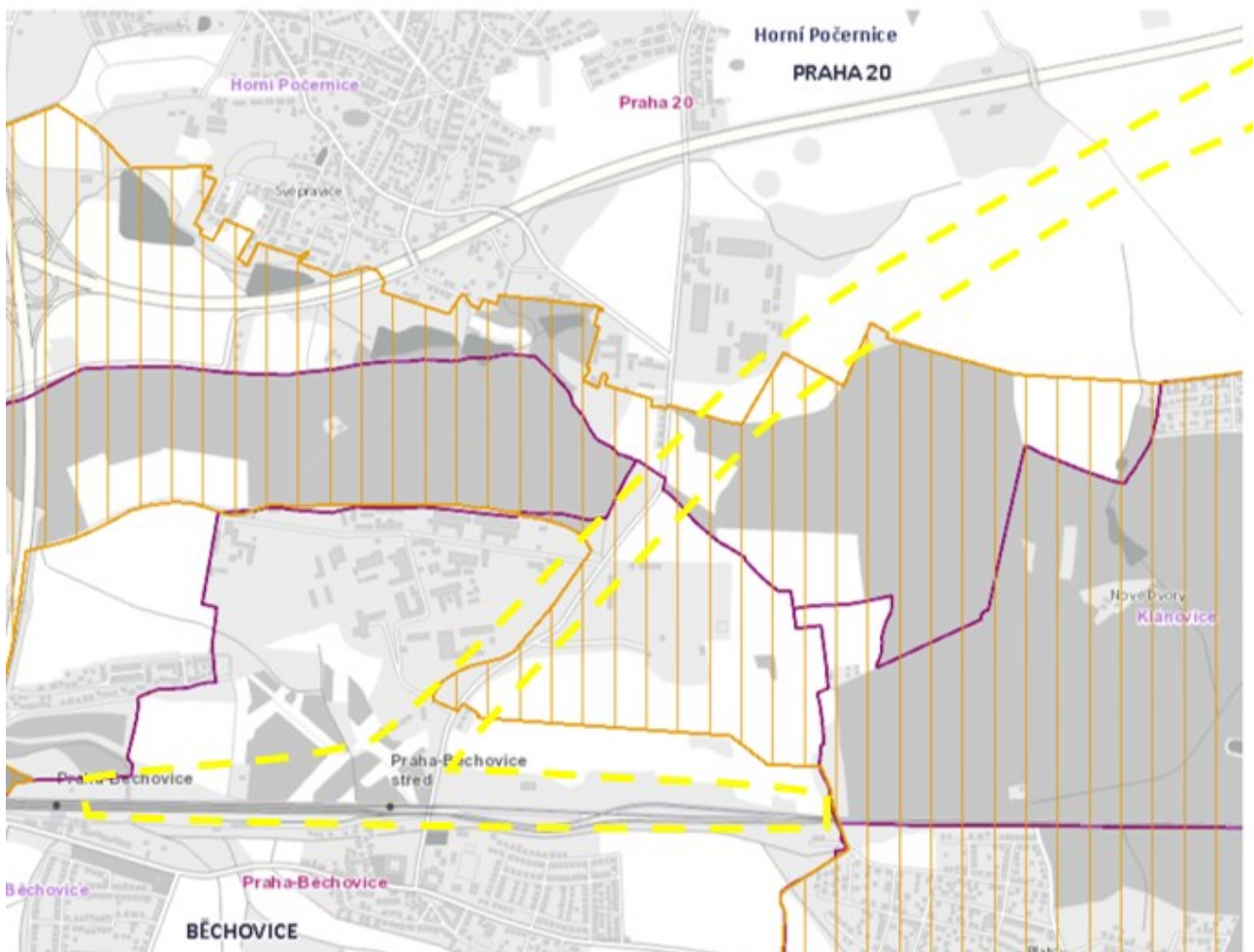
Nejzrůslehlejší pražský přírodní park ležící na severovýchodě území hlavního města je protažený ve směru západ-východ od okraje Kyjí až po hranici Velké Prahy ve východní části lesního komplexu Vidrholec. Jeho krajinný ráz podmiňuje většinou ploše modelovaný povrch tvořený na západě břidlicemi, drobnými a pískovci ordoviku, které se zhruba od linie Horní Počernice-Běchovice postupně noří pod jíly, slepence a pískovce druhohorního křídového stupně cenoman. Tento živinami chudý podklad, v němž vystupuje řada rovinatých úseků s těžkými, špatně propustnými půdami typu arenických až oglejených kambizemí s ploškami glejů, podmiňuje celé přírodní prostředí charakterizované převahou acidofilních fytoocenóz a řadou zamokřených ploch.

Podstatnou částí parku jsou zalesněné úseky, dnes z větší části maloplošně chráněné. Na západě je to přírodní památka Xaverovský háj, východněji pak rozlehlý lesní komplex z větší části zahrnutý do přírodní rezervace Klánovický les – Cyrilov. Ještě dále k západu se pak nachází menší chráněné území přírodní rezervace v pískovně, což je bývalá pískovna (dnes zatopená) s přilehlým úsekem nivy potoka Rokytky, která se stala refugiem mokřadní květeny, význačné mokřadní entomofauny, obojživelníků, mezi jiným i skokana skřehotavého a četných vodních ptáků včetně moudivláčka lužního. Pro oba lesní celky jsou význačné bezkolencové, lipové i bikové doubravy, v menší míře i doubravy habrové. Roste zde bříza pýřitá a některé acidofilní rostliny, které jsou v užším prostoru Prahy vzácné, např. smilka tuhá nebo prha arnika. Blízkost

teplého Polabí naznačuje výskyt ochmetu evropského na dubech, pro oblast mezofytika je charakteristická např. vrba ušatá.

V Klánovickém lese a u Cyrilova se nachází řada dávno opuštěných drobných pískovcových lomů, u nichž se vytvořila menší vřesoviště. Železniční trať Praha-Kolín lemují četné menší tůňky s rašeliníkem a bublinkatou jižní, kde žije zejména čolek velký, v okolních porostech pak skokan štíhlý. Srovnání s unikátním průzkumem brouků Klánovického lesa z poloviny 20. století umožňuje odhalit změny ve složení fauny. Některé druhy tu již vyhynuly (střevlíček *Cymindis vaporariorum*), jiné dosud přežívají nebo se naopak nově objevily. Zachovalost rašelinných mokřadů dosud stále dokládá např. střevlíček *Bembidion humerale*. Z dobře prozkoumané skupiny pavouků tu byla zjištěna např. plachetnatka *Saaristoa abnormis*. Lesní porosty oplývají i bohatstvím především vlhkomilných druhů hub. Okolo soutoku Blatovského a Běchovického potoka na rozhraní ordovických a nadložních propustných cenomanských vrstev roztroušeně vyvěrají prameny a v jejich okolí se ojediněle nacházejí malé plochy bezkolencových luk, kde dosud roste například kosatec sibiřský, vrba rozmárynolistá a jarva žilnatá. V roce 1996 zde byl zatím naposledy v Praze pozorován hořec hořepník. Na hostitelské rostlině (krvavec toten) žije modrásek bahenní. Na písčitých plochách mezi Klánovickým lesem a Xaverovským hájem se vzácně vyskytují psamofilní a subhalofilní druhy, např. kypraj yzopolistý a pomněnka různobarvá.

Řešený koridor prochází přírodním parkem v délce cca 2 km, převážně v okrajové poloze vůči hranicím přírodního parku a v prostoru již dnes významně dotčeném vizuálním působením průmyslových areálů a vedení dopravní a technické infrastruktury.



Přírodní park vyznačen hnědou šrafovou, žlutá čerchovaná čára – řešený koridor

Obr. 36 Přírodní park Klánovice – Čihadla, (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2021

V oblasti krajinného rázu je třeba dbát o minimalizaci zásahů a zachování významu znaků krajinného rázu, které jsou zásadní nebo spoluurčující pro ráz krajiny a které jsou dle cennosti v rámci státu či regionu jedinečné nebo význačné. Jedná se o následující zásady ochrany krajinného rázu, z nichž některé jsou obecně použitelné pro ochranu přírody a krajiny a některé pro územně plánovací činnost:

- Péče dřevinnou nelesní vegetaci (stromořadí, břehové porosty) členící polní krajinu.

- Doplnění dřevinných vegetačních prvků v území rozsáhlých holých polích s nedostatkem dělicích přírodních prvků.
- Ochrana vegetačních prvků liniové zeleně podél vodních toků a vodních ploch jakožto důležitých prvků prostorové struktury a znaků přírodních hodnot.
- Ochrana vegetačních prvků nelesní zeleně v otevřených partiích zemědělské krajiny.
- Ochrana siluet kulturních dominant a historické zástavby.
- Zlepšování charakteru prostředí odstraněním nevhodných a rušivých staveb a úpravou nebo novým využitím devastovaných ploch.

Posuzovaný koridor je veden převážně volnou krajinou a nebude tak znamenat významné demolice stávajících objektů s výjimkou přestavby oplocení resp. dílčích zásahů ve stávajících průmyslových areálech podél trasy a přeložek dopravní a technické infrastruktury.

A.III.11 Hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Koridor řešený v ZÚR je v jižní části veden v koridoru stávající běchovické trati, do které bude stavba VRT napojena, v prostoru jižně od ČOV se odpojuje směrem k severovýchodu, ČOV je situována v hranicích koridoru, vlastní stavbou by však neměla být dotčena. Dále Koridor prochází ve směru od Běchovic v těsné blízkosti areálu rozvodny Běchovice, do které částečně zasahuje. ČOV by však stejně jako domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5) a východní okraj průmyslové zóny Běchovice neměla být dotčena vlastní stavbou z důvodu vedení VRT v tomto úseku pod povrchem terénu. Následně koridor prochází v těsné blízkosti areálu technických služeb, kde do něj zasahují manipulační plochy a skladové prostory firmy PORR a.s. Koridor dále pokračuje ke skladovacímu areálu Xaverov, který je vedením koridoru dotčen ve svém jihovýchodním okraji, kde se nachází 3 halové objekty, manipulační plochy a plot, opět bez předpokladu dotčení areálu vlastní stavbou. Dále míjí z jihu Hummer centrum Horní Počernice, aniž by do něj zasáhl, a dostává se do souběhu s dálnicí D11, kde končí na hranici kraje v km cca 19,9.

V řešeném koridoru se nacházejí inženýrské a dopravní sítě, které budou v rámci stavby přeloženy.

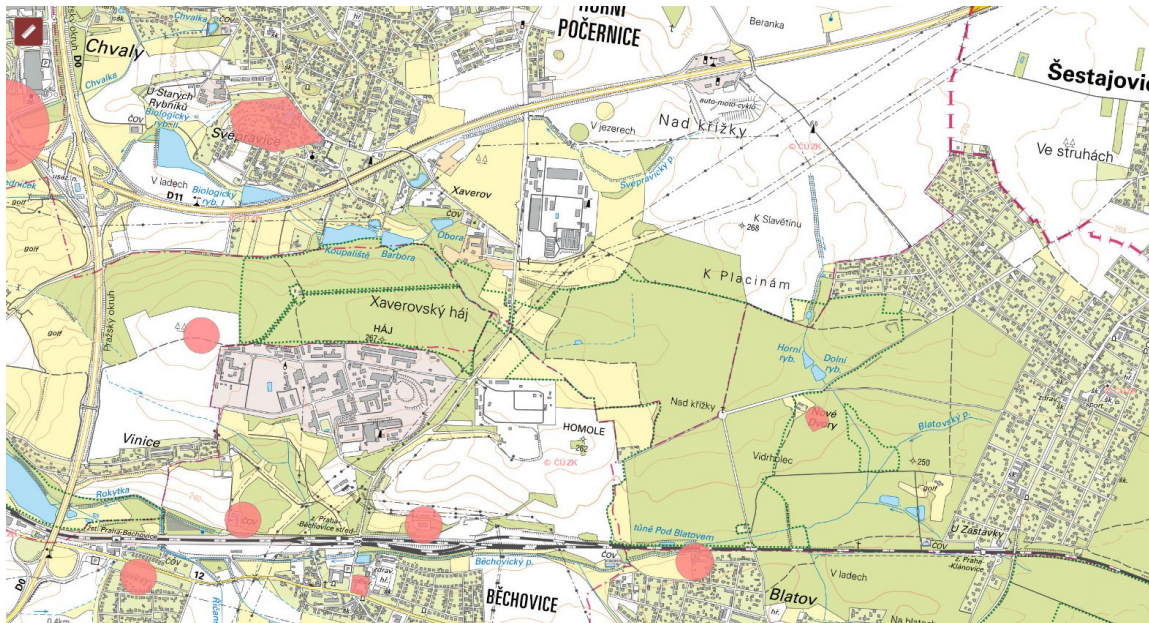
V řešeném území se nenacházejí žádné kulturní nemovité památky a plochy zapsané v ústředním seznamu kulturních památek ani architektonicky nebo kulturně cenné stavby. Nenacházejí se zde ani žádné památkové rezervace ani památkové zóny. Vzhledem k historii využití území nepředpokládáme při novém využití území archeologické nálezy. Jedná se o ÚAN III. V širším okolí řešených ploch jsou rovnoměrně rozložena území s archeologickými nálezy ve všech kategoriích I - IV.

Mapová služba Území s archeologickými nálezy (UAN) obsahuje data Státního archeologického seznamu ČR. UAN jsou rozdělena do čtyř kategorií:

- UAN I území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů
- UAN II území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51–100 %
- UAN III území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré ostatní/zbývající území státu kromě kategorie IV). UAN III není evidováno v SAS ČR.
- UAN IV území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženiny nad předčtvrtohorním geologickým podložím).

Dle Státního archeologického seznamu většina území spadá do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů.

Na všech typech území (mimo ÚAN IV) by při změnách funkčního využití území spojených s výstavbou mělo být postupováno a dodržovány povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.



Významné archeologické lokality

-
- Archeologické ukazatele
- ● ● ● UAN I., II., IV.
- SAS Česká republika
- UAN I. ■ UAN III.
- UAN II. ■ UAN IV.

http://isad.npu.cz/tms/arch_public

Obr. 37 Území s archeologickými nálezy, zdroj dat: Informační systém o archeologických datech, NPU, cit: 10.7.2021

Dle Informačního systému o archeologických datech nezasahuje do vymezeného koridoru žádná archeologická lokalita, řešené území se nachází téměř celé v kategorii ÚAN III.

A.III.12 Vývoj řešeného území bez provedení koncepce

V případě, že by nedošlo k realizaci předkládané AZÚR, vyvíjelo by se řešené území dosavadním způsobem dle podmínek využití území definovaných v platné územně plánovací dokumentaci, vzhledem k absenci zastavitelného koridoru pro umístění VRT v platných ZÚR Prahy, tedy prostřednictvím územního plánu. Nerealizace řešené AZÚR tedy neznamená žádné významné důsledky do životního prostředí ani nekoncepční vývoj územního rozvoje města. Na druhou stranu nedojde k napojení města na systém vysokorychlostní nízkooemisní dopravy a nadále bude pokračovat situace s přetížením stávajících konvenčních tratí a absencí kapacity pro převedení části objemu rostoucí dopravy ze silnic na železnici se všemi negativními důsledky především z hlediska znečištění ovzduší a hlukové zátěže, které to s sebou nese. Navrhovaná změna využití území je situována v prostorech s platnými ZÚR a platným územním plánem, na jejichž koncepčním přístupu se případným přijetím předkládané ÚPD nic nezmění. Potřeba AZÚR vyplývá především ze závazků ČR v oblasti nadřazené dopravní infrastruktury a potřeby vyřešení problémů stávajících dopravních systémů v celonárodním měřítku.

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

Obyvatelstvo a veřejné zdraví: Beze změny v podmínkách využití území, Stávající zdroje emisí, hluku a rizik zůstanou beze změny. Z širšího hlediska nedojde ke zlepšení podmínek a komfortu bezemisní veřejné hromadné dopravy v nadmístním měřítku, nebudou tak realizovány dopravní vztahy, které by mohly přispět k širšímu okruhu denního dojíždění a lepšímu propojení metropolí.

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

Půda a horninové prostředí: Beze změny v podmínkách využití území, Nedojde k záboru půdy pro realizaci VRT, nedojde k zásahu do hydrogeologických struktur v souvislosti s vlastní stavbou.

Voda: Beze změny v podmínkách využití území, nedojde k omezení retenční schopnosti území v souvislosti s realizací VRT.

Fauna, flóra, biodiverzita, ochrany přírody a krajiny: Beze změny v podmínkách využití území, Nedojde k umístění nové stavby procházející chráněnými územími. Na druhou stranu nedojde ani k realizaci případných ekoduktů nebo propustků, které by jako kompenzační opatření mohla zároveň řešit prostupnost vůči stávající silnici Mladých Běchovic, která je v současnosti významným impaktem v území, totéž se týká managementových opatření z hlediska odstranění nepůvodních druhů.

Krajina, sídla, urbanismus: nedojde k novému zásahu do krajinného rázu ani k napojení Prahy jako metropole na síť rychlých spojení.

Hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického: Beze změny v podmínkách využití území, nedojde k dotčení stávajících průmyslových areálů vedením koridoru VRT.

Hluková zátěž: Beze změny v podmínkách využití území, Stávající zdroje hluku zůstanou beze změny. Nedojde ke vložení nové zdroje hluku do území ani realizaci protihlukových opatření.

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

Součástí této kapitoly je především přehled hodnot a limitů využití území, které jsou základními mezemi pro řešení návrhu ÚPD, a které tak vymezují základní hranice využití území. Níže jsou identifikovány potenciální střety s těmito hodnotami a limity a záměry přítomné v území z nichž dále plyne potenciál pro negativní vlivy, jak je komentováno níže ve shrnutí. Podrobné charakteristiky jednotlivých složek životního prostředí včetně jeho limitů, významných hodnot, vývojových trendů a možných rizik spojených s návrhem posuzované ÚPD je uveden v kapitole A.III a A.V.

Níže je uvedena složková analýza potenciálních vlivů posuzované ÚPD vůči hodnotám a limitům přítomným v řešeném území a prostorová analýza potenciálního spolupůsobení vlivů.

Složková analýza potenciálních vlivů posuzované ÚPD vůči hodnotám a limitům přítomným v řešeném území

Analýza byla provedena tabelárně identifikací přítomných limitů využití území a jeho hodnot na základě analýzy a popisu složek životního prostředí v dotčeném území, který byl proveden v kapitole A.III. Které limity a hodnoty jsou v území přítomny je shrnuto v níže uvedeném tabulárním přehledu složkové analýzy, dále je potom uveden přehled potenciálních střetů s přítomnými limity a hodnotami území vyplývající z prostorové analýzy:

Shrnutí limitů využití území a jeho hodnot

Kulturně-historické hodnoty/limity území	Památkové rezervace a zóny: žádné, podrobněji viz kap. A.III.11
	Národní kulturní památky: žádné, podrobněji viz kap. A.III.11
	Nemovité kulturní památky uvedené v Ústředním seznamu kulturních památek ČR: Žádné, podrobněji viz kap. A.III.11
	Území s archeologickými nálezy: ÚAN kategorie II, III. a IV, podrobněji viz kap. A.III.11
Přírodní a přírodně-civilizační hodnoty/limity území	Maloplošná zvláště chráněná území: PP Xaverovský háj, PP Klánovický les, podrobněji viz kap A.III.3
	Natura 2000: EVL Xaverovský háj a Blatov, podrobněji viz kap. A.III.3 a A.V.9
	Velkoplošná zvláště chráněná území: žádné
	Registrované VKP: žádné
	VKP ze zákona: Xaverovský potok – občasná vodoteč není vodním tokem, Říčanský potok, Běchovický potok a Rokytka v části stávajícího železničního koridoru – již existující impakt, lesní celky Xaverovský háj a Klánovický les, podrobněji viz kap. A.III.3 a A.V.7
	Prvky ÚSES vymezené v ZÚR a v platném územním plánu: nadregionální biocentrum N1 Vidrholec (průchod v souběhu s koridorem vedení VVN a ulice Mladých Běchovic – stávající impakt), nefunkční lokální biokoridor L4 jižně od dálnice D11 (bez přímého dotčení) a interakční prvek I6 podél běchovické trati (VRT využívá stávající koridor běchovické trati); podrobněji viz kap. A.III.3 a A.V.7.
Přírodní park: PP Klánovický les a Čihadla, podrobněji viz kap. A.III.3 a A.V.7	

	<p>Památné stromy: žádné</p> <p>Vodní toky: Xaverovský potok – občasná vodoteč; Říčanský potok, Rokytky a Běchovický potok (VRT využívá stávající koridor běchovické trati v železniční stanici Praha – Běchovice (napojení tunelových úseků do stanice + úprava koridoru) – existující impakt (stávající vedlejší koleje svým náspem vymezují záplavové území), podrobněji viz kap. A.III.6 a A.V.2</p>
<p>Limity využití území v důsledku výskytu přírodních hodnot</p>	<p>Pozemky určené k plnění funkcí lesa (+ pásmo 50 m od hranice PUPFL): zábor nebyl vyčíslen, ochranné pásmo 50 m od hranice PUPFL, dotčení bude řešeno v navazujících řízeních</p>
	<p>BPEJ – zemědělská půda I. a II. třídy ochrany: zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) v kategorii půd III (9,134 ha). IV. (6,570 ha). A V. (4,016 ha) třídy ochrany, podrobněji viz kap. A.III.4</p>
	<p>CHLÚ, DP a průzkumná území dle databáze Geofond: žádné</p>
	<p>Zranitelná oblast dle zákona o vodách: není přítomna</p> <p>Citlivá oblast dle zákona o vodách: celé území ČR</p>
<p>Limity využití území v důsledku výskytu environmentálních zátěží nebo rizik</p>	<p>Hlukově zatížené území: Hlukové zatížení provozem z ulice Mladých Běchovic, D11, I/12, železniční trať Praha – Kolín, podrobněji viz kap. A.III.9 a A.V.8</p>
	<p>Staré ekologické zátěže: Vůči uvažovanému koridoru je třeba brát v úvahu především Skládku v ulici Mladých Běchovic, skládku u vlečky VÚ Běchovice, Skládku u obaloven, hnojiště Xaverov a skládku Xaverov, které jsou v blízkosti nebo kontaktu s vymezeným koridorem pro umístění stavby, to však neznamená, že budou rovněž ve střetu s vlastní stavbou – přímý překryv s koridorem nenastává, kontakt nelze na této úrovni podrobnosti vyloučit – vliv bude záviset na rozsahu tunelových úseků a případném ovlivnění hydrogeologických struktur. Podrobněji viz kap. A.III.5 a A.V.4</p>
	<p>Záplavové území: Záplavové území Běchovického potoka a Rokytky – VRT využívá koridoru stávající železniční trati 011 Praha – Kolín, v v prostoru železniční stanice Praha – Běchovice pro napojení tunelového úseku do železniční trati Praha – Vršovice – Praha Zahradní město a Praha Běchovice – Praha Hlavní nádraží předpoklad vedení stavby v tunelu bez faktického vlivu na záplavové území – územní vymezení koridoru v kontaktu se záplavovým územím Říčanský potok a jeho záplavové území – kříží j tunelový úsek trati směrem na Zahradní Město – bez faktického střetu – tunelový úsek mimo koridor vymezený AZÚR, podrobněji viz kap. A.III.6 a A.V.2</p>
	<p>Aktivní zóna záplavového území: Běchovický potok a Rokytky – aktivní zóna záplavového území v řešeném území v rozsahu záplavového území Q100 ohraničena boční kolejí stávající trati v prostoru železniční stanice Praha – Běchovice pro napojení tunelového úseku do železniční trati Praha - Kolín VRT využívá koridoru stávající železniční trati 011 Praha – Kolín v prostoru železniční stanice Běchovice, předpoklad vedení stavby v tunelu, koridor v kontaktu se záplavovým územím a jeho aktivní zónou, Říčanský potok a jeho záplavové území – kříží jej tunelový úsek trati směrem na Zahradní Město mimo řešení AZÚR – bez faktického střetu (mimo koridor vymezený AZÚR, záplavové území kříženo tunelovým úsekem); podrobněji viz kap. A.III.6 a A.V.2</p>
	<p>Sesuvná území: žádná</p>

Z provedené složkové analýzy vyplynuly následující protenciální střety s přítomnými limity a hodnotami. Graficky znázorněna je prostorová analýza na obrázcích Obr. 38 z hlediska dotčených limitů a hodnot dle ÚAP Prahy a z hlediska potenciálního spolupůsobení vlivů Obr. 39 na základě složkové a prostorové analýzy a odborného odhadu zpracovatele o dosahu spolupůsobících vlivů (např. kritická izofona, dotčený krajinný prostor, dosah ovlivnění hydrologických poměrů, rozsah zastavitelných ploch apod.).

Potenciální střety s přítomnými limity a hodnotami které vyplynuly ze složkové a prostorové analýzy:

- ÚAN kategorie II, III. a IV lze očekávat potenciální střet na úrovni konkrétní stavby v závislosti na jejím technickém řešení.
- Maloplošná zvláště chráněná území: PP Xaverovský háj, PP Klánovický les – územní střet koridoru s územím PP Xaverovský háj a PP Klánovický les
- Natura 2000: EVL Xaverovský háj a Blatov – územní střet koridoru s územím PP Xaverovský háj a PP Klánovický les
- Xaverovský potok – občasná vodoteč není vodním tokem – křížení s koridorem, vliv v závislosti na konkrétním technickém řešení
- Běchovický potok a Rokytky v části stávajícího železničního koridoru – potenciál dotčení záplavového území pokud dojde k zásahu do stávajícího náspu železniční trati omezující záplavové území resp.

jeho aktivní zónu – mimo podrobnost AZÚR. AZÚR v tomto úseku předpokládá tunelové vedení trati a ukládá prověření navazujícím ÚPD.

- Nadregionální biocentrum N1 Vidrholec (územní střet - průchod koridoru v souběhu s koridorem vedení VVN a ulice Mladých Běchovic – stávající impakt – potenciální spolupůsobení).
- Interakční prvek I6 podél běchovické trati (VRT využívá stávající koridor běchovické trati, kde upravuje jeho vymezení – kontakt koridoru s interakčním prvkem) potenciální vliv bude záviset na konkrétním technickém řešení napojení do stávající trati v prostoru železniční zastávky Běchovice, mimo podrobnost AZÚR.
- Přírodní park: PP Klánovický les a Čihadla územní střet koridoru s PP v jeho okrajové části a v souběhu s vedením elektrického vedení a ulic Mladých Běchovic – potenciální vliv na krajinný ráz a spolupůsobení s ostatními technickými stavbami.
- Pozemky určené k plnění funkcí lesa (+ pásmo 50 m od hranice PUPFL): zábor nebyl vyčíslen, ochranné pásmo 50 m od hranice PUPFL, dotčení bude řešeno v navazujících řízeních
- BPEJ – zemědělská půda I. a II. třídy ochrany: zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) v kategoriích půd III (9,134 ha). IV. (6,570 ha). A V. (4,016 ha) třídy ochrany – potenciální vliv na ZPF.
- Citlivá oblast dle zákona o vodách: celé území ČR – územní střet, faktický vliv neočekáváme, koridor VRT negeneruje ovlivnění chemických vlastností povrchových vod.
- Hlukově zatížené území: Hlukové zatížení provozem z ulice Mladých Běchovic, D11, I/12, železniční trať Praha – Kolín – potenciální ovlivnění stávající hlukové zátěže – vložení nového zdroje hlukové zátěže do území, spolupůsobení s existujícími zdroji hlukové zátěže.

Prostorová a složková analýza potenciálního spolupůsobení vlivů

Níže uvádíme stručný tabelární předmět v území již přítomných skutečností, resp. uvažovaných záměrů na změnu využití území, které prostorově souvisí s navrhovaným koridorem a složky životního prostředí, vůči kterým mohou spolu s navrhovanou ÚPD spolupůsobit.

Spolupůsobící skutečnosti přítomné		
Spolupůsobící skutečnosti	Potenciálně ovlivněné složky ŽP	Spolupůsobení ve vztahu k AZÚR HMP
Zastavěné území – rezidenční plochy v prostoru jižně od žst. Běchovice za protihlukovou zdí, bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5), rodinné domy po západní straně ulice Ve Žlípku v km 15,7 ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru,	Hluková zátěž Obyvatelstvo a veřejné zdraví Retenční schopnost území Mikroklima Krajinný ráz	Potenciální ovlivnění stávající hlukové zátěže – vložení nového zdroje hlukové zátěže do území, spolupůsobení s existujícími zdroji hlukové zátěže – provoz po ulici Mladých Běchovic, železniční trať Praha – Kolín – potenciální ovlivnění stávající hlukové zátěže u nejbližších hlukově chráněných prostor. Bude řešeno vymezením tunelových úseků v navazující ÚPD. Dojde k pozitivnímu synergickému spolupůsobení v kontextu vybavení území kapacitní železniční dopravou, uvolnění kapacit stávajících tratí, a předpokladu snížení individuální automobilové dopravy z hlediska především středních a velkých vzdáleností a zvýšení bezpečnosti dopravy jako celku. Vyšší podíl zastavěného území v kontextu stávajícího zastavěného území a nově vymezeného koridoru s nepřímým spolupůsobením územního

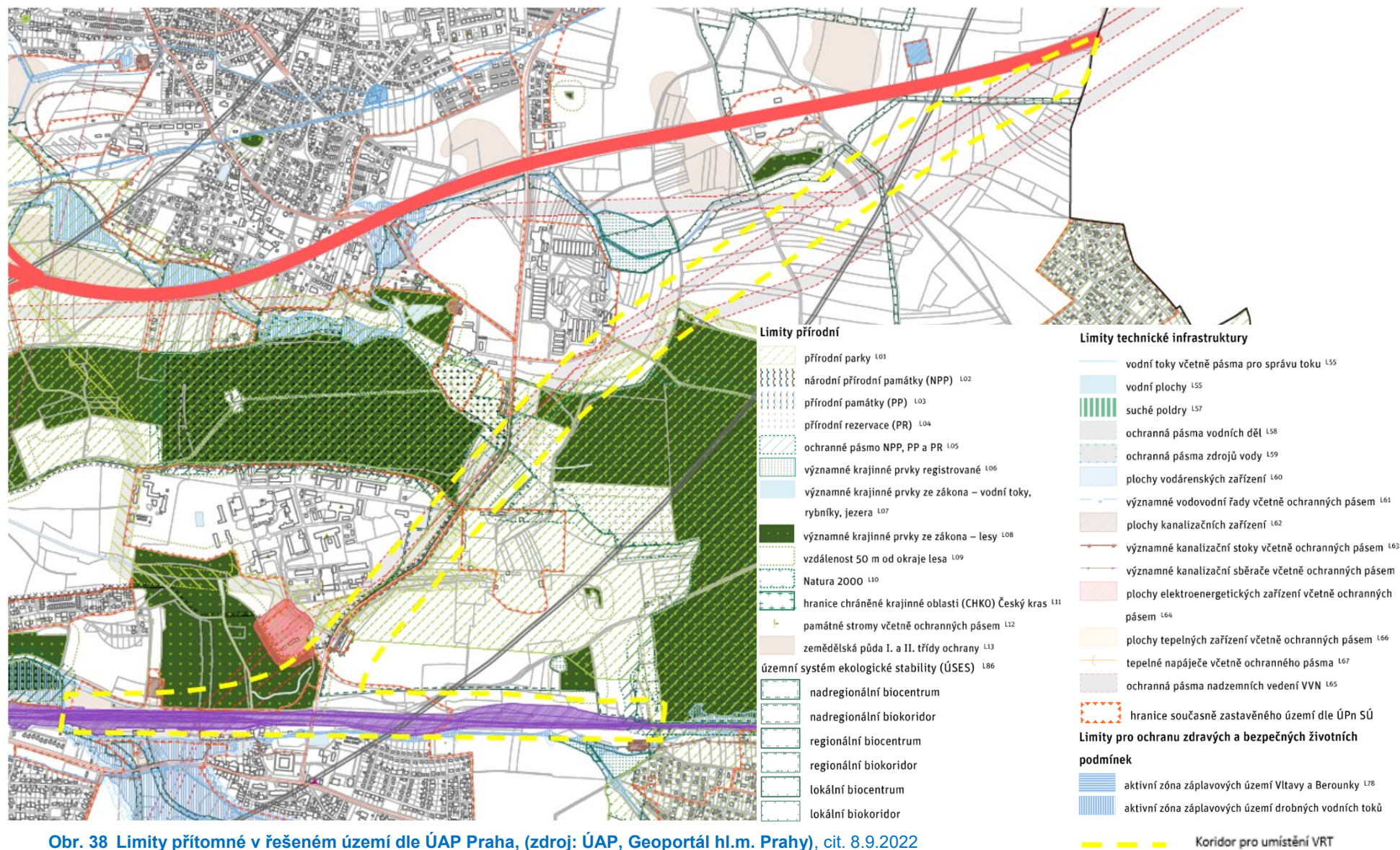
		<p>rozvoje v širším měřítku, a to vůči retenční schopnosti území v rozsahu celého nově vymezeného koridoru, obdobně zvýšení podílu zastavitelných ploch s potenciálním vlivem na zvýšení teplot povrchů v okolí nových staveb.</p> <p>Potenciálně spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči krajinnému rázu, a to v rozsahu viditelnosti souběhu těchto staveb z okraje zástavby nebo otevřené krajiny.</p>
<p>Zastavěné území – průmyslové a komerční plochy – Průmyslová zóna Běchovice – při jižní hranici, Areál technických služeb při západní hranici, ČOV Běchovice, jižní část, skladový areál Xaverov při jihovýchodní hranici,</p>	<p>Retenční schopnost území Mikroklima Krajinný ráz</p>	<p>Vyšší podíl zastavěného území v kontextu stávajícího zastavěného území a nově vymezeného koridoru s nepřímým spolupůsobením územního rozvoje v širším měřítku, a to vůči retenční schopnosti území v rozsahu celého nově vymezeného koridoru, obdobně zvýšení podílu zastavitelných ploch s potenciálním vlivem na zvýšení teplot povrchů v okolí nových staveb.</p> <p>Potenciálně spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči krajinnému rázu, a to v rozsahu viditelnosti souběhu těchto staveb z okraje zástavby nebo otevřené krajiny.</p>
<p>Dopravní stavby – stávající železniční trať v prostoru železniční stanice Běchovice, D11 od areálu Hummer Centra po hranici Prahy, ulice Mladých Běchovic v úseku od Běchovic po skladovací areál Xaverov</p>	<p>Voda Hluková zátěž Fauna, flóra, biodiverzita Ochrana přírody Retenční schopnost území Mikroklima Krajinný ráz</p>	<p>Hlukové zatížení provozem z ulice Mladých Běchovic, D11, I/12, železniční trať Praha – Kolín – potenciální ovlivnění stávající hlukové zátěže – vložení nového zdroje hlukové zátěže do území, spolupůsobení s existujícími zdroji hlukové zátěže.</p> <p>Průchod EVL, PP, PR a Biocentrem. Souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT vůči biotické složce krajiny a kategoriím ochrany přírody, kdy vymezení koridoru pro VRT přispěje k zesílení existující negativní disturbance v prostoru styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, a to zejména</p>

		<p>z hlediska migrační prostupnosti území a zásahu do environmentálně stabilnějších částí krajiny a vlivu na krajinný ráz území. Je třeba řešit v navazujících řízením prostřednictvím vytvoření příčných vazeb (např. ekodukt).</p> <p>Potenciální synergické ovlivnění hydrogeologických poměrů v bezprostředním okolí stávající železniční trati tam, kde je vedena zářezem v rozsahu vymezeného koridoru.</p> <p>Vyšší podíl zastavěného území v kontextu stávajícího zastavěného území a nově vymezeného koridoru s nepříмым spolupůsobením územního rozvoje v širším měřítku, a to vůči retenční schopnosti území v rozsahu celého nově vymezeného koridoru, obdobně zvýšení podílu zastavitelných ploch s potenciálním vlivem na zvýšení teplot povrchů v okolí nových staveb.</p> <p>Potenciálně spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči krajinnému rázu, a to v rozsahu viditelnosti souběhu těchto staveb z okraje zástavby nebo otevřené krajiny.</p>
<p>Technické stavby – Rozvodna Běchovice, VVN – Běchovice – hranice Prahy</p>	<p>Fauna, flóra, biodiverzita Ochrana přírody Retenční schopnost území Mikroklima Krajinný ráz</p>	<p>Průchod EVL, PP, PR a Biocentrem. Souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT vůči biotické složce krajiny a kategoriím ochrany přírody, kdy vymezení koridoru pro VRT přispěje k zesílení existující negativní disturbance v prostoru styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, a to zejména z hlediska migrační prostupnosti území a zásahu do environmentálně stabilnějších částí krajiny a vlivu na krajinný ráz území. Je třeba řešit v navazujících řízením prostřednictvím vytvoření příčných vazeb (např. ekodukt).</p> <p>Vyšší podíl zastavěného území v kontextu stávajícího zastavěného území a nově vymezeného</p>

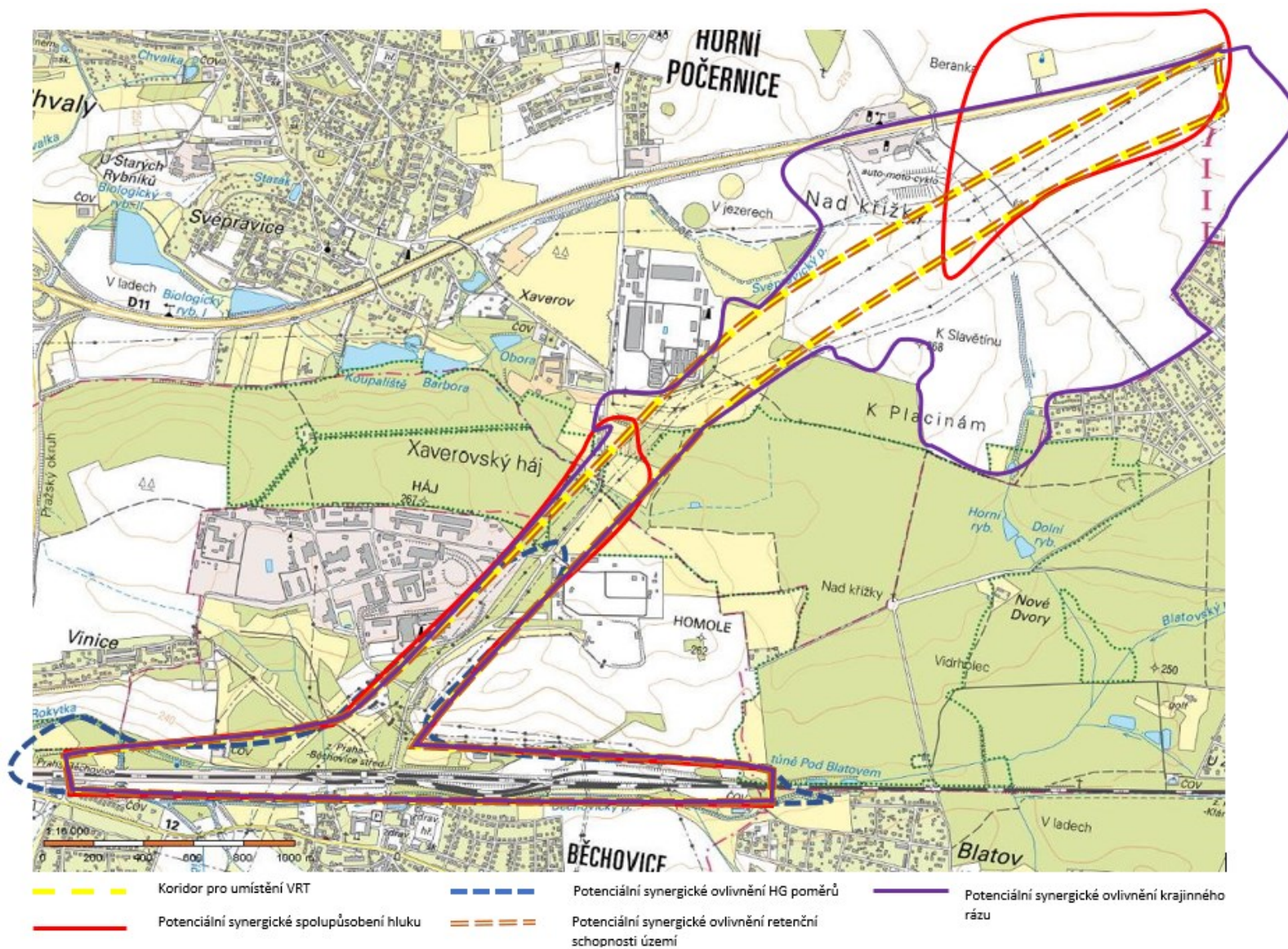
		<p>koridoru s nepřímým spolupůsobením územního rozvoje v širším měřítku, a to vůči retenční schopnosti území v rozsahu celého nově vymezeného koridoru, obdobně zvýšení podílu zastavitelných ploch s potenciálním vlivem na zvýšení teplot povrchů v okolí nových staveb.</p> <p>Potenciálně spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči krajinnému rázu, a to v rozsahu viditelnosti souběhu těchto staveb z okraje zástavby nebo otevřené krajiny.</p>
Rekreační plochy – lesopark Běchovice	Obyvatelstvo a veřejné zdraví	V tomto úseku předpoklad tunelového řešení bez spolupůsobení vlivů.
Spolupůsobící skutečnosti uvažované nebo v realizaci		
Spolupůsobící skutečnosti	Potenciálně ovlivněné složky ŽP	Spolupůsobení ve vztahu k AZÚR HMP
Stavba přeložky I/12 včetně související D0 511 SOKP	Bez přímé územní souvislosti Obyvatelstvo a veřejné zdraví	<p>Stavba přeložky I/12 včetně související D0 511 SOKP bude realizována v období před realizací zde posuzované VRT, spolupůsobit tak bude především v kontextu již realizovaného SOKP v tomto úseku a přeložky I/12, které odvedou dopravu ze zastavěného území Běchovic a zároveň přispějí ke zlepšení dopravní situace na území aglomerace především jejího východního sektoru.</p> <p>Dojde k pozitivnímu synergickému spolupůsobení vlivu z hlediska přerozdelení dopravních zátěží ve prospěch nadřazených dopravních tahů oproti průjezdu rezidenčními oblastmi, v kontextu vybavení území kapacitní železniční dopravou, uvolnění kapacit stávajících tratí, a předpokladu snížení individuální automobilové dopravy z hlediska především středních a velkých vzdáleností. Všechny výše zmíněné stavby tak budou vzájemně zprostředkovaně mírně pozitivně spolupůsobit ve smyslu vybavení území moderní kapacitní dopravní infrastrukturou a zlepšení stávající nevyhovující situace v dopravě včetně</p>

		externalit s tím souvisejících a zvýšení bezpečnosti dopravy jako celku.
--	--	--

Jiné relevantní připravované záměry nebo strategická rozhodnutí v území souvisejícím s posuzovanou AZÚR HMP č. 10 nebyly v rámci vyhodnocení zjištěny.



Obr. 38 Limity přítomné v řešeném území dle ÚAP Praha, (zdroj: ÚAP, Geoportál hl.m. Prahy), cit. 8.9.2022



Obr. 39 Potenciální spolupůsobení vlivů na podkladě Základní mapy ČR

Shrnutí prostorové a složkové analýzy spolupůsobení vlivů:

Předmětný úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany je součástí VRT Praha – Brno, ale také součástí VRT Praha – Hradec Králové – Polsko připravované v dlouhodobějším horizontu. Navrhovaný koridor má sloužit k umístění, povolení a realizaci veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní železniční trati a má být koncipován tak, aby umožnil převedení většiny dálkové dopravy ze stávajících konvenčních tratí Praha – Pardubice a Praha – Hradec Králové a posílil potřebnou kapacitu pro příměstské, případně pro nákladní vlaky.

V uvažovaném území bude spolupůsobit stávající a nově navrhované nebo připravované využití území. Jedná se o tyto spolupůsobící skutečnosti:

- Stávající zastavěné území – rezidenční plochy v prostoru jižně od žst. Běchovice za protihlukovou zdí, bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5), rodinné domy po západní straně ulice Ve Žlábku v km 15,7 ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru;
- Stávající zastavěné území – průmyslové a komerční plochy – Průmyslová zóna Běchovice – při jižní hranici, Areál technických služeb při západní hranici, ČOV Běchovice, jižní část, skladový areál Xaverov při jihovýchodní hranici;
- Stávající dopravní stavby – stávající železniční trať v prostoru železniční stanice Běchovice, D11 od areálu Hummer Centra po hranici Prahy, ulice Mladých Běchovic v úseku od Běchovic po skladovací areál Xaverov;
- Stávající technické stavby – Rozvodna Běchovice, VVN – Běchovice – hranice Prahy;
- Stávající rekreační plochy – lesopark Běchovice;
- Záměr přeložky I/12 včetně související D0 511 SOKP.

Z přímých vlivů lze uvažovat vyšší podíl zastavěného území v kontextu stávajícího zastavěného území a nově vymezeného koridoru s nepřímým spolupůsobením územního rozvoje v širším měřítku dostavby dopravních staveb, a to vůči retenční schopnosti území podél stávající železniční trati 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi a v rozsahu celého nově vymezeného koridoru. A rovněž potenciální synergické ovlivnění hydrogeologických poměrů v bezprostředním okolí stávající železniční trati tam, kde je vedena zářezem v rozsahu vymezeného koridoru a jejího křížení nově vymezený koridorem VRT.

Z hlediska hlukové zátěže lze uvažovat potenciální spolupůsobení provozu na stávající železniční trati 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi předpokladu změn v jeho kapacitě, a nově vloženého zdroje hlukové zátěže v podobě provozu po nové železniční trati, a to v prostoru stávajícího koridoru a jeho křížení koridorem VRT v jižní části území v závislosti na rozsahu budoucího řešení tunelových úseků a změně provozu ve stávajícím koridoru vůči stávající zástavbě Běchovic. Zároveň lze uvažovat potenciál synergického spolupůsobení hlukové zátěže v prostoru, kde se koridor VRT přiblíží dálnici D11 v severní části řešeného území bez dopadu na hlukově chráněné objekty, které se v tomto území nenacházejí. Oblast přímých kumulací lze vymezit v prostoru řešeného koridoru, zejména v úseku, kde dochází k souběhu s ulicí Mladých Běchovic, resp. dálnicí D11 a napojení koridoru do stávající železniční infrastruktury,

Přímo spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči biotické složce krajiny, kdy vymezení koridoru pro VRT přispěje k zesílení existující negativní disturbance v prostoru styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, a to zejména z hlediska migrační propustnosti území a zásahu do environmentálně stabilnějších částí krajiny a vlivu na krajinný ráz území. V této souvislosti obsahuje posuzovaná koncepce územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů jako je vymezení koridoru v souběhu se stávajícími disturbancemi v území v podobě vedení dopravních a technických sítí. V posuzované koncepci jsou stanoveny podmínky pro rozhodování v území s důrazem na vybudování příčných vazeb a tunelových úseků minimalizujících bariérový efekt stavby, které vzhledem k situačnímu řešení pravděpodobně zahrnou i přeložky a úpravy stávajících dopravních staveb.

Potenciálně spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči krajinnému rázu, a to v rozsahu viditelnosti souběhu těchto staveb z okraje zástavby nebo otevřené krajiny.

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

Úkolem této kapitoly je shrnout závěry analýz, provedených v kap. A.III, a identifikovat hlavní problémy složek životního prostředí v řešeném území v kontextu předmětu řešení předkládané ÚPD. Níže uvádíme stručný přehled hlavních problémů a témat životního prostředí v řešeném území, které mají vztah ke koncepci a které mohou být implementací koncepce významně ovlivněny, spolu s charakteristikou způsobu tohoto potenciálního ovlivnění, včetně spolupůsobení vlivů, jak vyplývá z prostorové analýzy v předchozí kapitole.

A.V.1 O vzduší a klima

Problém: Limity plněny s výjimkou Benzo(a)pyrenu.

Z detailní analýzy dlouhodobých dat ČHMÚ vyplývá, že Aglomerace Praha má z hlediska kvality ovzduší problém s dopravou, resp. se škodlivinami, za jejichž přítomnost v ovzduší je doprava majoritně zodpovědná. Nejvýznamnějším problémem ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy je v současnosti (vzhledem k poklesu imisní zátěže ostatních znečišťujících látek) překračování imisního limitu benzo[a]pyrenu.

Z hlediska imisní situace ovzduší je na základě jednotlivých informačních zdrojů (viz kapitola A.VII.1 a A.III.7) hodnoceno imisní zatížení lokality jako středně znečištěné. Dle map pětiletých klouzavých průměrů pozadové imisní zátěže (2015-2019) nedochází na území řešeném předkládanou ÚPD k překračování imisních limitů sledovaných látek s výjimkou benzo(a)pyrenu. Koncentrace B(a)P vzhledem ke svému nejvýznamnějšímu zdroji (lokální vytápění) vykazují velmi výrazný roční chod s maximem během topné sezóny a minimy v létě. Veškeré zemědělství, doprava i služby se dohromady nepodílí na emisích B(a)P ani 2 %. Emise B(a)P pochází takřka výhradně z lokálního vytápění domácností (98,3 %). Posuzovaná AZÚR HMP tak nemá významný potenciál tuto skutečnost ovlivnit, protože benzo(a)pyren je z většiny produkován lokálním vytápěním domácností (cca 96 %), průmyslem (cca 3 %) a minoritně dopravou (1 %). Podotknout je třeba rovněž, že zdaleka největším producentem benzo(a)pyrenu v ČR je Středočeský kraj právě z důvodu vytápění domácností tuhými palivy, nadprůměrně zatížena je emisemi B(a)P z vytápění domácností rovněž Praha.

Změnou ZÚR – realizací VRT budou nepřímo vytvořeny předpoklady k odvedení části automobilové dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a v důsledku toho dojde ke snížení imisní zátěže v dotčených sídlech.

Lze očekávat částečné přerozdělení dopravních zátěží v rámci širšího území ve prospěch železniční dopravy.

Kumulativní ani synergické vlivy z hlediska emisí resp. stavu znečištění ovzduší v souvislosti s navrhovanou AZÚR HMP č. 10 v kontextu ostatních uvažovaných záměrů nebo územního rozvoje očekáváme pouze na úrovni celkového dopravního systému s nadregionálním významem, jehož dobudování jako celku včetně systému rychlých spojení v kontextu snižování emisních charakteristik vozidel a přechodu k elektromobilitě přispěje k relativnímu navýšení nízkoemisních druhů dopravy (včetně vlakové VHD na dlouhé vzdálenosti) na úkor dopravy letecké a individuální automobilové spolu s přerozdělením dopravních zátěží ve prospěch nadřazené dopravní infrastruktury.

Z výše uvedeného vyplývá potenciál pro ovlivnění imisní zátěže v území, a to zejména v kontextu souvisejících strategických rozhodnutí v oblasti rozvoje nízkoemisní dopravy.

Problém: Rozšiřování tepelného ostrova města

Řešené úpravy ÚPD, tj. aktualizace ZÚR, nemají bezprostřední vztah ke změně klimatu s výjimkou vytvoření územních předpokladů pro vybudování dílčích nových zpevněných ploch v podobě nové železniční trati a doprovodné infrastruktury. Tyto změny se na celkové mikroklimatické situaci území vzhledem k stávající zastavěnosti území Prahy výrazně neprojeví. Na druhou stranu lze předpokládat, že v navazujících stupních ÚPD budou stanoveny podmínky odkanalizování zastavěných ploch v souladu s platnou legislativou, a tak nedojde k podstatnému omezení retenční schopnosti území. Zkapacitnění veřejné nízkoemisní hromadné dopravy přispěje zprostředkovaně ke snížení individuální automobilové dopravy v příměstských vztazích a regionálních vztazích s vazbou zejména na snižování uhlíkové stopy dopravy, to vše v kontextu ostatních opatření z hlediska dopravní politiky státu.

Z hlediska potenciálu pro ovlivnění klimatu tak, lze očekávat synergické působení zvyšování zastavěnosti území a snižování podílu zeleně (v kontextu zastavitelných ploch a plánovaných dopravních staveb v souvisejícím území) z hlediska rozšiřování tepelného ostrova města.

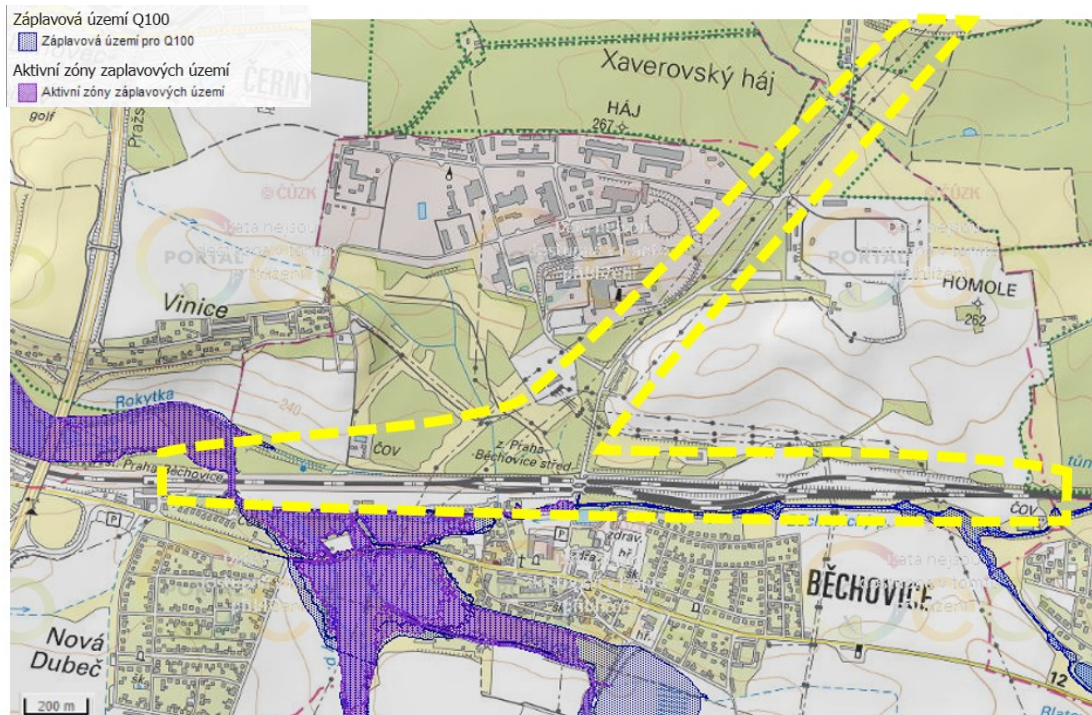
Z výše uvedeného vyplývá potenciál pro ovlivnění teplot povrchů v bezprostředním okolí nově zastavěných ploch.

A.V.2 Voda

Problém: Riziko záplav.

Řešené území se nachází mimo záplavové území s výjimkou kontextu stávajícího koridoru běchovické trati, který je využit rovněž pro vymezení koridoru pro VRT, jedná se tedy o stávající impakt (přítomnost stávající běchovické trati a jejího koridoru), vůči které jsou záplavová území, resp. protipovodňová opatření přizpůsobena a fyzicky s ní nejsou ve střetu. Nicméně koridor VRT je územně plánovací opatření, které tvoří širší území než těleso vlastní trati a je tak vymezeno formálně nad stávající trati. Ačkoliv by v tomto prostoru měla být vlastní VRT vedena pod povrchem a ústít do stávající trati, je třeba na této úrovni uvažovat i potenciální dotčení záplavového území Rokytky, resp. Běchovického potoka, byť při vlastní výstavbě

k ovlivnění záplavových území nejspíše fyzicky nedojde, resp. bude stavba technicky řešena tak, aby k němu nedošlo. Z hlediska AZÚR HMP je tak třeba konstatovat územní střet vymezeného koridoru se záplavovým územím, a tím i jeho potenciální ovlivnění.



Obr. 40 Schéma zákresu koridoru na podkladě mapy záplavových území dle Geoportálu INSPIRE, cit. 9.5.2022

Problém: Snižování retenční schopnosti území.

Realizace koncepce je spojená s předpokládaným nárůstem zpevněných ploch v oblasti železničního koridoru. Vlastní realizace koridoru VRT je na úrovni konkrétního záměru, kterému dává zde posuzovaná AZÚR HMP rámec, nositelem potenciálních havarijních rizik s možným dopadem na povrchové a podzemní vody, to se však netýká posuzované strategické úrovně. Významné znečišťování vod nebo změny odtokových poměrů se s ohledem na typ koridoru VRT nepředpokládají. Lze očekávat, že vzhledem ke geologické stavbě bude pro odvodnění území v navazujících řízeních využito systému hospodaření s vodou v souladu s platnou legislativou prostřednictvím retence a zpětného využití. Na úrovni AZÚR tak lze očekávat potenciální ovlivnění retenční schopnosti území v důsledku vytvoření územních předpokladů pro zvýšení podílu zpevněných ploch v území.

Zároveň lze očekávat synergické působení zvyšování zastavěnosti území (v kontextu zastavitelných ploch a plánovaných dopravních staveb, resp. vyvolaných přeložek v souvisejícím území) z hlediska snižování retenční schopnosti území na místní úrovni. Jedná se o synergické spolupůsobení ve smyslu rozšíření podílu zastavitelných ploch územního plánu a snížení podílu zeleně s ohledem na předpoklad realizace hloubených tunelových úseků a křížení a přeložek stávajících staveb, tj. narušení intaktního profilu ve vztahu k zasakování.

Problém: Ohrožení podzemních vod

V souvislosti s probíhající klimatickou změnou dochází ke kvantitativním změnám v útvarech podzemních vod. Umístěním VRT v koridoru může dojít ke změně odvodnění oblasti, pokud zasáhne do hydrogeologických struktur, může dojít ke změně kvantitativních charakteristik podzemních vod. Dále všechny nové stavby představují navýšení zpevněných ploch v území, což povede ke zrychlenému odtoku vody a omezení lokální dotace podzemních vod. Nepředpokládají se takové zásahy do území, aby došlo k podstatnému omezení nebo čerpání podzemních vod nebo ovlivnění vodních zdrojů, které se v území nenacházejí.

Na území Prahy a Středočeského kraje jsou vymezeny hydrogeologické rajony, které díky svému horninovému složení a výšce hladiny podzemní vody mohou být realizací stavby, které dává posuzovaná koncepce rámec kvalitativně ovlivněny z hlediska výšky hladiny podzemní vody. Naplňováním koncepce ZÚR může dojít k ovlivnění kvality a režimu podzemních vod v závislosti na konkrétním technickém řešení využití koridoru, zejména případné realizaci tunelových úseků stavby a jejich rozsahu.

Koncepce v tomto směru může znamenat potenciální ovlivnění podzemních vod, z lokálního hlediska i v kontextu synergického spolupůsobení podzemních staveb, resp. budování zářezů, kterým je posuzovanou AZÚR HMP č. 10 dáván rámec v kontextu ostatních existujících disturbancí v souvisejícím území (koridor stávající železniční trati 011 Praha – Kolín v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi)

A.V.3 Půda

Problém: Zábory ZPF

Potenciální vliv realizace koncepce bude negativní, z důvodu trvalého omezení užívání nebo záborů zemědělské půdy významného rozsahu pro umístění liniové stavby ve veřejném zájmu. Koridor je v rozsahu konkrétní plochy zabrané budoucí stavbou situován na plochách v kategorii „ZPF“. AZÚR HMP č. 10 předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany III. – V. o celkové rozloze 19,72 ha. Návrhem AZÚR HMP č. 10 vyvolaný předpokládaný zábor ZPF je zdůvodnitelný veřejným zájmem na vytvoření podmínek pro vytvoření železničního spojení nadmístního významu.

Přímé kumulativní, resp. synergické vlivy (z hlediska záborů a organizace ZPF v řešeném území) nejsou očekávány, nepřímo dojde k synergickému spolupůsobení z hlediska záboru ZPF z pohledu celé metropole, což je však v kontextu AZÚR HMP a zastavěnosti, resp. využití území k zemědělské prvovýrobě na území Prahy zcela marginální.

A.V.4 Horninové prostředí a surovinové zdroje

Problém: Zásahy do horninového prostředí

Posuzovaná AZÚR HMP negeneruje vlivy na horninové prostředí zásahem do území, chráněného podle horního zákona (CHLÚ, DP). Realizací záměru, kterému dává posuzovaný dokument rámec, dojde nesporně k zásahům do podloží – realizace zpevněných ploch a tunelů souvisejících s uvažovaným záměrem apod. Rozsah a dosah zásahu je možné vyhodnotit až se znalostí konkrétního technického řešení vlastní stavby v navazujících řízeních. Na úrovni AZÚR HMP č. 10 tak lze očekávat potenciální ovlivnění horninového prostředí bez kumulativního nebo synergického spolupůsobení.

Problém: Územní střet – staré ekologické zátěže

Dle územně analytických podkladů a systému evidence kontaminovaných míst jsou v řešeném území situovány staré ekologické zátěže, podrobněji viz kapitola A.III. 5 a A.IV. Posuzovaná koncepce generuje potenciální možnost zásahu do míst evidovaných starých ekologických zátěží.

Vlastní realizace záměru, kterému dává posuzovaná AZÚR HMP rámec, může přispět i k odstranění, resp. sanaci starých zátěží.

V této souvislosti nejsou očekávány kumulativní nebo synergické vlivy.

A.V.5 Fauna, flóra, biodiverzita

Problém: Ohrožení ekologické stability krajiny

Vložením koridoru VRT do území dojde k faktickému rozdělení nadregionálního biocentra, a to především z hlediska jeho formálního vymezení. V této souvislosti je však třeba konstatovat, že koridor je veden v optimalizované poloze vůči dotčeným ÚSES (ve stejném prostoru se nachází i ZCHÚ a EVL) v prostoru stávajícího vedení VVN, resp. dopravní infrastruktury. Nicméně vložení koridoru pro vysokorychlostní trať je nesporně podstatně větším zásahem vzhledem k ekologické stabilitě, a především migrační prostupnosti tohoto území oproti stávajícím disturbancím v území. Z toho plyne potenciální negativní vliv na ekologickou stabilitu bez očekávaných synergických nebo kumulativních vlivů. Na druhou stranu obsahuje posuzovaná koncepce územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů v podobě navrhovaných podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (požadavek na vytvoření příčných vazeb).

Problém: Zásah do biotické složky krajiny, fauna a flóra, biodiverzita a biotopy zvláště chráněných druhů

Realizace vysokorychlostní trati ve vymezeném koridoru generuje potenciál zranění či usmrcení jedinců fauny a poškození či zničení flóry. Z toho plyne potenciální vliv AZÚR č. 10 na biotickou složku krajiny a biodiverzitu, bez předpokladu kumulativního nebo synergického spolupůsobení.

Problém: Ohrožení migrační prostupnosti území

Řešené území nepatří vzhledem ke své poloze vůči významným migračním překážkám, stupni urbanizace, absenci výskytu velkých savců a koeficientu ekologické stability mezi migračně významná území. Migrační koridory ani dálkové migrační koridory se v území nenacházejí. Nicméně ve vztahu k migrační prostupnosti území a vzhledem k rozdělení biocentra N1 Vidrholec, lze očekávat potenciální možnost ovlivnění prostupnosti území pro pohyb organismů v území již dnes ovlivněném existencí disturbancí z hlediska migrační prostupnosti (především ulice Mladých Běchovic). Prostupnost tak může být nadále snížena, na druhou stranu obsahuje posuzovaná koncepce podmínky v podobě požadavku na vytvoření příčných vazeb, které naopak mohou na úrovni konkrétního záměru, mimo podrobnost AZÚR, vést ke zlepšení migrační prostupnosti území, pokud dojde např. k realizaci propustků nebo ekoduktů.

A.V.6 Ochrana přírody a krajiny

Problém: Územní střet – ZCHÚ

Vymezení koridoru generuje potenciální ovlivnění zvláště chráněných území. Koridor VRT je ve střetu s limity zvláště chráněných území (PR Klánovický les a PP Xaverovský háj).

Neočekáváme působení kumulativních, resp. synergických vlivů.

Problém: Územní ochrana Natura 2000 – územní střet

Koncepce navrhuje koridor VRT, který je ve střetu s EVL Blatov – Xaverovský háj. Možný významný negativní vliv realizace navrhovaného koridoru nebyl stanoviskem orgánu ochrany přírody vyloučen, hodnocení tohoto vlivu je provedeno samostatně autorizovanou osobou, podrobněji viz část B tohoto dokumentu včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Problém: Střety s prvky obecné ochrany přírody VKP

Nedochází ke střetu s registrovanými VKP, dojde ke křížení nivy občasného vodního toku Xaverovského potoka a úpravám provedeným v rámci stávajícího železničního koridoru běchovické trati, které by však měly být realizovány jako podzemní úseky VRT, v této souvislosti tak lze očekávat potenciální zásahy především do hydrogeologických struktur ve smyslu možného ovlivnění životních podmínek pro zde přítomné organismy.

Neočekáváme působení kumulativních, resp. synergických vlivů.

Potenciální ovlivnění Přírodního parku jako kategorie ochrany přírody je řešeno v kapitole A.V.7 v kontextu urbanismu a kulturního dědictví z důvodů převažujících kategorií ochrany krajinného rázu v urbanizovaném území metropole, tj. urbánních složek.

A.V.7 Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Problém: Potenciál ovlivnění krajinného rázu, územní střet s PP Klánovice – Čihadla

U posuzované koncepce se předpokládá vznik nových konkrétních pohledově významných krajinných dominant, nelze vyloučit ani ovlivnění pohledů ze střední vzdálenosti (cca do 2 km) při realizaci VRT. Posuzovaný koridor zasahuje do přírodního parku Klánovice – Čihadla.

Posuzovaný koridor bude spolupůsobit s již existujícími impakty v území, především vedením dopravních a technických sítí a přítomností průmyslových, skladových a skládkových areálů v území.

Jev: Území možných archeologických nálezů

Posuzovaný koridor prochází územím s možnými archeologickými nálezy a bude nutné postupovat v souladu s památkovým zákonem č.20/1987 Sb. Vliv koncepce v této souvislosti bude potenciálně negativní.

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

Neočekáváme působení kumulativních, resp. synergických vlivů.

A.V.8 Hluková zátěž

Problém: Hluková zátěž obyvatelstva

Z hlediska ochrany obyvatel lze za problém životního prostředí, který by mohl být uplatněn AZÚR HMP č. 10 významně ovlivněn, označit překročení hlukových limitů.

AZÚR HMP č. 10 predisponuje umístění nových zdrojů hlukových emisí, resp. podstatnou změnu na zdrojích stávajících.

Hluková zátěž je v území v současnosti způsobena především stávající individuální automobilovou dopravou a nákladní dopravou po ul. Mladých Běchovic, dálnici D11 a železniční dopravou po železniční trati 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi, která je dominantním zdrojem hluku v území. Dle dosavadní projektové přípravy záměru, kterému je posuzovanou AZÚR HMP dáván rámec, lze dovodit, že zastavění těchto ploch nebude mít podstatný vliv na objem stávající dopravy na blízkých dopravních tepnách (dálnice D11, ulice Mladých Běchovic). V případě ulice Mladých Běchovic lze předpokládat částečné přeložení této komunikace ve vymezeném koridoru.

Koridor je veden povětšinou v nové stopě v území, kde se v jejich blízkosti nachází obydlené lokality (jedná se především o 6 obytných objektů v prostoru Xaverova, adresa Ve Žlíbku č.p. 94-104, a obytné objekty Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 a v důsledku změny v provozu stávající železniční trati v souvislosti s napojením VRT, kterým je dáván rámec zde posuzovanou AZÚR HMP, rovněž obytné objekty podél stávající trati v místní části Běchovice 1. V těchto lokalitách bude nutné splnit hygienický limit hluku 60/55 dB pro den/noc v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy. U trati s rychlostí nad 160 km/h se ochranné pásmo dráhy rozšiřuje z 60 m od osy krajní koleje na 100 m od osy krajní koleje. Ochranné pásmo dráhy řešené VRT Praha – Brno – Břeclav, kde se uvažují rychlosti 200–320 km/h tedy bude ve vzdálenosti 100 m od osy krajní koleje.

Kumulativní, resp. synergické vlivy z hlediska hlukové zátěže v souvislosti s navrhovanou AZÚR HMP č. 10 v kontextu ostatních uvažovaných záměrů nebo územního rozvoje očekáváme především na úrovni celkového dopravního systému s nadregionálním významem, jehož dobudování jako celku včetně systému rychlých spojení v kontextu přechodu k elektromobilitě přispěje k relativnímu navýšení nízkoemisních druhů dopravy (včetně vlakové VHD na dlouhé vzdálenosti) na úkor dopravy letecké a individuální automobilové spolu s přerozdělením dopravních zátěží ve prospěch nadřazené dopravní infrastruktury. Zároveň lze očekávat spolupůsobení s kumulativním charakterem v bezprostředním okolí stávající železniční trati Praha – Kolín v prostoru, kde bude VRT zapojena do této trati, resp. tam, kde dojde ke změně provozu na této trati v důsledku uplatnění zde posuzované koncepce, v místech souběhu nově vymezeného koridoru a stávajících dopravních staveb silničních (tj. podél ulice Mladých Běchovic a D11) bude docházet k synergickému spolupůsobení hlukové zátěže z provozu po těchto dopravních stavbách. Vlastní vymezení koridoru na úrovni ZÚR negeneruje potenciál pro významné zvýšení vibrací. Tato problematika bude podrobně řešena na projektové úrovni v navazujících řízeních prostřednictvím technologie stavby a provozu budoucí VRT. Lokality soustavy Natura 2000

Problém: Ohrožení předmětů ochrany EVL v řešeném území

Koncepce navrhuje koridor VRT, který je ve střetu s EVL Blatov – Xaverovský háj. Možný významný negativní vliv realizace navrhovaného koridoru nebyl stanoviskem orgánu ochrany přírody vyloučen (Stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, pod č.j. MHMP 223930/2020, ze dne 10.2.2020, se závěrem, že nelze vyloučit, že AZÚR HMP může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit v jeho působnosti. Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny), hodnocení tohoto vlivu je provedeno samostatně autorizovanou osobou včetně vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, podrobněji viz část B tohoto dokumentu.

A.V.9 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

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

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel hodnocené zájmové oblasti okolí stávající trati 011 Praha – Kolín v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi (do vzdálenosti cca 300 m od osy železniční tratě) překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky.

Ostatní území není vzhledem k absenci hlukově chráněných prostor v relevantních vzdálenostech hlukově významně zatíženo provozem po železniční trati. Realizací AZÚR HMP č. 10 dojde ke vložení nové železniční trati jako zdroje hlukové zátěže do území dosud železniční dopravou nezatíženého, přičemž v relevantní vzdálenosti se nachází několik hlukově chráněných objektů, podrobněji viz kapitola A.III.9.

Realizace železniční trati, částečné podzemní vedení a nízkoemisní provedení přispěje zprostředkovaně k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železnice na úkor individuální automobilové dopravy především při dopravních vztazích v nadmístním měřítku. Zároveň musí být dodrženy hlukové limity při vkládání nového zdroje hluku do území.

V této souvislosti generuje vymezený koridor potenciální synergické spolupůsobení hlukové zátěže z provozu po ulici Mladých Běchovic, stávající železniční trati 011 Prala – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi a novém železničním spojení.

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

Pro samotné hodnocení územního řešení předkládané ÚPD byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví versus dílčí navrhovaná územně plánovací opatření, vymezený koridor, resp. podmínky využití ploch (regulativy). Navrhovaný koridor, v rámci podmínek jeho využití, byl konfrontován s vybranými referenčními cíli a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu vymezení v tomto případě koridoru pro umístění VRT v rámci ZÚR na ŽP jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu, resp. při zjištění kumulativních či synergických vlivů.

A.VI.1 Referenční cíle ochrany ŽP a veřejného zdraví a popis způsobu vyhodnocení

Na základě relevantních cílů národních strategických dokumentů, zejména Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021, Strategický rámec - Česká republika 2030, Dopravní politika České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050, Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050, Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007), Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030 – Zdraví 2030, Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2022, Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 a strategických dokumentů na regionální, resp. místní úrovni (Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022, Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, s účinností ke dni 3. 11. 2022, Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008), Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021, Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022) spolu s analýzou stavu a hlavních problémů životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území a se zahrnutím determinant veřejného zdraví (blíže viz kapitola A.VII.11), byl stanoven referenční rámec pro hodnocení vlivů pořizované koncepce na životní prostředí v podobě sady referenčních cílů ochrany ŽP a veřejného zdraví. Tyto cíle reprezentují pozitivní trendy v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví dle jeho jednotlivých složek, resp. determinant veřejného zdraví. Pořizovaná aktualizace zásad územního rozvoje hlavního města Prahy by měla v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů a z tohoto hlediska jsou v rámci posouzení vlivů na životní prostředí hodnoceny.

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

Tab. 3 Sada referenčních cílů ochrany ŽP

Složka/téma ŽP	Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví
1. obyvatelstvo a veřejné zdraví	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví
	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl
	1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací

2. flóra a fauna, biodiverzita, ochrana přírody	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny
3. půda a horninové prostředí	3.1 omezovat nové trvalé zábory ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy
	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům
4. voda	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod
5. ovzduší, klima	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO _x , PM ₁₀ a B(a)P
	5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města
6. hluková zátěž	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování
7. sídla, urbanizace	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny
	7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou
8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví
9. krajina	9.1 chránit krajinný ráz

Tab. 4 Charakteristika referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²
1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti kvality bydlení ve městě jako sociální determinanty veřejného zdraví – zvyšování dostupnosti kvalitního bydlení spolu s občanskou vybaveností a možnostmi zaměstnanosti v místě bydliště. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, SPŽP, ZÚR HMP	+2 nově vymezené plochy bydlení, resp. veřejné vybavenosti k obsluze ploch bydlení nad cca 5 ha +1 nově vymezené plochy bydlení, resp. veřejné vybavenosti k obsluze ploch bydlení do cca 5 ha -1 úbytek ploch bydlení nebo občanské vybavenosti do cca 5 ha, resp. vymezení ploch bydlení v území nevhodném pro tuto funkci (s deficitem občanské vybavenosti, resp. nadlimitními zátěžemi – např. hluk, znečištění ovzduší) - 2 úbytek ploch bydlení nebo občanské vybavenosti nad cca 5 ha, resp. vymezení ploch bydlení v území nevhodném pro tuto funkci (s deficitem občanské vybavenosti, resp. zatížením nadlimitními zátěžemi – např. hluk, znečištění ovzduší)

² Uvedené orientační hranice jsou součty pro související území a je třeba je chápat jako přibližnou hranici, bez ostrého rozhraní, která má vazbu na územní kontext konkrétního posuzovaného výroku. To znamená, že nelze striktně rozdělovat např. zábor ZPF v rozsahu 4,99 ha a zábor ZPF v rozsahu 5,01 ha. Oba takové zábory by měly stejné hodnocení v závislosti na kvalitě zabírané půdy a místního kontextu rozsahu zbytkového ZPF v okolí, organizace ZPF a kvality půdy v místě. V případě liniových staveb nelze brát absolutní výměru záboru půdy jako nepřekročitelné kritérium, je třeba zohlednit vliv stavby na organizaci ZPF a lokalizaci stavby z hlediska zemědělského využití území a možnosti minimalizovat zábor ZPF nejvyšší kvality vhodným výběrem trasy.

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²
1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti kvality života ve městě jako sociální determinanty veřejného zdraví – dostupnost zdravého trávení volného času v místě bydliště v podobě rekreačních možností v krajině (parky, veřejně dostupná krajinná zeleň, veřejná prostranství s převažujícím podílem zeleně, zahrádky).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni:</p> <p>NEHAP, SPŽP, Zdraví 2030, ZÚR HMP. Prognóza koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny HMP,</p>	<p>+2 vznik ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p> <p>+1 vznik ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p> <p>-1 úbytek ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p> <p>-2 úbytek ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p>
1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trendy v oblasti bezpečnosti života ve městě jako sociální determinanty veřejného zdraví – prevenci a ochranu obyvatel z hlediska přírodních krizových situací (povodně, nedostatek vody, sesuvy půdy, polomy) resp. antropogenních krizových situací (dopravní a průmyslové havárie).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni:</p> <p>ČR 2030, NEHAP, PÚR, SPŽP, ZÚR HMP, Zdraví 2030.</p>	<p>+2 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů nadmístního významu chráněných opatřeními pro zvýšení bezpečnosti obyvatel (PPO, protihluková opatření, sanace ekologických zátěží)</p> <p>+1 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů místního významu chráněných opatřeními pro zvýšení bezpečnosti obyvatel (PPO, protihluková opatření, sanace ekologických zátěží)</p> <p>-1 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů místního významu snižujících bezpečnost obyvatel (střety se záplavovými územími, sesuvnými územími, starými ekologickými zátěžemi bez sanací)</p> <p>-2 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů nadmístního významu snižujících bezpečnost obyvatel (střety se záplavovými územími, sesuvnými územími, starými ekologickými zátěžemi bez sanací) bez návrhu podmínek pro zamezení rizik</p>
2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany biotické složky krajiny a zvyšování biodiverzity – ochranu a zlepšování stavu ekosystémů a funkčních vztahů mezi nimi, ekologické stability a propustnosti krajiny (hodnotí se střety se ZCHÚ, VKP, ÚSES, přírodě blízké části krajiny, vzrostlá zeleň a omezování propustnosti území).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni:</p> <p>SPŽP, ZÚR HMP, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Plány péče o PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, Prognóza koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny HMP, ČR 2030</p>	<p>+2 vymezení přírodě blízkých ploch nad cca 2 ha</p> <p>+1 vymezení přírodě blízkých ploch do cca 2 ha</p> <p>-1 nahrazení ploch vzrostlé zeleně a přírodě blízkých ploch zastavitelnými plochami nebo koridory do cca 2 ha, resp., omezení propustnosti krajiny a střety s ÚSES kompenzované pomocí nově vymezených ploch obdobných funkcí v souvisejícím území nebo podmínek využití zastavitelných ploch</p> <p>-2 nahrazení ploch vzrostlé zeleně a přírodě blízkých ploch zastavitelnými plochami nebo koridory nad cca 2 ha, resp., omezení propustnosti krajiny a střety s ÚSES bez možnosti náhrady ztráty propustnosti území v bezprostředně souvisejícím okolí</p>

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²
3.1 omezovat nové trvalé záborů ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany půdy – prevence záborů, umístování zastavitelných ploch vůči třídám ochrany a organizaci půdního fondu (střety se ZPF/PUPFL – rozsah a dopady do produkčních a ekologických vlastností půdy). Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, SPŽP.	+2 revitalizace devastovaných ploch a ploch po těžbě na ZPF nebo PUPFL nad cca 2 ha +1 revitalizace devastovaných ploch a ploch po těžbě na ZPF nebo PUPFL do cca 2 ha -1 úbytek ZPF/PUPFL do cca 5 ha včetně ploch kde dojde k dočasnému omezení produkčních schopností půdy (např. dočasné vynětí pro fotovoltaiku) -2 úbytek ZPF/PUPFL nad cca 5 ha a úbytek ZPF/PUPFL v územích, kde je ho významný nedostatek, mimo proluky v zastavěném území
3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům	Referenční cíl reprezentuje ochranu hodnot horninového prostředí – střety s CHLÚ, dobývacím územím, poddolovaným územím, sesuvným územím, starými ekologickými zátěžemi. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, SPŽP, ZÚR HMP, NEHAP.	+2 vymezení ochranných režimů jako nezastavitelných území s lokálním a regionálním dopadem +1 vymezení ochranných režimů jako nezastavitelných území s místním dopadem -1 střet s ochrannými režimy horninového prostředí s možností kompenzace (např. zastavitelnost až po rekultivaci DP, sanaci starých ekologických zátěží, stabilizaci sesuvných území, technického řešení založení objektů) -2 střet s ochrannými režimy horninového prostředí bez možnosti kompenzace
4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany hydrologických charakteristik území – zachování retenční schopnosti území, proti zvyšování podílu zastavěného území, střety s vodními útvary povrchových vod, potenciál ohrožení vodních útvarů podzemních vod, střety se záplavovým územím. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: CR 2030, PÚR, SPŽP, Zdraví 2030.	+2 rekultivace vodních toků, zvýšení retenční schopnosti území s nadmístním významem, vymezení ochranných režimů s nadmístním významem +1 rekultivace vodních toků, zvýšení retenční schopnosti území s místním významem, vymezení ochranných režimů s místním významem -1 snížení retenční schopnosti území (nárůst zastavěného území ve smyslu nepropustných ³ ploch na úkor volného terénu v rozsahu do cca 5 ha) / vymezení zastavitelných ploch v záplavovém území s možností kompenzačních opatření (bez výstavby nadzemních staveb, podmíněných realizací PPO, zachování rozlivových možností a průchodu povodňových vod) -2 snížení retenční schopnosti území (nárůst zastavěného území ve smyslu nepropustných ploch na úkor volného terénu v rozsahu nad cca 5 ha) / vymezení zastavitelných ploch v záplavovém území bez kompenzačních opatření
5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO _x , PM ₁₀ a B(a)P	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany ovzduší vzhledem k charakteristikám stávajícího stavu a vývojových trendů sledovaných znečišťujících látek (PM ₁₀ , NO ₂ , Benzen, B (a)P) a navrhovanému využití území včetně vyvolané dopravy.	+2 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení znečištění ovzduší (koridory pro bezemisní dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s nadmístním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím +1 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení znečištění ovzduší (koridory pro

³ Nepropustné plochy jsou uvažovány jako plochy odvodňované s orientačním podílem cca 60 % u ploch bydlení a cca 80 % u ostatních typů zastavitelných ploch.

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²
	<p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, SPŽP, NEHAP.</p>	<p>bezemisní dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s místním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím -1 umístění zdrojů znečištění ovzduší a vyvolané dopravy (plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky do cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím -2 umístění zdrojů znečištění ovzduší a vyvolané dopravy (plochy těžkého průmyslu, energetiky a povrchové těžby a plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky nad 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p>
<p>5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti prevence a adaptace na klimatickou změnu – zachování zeleně a zadržení vody v krajině nezvyšovat podíl zastavěného území, nezvyšovat odlesňování, nezvyšovat produkci CO₂ – např. živočišná výroba, letecká doprava. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, SPŽP.</p>	<p>+ 2 zalesňování a zvyšování rozlohy mimolesní zeleně a vodních ploch v krajině nad cca 5 ha +1 zalesňování a zvyšování rozlohy mimolesní zeleně a vodních ploch v krajině do cca 5 ha -1 odlesňování, zvyšování rozlohy zastavěných ploch na úkor volné krajiny nebo zeleně a vymezení ploch intenzivní živočišné výroby a letecké dopravy do cca 5 ha -2 odlesňování, zvyšování rozlohy zastavěných ploch na úkor volné krajiny nebo zeleně a vymezení ploch intenzivní živočišné výroby a letecké dopravy nad cca 5 ha</p>
<p>6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany obyvatel před hlukem – vzhledem k charakteristikám stávající hlukové zátěže území a navrhovanému funkčnímu využití z hlediska ovlivnění navrhovaných ploch, resp. ovlivnění stabilizovaných ploch s funkcí bydlení navrhovaným řešením. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, Dopravní politika, ČR 2030, Zdraví 2030, PÚR, ZÚR HMP.</p>	<p>+2 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení hlukové zátěže (koridory pro bezmotorovou dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s nadmístním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím +1 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení hlukové zátěže (koridory pro bezmotorovou dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s místním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím -1 umístění zdrojů hlukové zátěže a vyvolané dopravy (monofunkční plochy bydlení, plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky do cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím / umístění ploch čistého bydlení v hlukově zatíženém území (hlukový ukazatel Ln/Ldvn v pásmech Ln 50-60 dB/ Ldvn 60-70 dB) -2 umístění zdrojů hlukové zátěže a vyvolané dopravy (plochy těžkého průmyslu, energetiky a povrchové těžby a plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky nad cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím / umístění ploch čistého bydlení v hlukově zatíženém území s překročenými mezními hlukovými ukazateli Ln/Ldvn 60/70 dB)</p>

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²
7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti prevence rozšiřování zastavěného území do volné krajiny – hodnotí se zábor dosud nezastavěného území vs. využití již urbanizovaného území.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, PÚR, ZÚR HMP.</p>	<p>+2 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v rozsahu nad cca 5 ha</p> <p>+1 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v rozsahu do cca 5 ha</p> <p>-1 zábor volné krajiny v návaznosti na zastavěné území / vymezení zastavitelných ploch v kontaktu s environmentálně cennými územími (ZCHÚ, VKP, EVL)</p> <p>-2 zábor volné krajiny bez návaznosti na zastavěné území / vymezení zastavitelných ploch ve střetu s environmentálně cennými územími (ZCHÚ, VKP, EVL)</p>
7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti prevence zvyšování intenzit dopravy na dopravně zatížených tazích – hodnotí se potenciál zatížení rezidenčních území vyvolanou dopravou.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: Dopravní politika, PÚR, ZÚR HMP.</p>	<p>+2 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení dopravní zátěže v rezidenčních oblastech (koridory a zařízení pro MHD, obchvaty, parkoviště P+R) s nadmístním významem</p> <p>+1 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení dopravní zátěže v rezidenčních oblastech (koridory a zařízení pro MHD, obchvaty, parkoviště P+R) s místním významem</p> <p>-1 umístění zdrojů tranzitní a nákladní dopravy a dopravních koridorů s místním a lokálním významem včetně přepravy osob v polohách vyvolávajících nutnost průjezdu rezidenčním územím s místním významem (monofunkční plochy bydlení, plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky, dopravní koridory místního významu)</p> <p>-2 umístění zdrojů tranzitní a nákladní dopravy a dopravních koridorů s nadmístním významem včetně přepravy osob v polohách vyvolávajících nutnost průjezdu rezidenčním územím s regionálním významem (monofunkční plochy bydlení, plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky, dopravní koridory nadmístního významu)</p>
8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví	<p>Referenční cíl reprezentuje požadavek na ochranu kulturního, architektonického a archeologického dědictví – hodnotí se střety s vymezenými chráněnými oblastmi (památková zóna, NKP, NP, MPR, archeologická naleziště, ÚAN I. a II) a potenciál ovlivnit stávající stav kulturních památek včetně estetických hodnot jako je potlačení dominant např. v důsledku výškové regulace.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, PÚR, ZÚR HMP.</p>	<p>+2 vymezení ochranných režimů včetně výškové regulace s nadmístním významem</p> <p>+1 vymezení ochranných režimů včetně výškové regulace s lokálním významem</p> <p>-1 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s ochrannými režimy kulturního, architektonického a archeologického dědictví s návrhem podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům (např. výšková regulace, podmínky ochrany stávajících hodnot, podmínky zpracování projektové dokumentace autorizovaným architektem apod.)</p> <p>-2 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s ochrannými režimy kulturního, architektonického a archeologického dědictví bez podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům</p>
9.1 chránit krajinný ráz	Referenční cíl reprezentuje požadavek na ochranu krajinného rázu – hodnotí se střety	+2 vymezení ochranných režimů a ploch za účelem zachování krajinného rázu (zelené

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²
	<p>s identifikovanými hodnotami krajinného rázu a potenciál ovlivnění stávajících dominant, resp. estetického stavu území – např. v důsledku výškové regulace, fragmentace území, zachování urbanistického rázu území, ovlivnění vyhlídkových bodů a pohledově exponovaných ploch, změny krajinné matrice, resp. podílu zeleně vs. zastavěné území.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, SPŽP, ZÚR HMP, Prognóza koncepce a Strategie ochrany přírody a krajiny HMP.</p>	<p>linie, zelené horizonty, pohledově významná místa a dominanty) s nadmístním významem +1 vymezení ochranných režimů a ploch za účelem zachování krajinného rázu (zelené linie, zelené horizonty, pohledově významná místa a dominanty) s místním významem -1 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s hodnotami krajinného rázu s návrhem podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům (např. výšková regulace, prostorová opatření pro zapojení do krajiny apod.) -2 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s hodnotami krajinného rázu bez návrhu podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům (např. výšková regulace, prostorová opatření pro zapojení do krajiny apod.).</p>

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

stupnice významnosti^{4, 5, 6, 7}

- +2 potenciálně významný pozitivní vliv (přímý⁸ či nepřímý vliv velkého rozsahu) uplatnění navrhovaného opatření na referenční cíl
- +1 potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý⁹/sekundární¹⁰) vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl
- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření)
- 1 potenciálně negativní¹⁰ vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
- 2 potenciálně významný negativní vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý i nepřímý/sekundární vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)

rozsah vlivu

- B bodový (působící v bezprostředním okolí koridoru nebo zprostředkovaně s bodovým dosahem)

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

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

⁶ Hodnocení odpovídá potenciální možnosti ovlivnění sledovaného jevu, charakteristiky nebo cíle reprezentovaného referenčním cílem

⁷ Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při hodnocení negativního vlivu je stanoveno opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů.

⁸ Přímý vliv znamená bezprostřední působení důsledků navrhovaného opatření v řešeném území nebo vůči sledované složce – přímý průmět vlivu do území

⁹ Nepřímý vliv znamená zprostředkované působení důsledků navrhovaného opatření na sledované složky, resp. témata životního prostředí a veřejného zdraví tj. např. působení podpory nízkemismní dopravy zprostředkovaně na kvalitu ovzduší

¹⁰ Sekundární vliv působí následně tj. např. působení zásahu do přírodě blízkých ekosystémů v důsledku vymezení zastavitelných ploch na šíření invazních druhů

L	lokální (působící v rámci městské části)
R	regionální (působící v rámci celého města/aglomerace)
NR	nadregionální (s přesahem vlivu za hranice kraje)
PH	přeshraniční (s přesahem vlivu mimo území ČR)

délka trvání vlivu

kp	krátkodobé/přechodné působení vlivu (přechodné trvání po omezenou dobu např. pouze v době výstavby záměrů, kterým je dáván rámec)
sp	střednědobé působení vlivu (trvalý vliv cca po dobu nepřesahující platnost ÚPD)
dp	dlouhodobé působení vlivu (trvalý vliv s přesahem doby platnosti ÚPD)

Způsob hodnocení kumulativních a synergických vlivů¹¹

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

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

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

Za účelem zahrnutí míry a charakteru spolupůsobení vlivů vůči již existujícím, resp. uvažovaným plochám, koridorům či záměrům nebo strategickým dokumentům v souladu s doporučenou metodikou Metodika vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí (T-plan, 2015) bylo hodnocení doplněno o index charakteru vlivu (K, resp. S) označující způsob spolupůsobení jednotlivých hodnocených ploch, resp. koridorů v kontextu stávajícího využití území a řešeného koridoru. Zda se jedná o působení přímé nebo zprostředkované je komentováno v popisu vlivu. Graficky odlišena potom byla míra působení kumulativních, resp. synergických vlivů na pomyslné stupnici -2 až +2 a rozlišení místního působení kumulativního, resp. synergického dopadu v případech, kdy bylo celkové hodnocení v širším kontextu posazeno na opačné škále pomyslné bodové stupnice. Tj. např. v případech, kdy je celkový vliv hodnoceného koridoru z hlediska spolupůsobení hodnocen mírně pozitivně v dosahu širšího okolí hodnocené plochy/koridoru s významem v širších územních i významových souvislostech, avšak v bezprostředním okolí vymezené plochy/koridoru dojde k relativnímu zvýšení sledovaného impaktu s nižší relativní váhou oproti celkovému hodnocení¹². Příkladem může být relativní zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dosud nezasaženém území podél nových dopravních staveb, které však bude mít v kontextu dobudování dopravního systému Prahy, resp. zázemí aglomerace pozitivní dopad na území města jako celku. V případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů nelze z povahy věci omezit hodnocení spolupůsobení vlivů pouze na bezprostřední okolí hodnocené plochy nebo koridoru, ale je třeba uvažovat komplexně s celou šíří vztahů. Může docházet k relativnímu rozporu směru působení vlivů v kontextu širšího okolí koridoru, resp. lokality a bezprostředního působení jejího vymezení, vždy však při základním předpokladu dodržení hygienických limitů stanovených legislativou. V některých případech tak může dojít k relativnímu vykoupení snížení zátěže obyvatel v hustě obydlených částech území relativním zvýšením zátěže v dosud relativně méně zatíženém území s nižším

¹¹ Pozn: podrobněji k metodice hodnocení kumulativních a synergických vlivů ve vazbě na judikáty a na řešené území viz kapitola A.VII.12.

¹² Pozn.: například kód **+1/B/dp/S** tak znamená mírně pozitivní vliv s místním dosahem, dlouhodobým působením a pozitivním spolupůsobením se synergickým efektem v kontextu ostatních plánovaných záměrů nebo strategických rozhodnutí v širším území, přičemž v bezprostředním okolí řešené plochy nebo koridoru se může projevit mírně negativní vliv (např. v případě nějakého hlukově chráněného objektu v blízkosti křižovatky dopravních koridorů apod.) viz výše uvedená stupnice hodnocení.

počtem zasažených obyvatel. Přitom platí, že je při zastavování všech ploch a koridorů vyloučena realizace takových záměrů, které mohou být zdrojem závad nebo vlivů, zejména hygienických, technických nebo estetických, které jsou neslučitelné s pohodou prostředí odpovídající hlavnímu účelu využití a prostorovému uspořádání v ploše samotné nebo v lokalitě.

V případě zjištěných negativních kumulativních, resp. synergických vlivů jsou navržena kompenzační, resp. zmírňující opatření a monitoring těchto vlivů.

Identifikace spolupůsobení vlivu

- K kumulativní¹³ spolupůsobení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ koridorům/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD
- S synergické spolupůsobení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ koridorům/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD

Stupnice významnosti spolupůsobení vlivu:

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ koridorům/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD
S	synergické ¹⁴ působení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ koridorům/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD

	potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1 míry kumulativního, resp. synergického vlivu ¹⁵
	potenciálně významný negativní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2 míry kumulativního, resp. synergického vlivu ¹⁶
	nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním, resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území
	potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1 míry kumulativního, resp. synergického vlivu
	potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2 míry kumulativního, resp. synergického vlivu
	opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí koridoru oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku

A.VI.2 Identifikace vlivů

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

¹³ Kumulativní (hromadný) vliv je dán součtem vlivů stejného druhu z různých zdrojů stejného druhu, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být sledován.

¹⁴ Synergický (společný) vliv – vzniká působením vlivů různého druhu na danou složku životního prostředí.

¹⁵ Při zjištění potenciálního negativního vlivu je stanoveno minimalizační opatření.

¹⁶ Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při zjištění negativního vlivu je stanoveno opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů.

Environmentální pilíř														
Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	1. obyvatelstvo, lidské zdraví			2. fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny	3. půda a horninové prostředí		4. voda	5. ovzduší klima		6. hluková zátěž	7. Sídla, urbanizace		8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonické ho a archeologických o dědictví	9. krajina,
Referenční cíle životního prostředí	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	3.1 omezovat nové trvalé zábory ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních a povrchových vod	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx, PM10 a B(a)P	5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou	8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví	9.1 chránit krajinný ráz
AZÚR HMP č. 10	0	0	+2/B/dp	-1/B/dp	-2/B/dp	-1/B/dp	-1/B/dp/S	+2/B/dp/S	-1/B/dp/S	+2/-1/R/dp/S	-2/B/dp	+2/L/dp/S	0	-1/B/dp/S
Komentář:														
<p>Jedná se aktualizaci zásad územního rozvoje hlavního města Prahy spočívající ve vymezení koridoru pro umístění VRT v úseku železniční stanice Běchovice – hranice Prahy, včetně napojení koridoru do koridoru stávající železniční trati Praha – Kolín, a s tím související úpravy koridoru konvenční železniční dopravy I.+III. tranzitní koridor a úpravy vymezení koridoru Z/507/DZ Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice. AZÚR HMP č. 10 rovněž navrhuje posun trasy náhrvového koridoru západním směrem oproti současnému vymezení územní rezervy, a to směrem k environmentálně příznivějšímu řešení. Byla provedena úprava trasy vysokorychlostní trati Praha – Brno v úseku Běchovice – hranice Prahy. Nově se trasa především vyhýbá plochám LR, na kterých je zároveň vymezen CSZ. Díky novému vedení se část trasy vyhne zvláště chráněným územím (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.) a přírodnímu parku (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.). Trasa je vedena v nové stopě, převážně bez kontaktu se zastavěným územím se všemi důsledky, tj. zábor ZPF, potenciálním bariérovým efektem v závislosti na konkrétním technickém řešení stavby, které je vymezeným koridorem dáván rámec, a potenciální vlivy na chráněné části území a na krajinný ráz. V této souvislosti je však třeba zdůraznit, že se jedná o liniovou stavbu v území k tomuto účelu intenzivně využívanému již nyní, která je navržena v souběhu s vedením stávající dopravní a technické infrastruktury (vedení VVN a ulice Mladých Běchovic, které všechny rovněž kříží limity ochrany přírody) tak, aby byla již výběrem koridoru pro umístění stavby, přijata územně plánovací opatření pro zmírnění vlivů na environmentálně nejcitlivější části území. Řešenou aktualizací dochází rovněž k úpravě vymezení stávajícího koridoru Z Z/507/DZ v rámci Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice v souvislosti s napojením VRT do tohoto koridoru.</p>														
Pozitivní vlivy:														
<ul style="list-style-type: none"> Obyvatelstvo a veřejné zdraví: nebyly identifikovány potenciální přímé pozitivní vlivy, spíše marginálně a sekundárně v nadregionálním měřítku se projeví rozšíření okruhu možné denní dojížděky za prací do metropole. Významně pozitivní přímý vliv s dopadem do bezprostředního okolí koridoru z hlediska bezpečnosti z hlediska vytvoření územních předpokladů pro realizaci moderní dopravní stavby s vysokými standardy bezpečnosti. Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody; krajina: Žádné potenciální pozitivní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány. Půda a horninové prostředí: Žádné potenciální pozitivní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány. Voda: Žádné potenciální pozitivní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány. Ovzduší, klima: Zprostředkovaně, tj sekundárně působící potenciálně významně pozitivní vliv s mírně pozitivním synergickým spolupůsobením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy. Hluková zátěž: Zprostředkovaně potenciálně významně pozitivní vliv s mírně pozitivním synergickým spolupůsobením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží, a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy. Zde je třeba upozornit, že na místní úrovni však dojde i ke vložení nového zdroje hlukové zátěže do území. Sídla, urbanizace: Zprostředkovaně potenciálně významně pozitivní vliv s mírně pozitivním synergickým spolupůsobením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a 														

přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch kolejové dopravy.

- Hmotný majetek, nemovité památky, včetně dědictví architektonického a archeologického: Bez potenciálně pozitivních identifikovaných vlivů.
- Krajinný ráz: Bez pozitivních identifikovaných vlivů.

Negativní vlivy:

- Obyvatelstvo a veřejné zdraví: Nebyly identifikovány potenciální přímé ani nepřímé negativní vlivy na sledované cíle v důsledku obsažených požadavků na vymezení podzemních úseků za účelem ochrany před hlukem.
- Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody, krajina: Potenciální mírně negativní přímý vliv v důsledku vymezení koridoru pro umístění VRT v území, které je chráněno z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny. Hodnoceno potenciálně mírně negativním vlivem, neboť nedojde k přímému zásahu do předmětů ochrany zvláště chráněných území (PR Klánovický les a PP Xaverovský háj, EVL Blatov a Xaverovský háj), protože na základě prostorové analýzy a provedených terénních průzkumů vymezený koridor nezasahuje do environmentálně cenných porostů (Jen velmi okrajově zasahuje koridor VRT do partií lesa jihovýchodního okraje Xaverovského háje, resp. i západního okraje lesního celku Blatova, které jsou ovlivněny ruderalizací bylinného podrostu a invazními druhy neofytů a jsou přímo přerušeny a poškozeny vedením VVN a ulice Mladých Běchovic v tomto prostoru, (přímé dotčení porostů ve smyslu případného kácení, pokud k němu dojde, bude vyčísleno v navazujících řízeních, nelze jej vyhodnotit na úrovni AZÚR). Dotčena průchodem koridoru budou okrajově i travobylinná, místy až ruderalizovaná lada s hojnou přítomností porostů rákosu vč. náletů olše lepkavé (Alnus glutinosa) a luční enkláva charakteru polokulturních až kulturních ovsíkových luk s mírně ruderalizovaným charakterem severně od ZCHÚ. Jak ukazuje vrstva mapování biotopů, do segmentů naturových habitatů, jež jsou v rámci EVL předmětem ochrany, koridor VRT zasahuje pouze okrajově, bez přímého ovlivnění. Chráněné druhy rostlin nebyly zjištěny). Podrobněji k potenciálnímu dotčení přítomných rostlinných společenstev. viz kapitola A.III.3. Koridor je vymezen v relativně optimální poloze vůči environmentálně nejcenějším partiím a v souběhu s vedením technických a dopravních sítí, které je rovněž kříží, což je územně plánovací opatřením pro zmírnění dopadů do území obsaženým ve vlastním posuzovaném strategickém dokumentu. Mírně negativní vlivy na biotu a ochranné režimy přírody a krajiny, které zahrnují možné zásahy do biotopů, zvláště chráněných území, evropsky významných území, křížení prvků ÚSES, snížení migrační propustnosti území.
- Půda a horninové prostředí: Potenciálně významně negativní vliv z hlediska záboru ZPF s místním dopadem. Zábor je odůvodnitelný vymezením koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu. Mírně negativní vliv z hlediska potenciálního zásahu do horninového prostředí z důvodů předpokladu budování tunelových úseků VRT. Zásah do PUPFL se nepředpokládá.
- Voda: Potenciálně mírně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody, které zahrnují především možné ovlivnění železničního dopravy I. + III. tranzitní železniční koridor včetně úpravy koridoru Z/507/DZ, synergické spolupůsobení ostatních již realizovaných a plánovaných staveb z hlediska potenciálního ovlivnění hydrogeologických poměrů především hladiny podzemní vody, dílčí střety se záplavovým územím na úrovni koridoru budou vyřešeny podzemním vedením stavby v daném úseku – mimo podrobnost AZÚR, na úrovni AZÚR bez vlivu – potenciální ovlivnění záplavového území Běchovického potoka a Rokytky v části úpravy vymezení stávajícího železničního koridoru – pouze pokud dojde k zásahu do stávajícího náspu železniční trati omezující záplavové území – mimo podrobnost AZÚR.
- Ovzduší, klima: Bez negativních vlivů na ovzduší. Potenciálně mírně negativní vliv s místním dopadem a synergickým spolupůsobením vůči mikroklimatu v kontextu stávajícího využití území – především stávajících stabilizovaných průmyslových areálů s nízkým podílem zeleně z hlediska zvyšování teplot povrchů a rozšiřování tepelného působení městského ostrova v důsledku vložení zastavitelného koridoru do území.
- Hluková zátěž: Mírně negativní potenciální vliv v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území na místní úrovni, bez předpokladu předkročení hygienických limitů z hlediska hluku, resp. mezních hodnot hlukových ukazatelů v důsledku obsažených požadavků na vymezení podzemních úseků za účelem ochrany před hlukem.
- Sídla, urbanizace: Identifikován potenciálně významně negativní nepřímý vliv bez možnosti kompenzace v důsledku vymezení nového zastavitelného koridoru pro dopravní stavbu částečně do volné krajiny se soustředěním environmentálních hodnot a do blízkosti ploch s funkcí bydlení.
- Hmotný majetek, nemovité památky, včetně dědictví architektonického a archeologického dědictví: Bez negativních identifikovaných vlivů s výjimkou potenciálu dotčení archeologických struktur, který však není přímým důsledkem koncepce a lze jej identifikovat téměř vždy. V územní nejsou přítomny žádné ověřené archeologické struktury, což však neznamená, že nemohou být při stavbě nalezeny. Na strategické úrovni AZÚR HMP č. 10 je tento potenciální vliv nerelevantní.
- Krajinný ráz: Potenciálně mírně negativní vliv s místním působením a synergickým spolupůsobením v kontextu ostatních dopravních a technických staveb a průmyslových a skladových areálů v území.

Relativně nejvýznamnějším potenciálně negativním přímým vlivem je, mimo zábor ZPF, průchod přes prostor spojující PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, který je zároveň chráněn jako EVL Xaverovský háj a Blatov, nadregionální biocentrum a přírodní park Klánovický les a Čihadla. Na rozdíl od záboru ZPF však v případě zásahu do environmentálně cenných částí území na úrovni vlivů na biotickou složku krajiny je hodnocen jako mírně negativní vliv díky zásahu relativně méně hodnotných částí území v důsledku optimalizace trasy koridoru a návrhu podmínek rozhodování v území a podmínek pro navazující ÚPD, která jsou obsažena v posuzovaném dokumentu. Z tohoto pohledu je třeba z formálního hlediska konstatovat potenciálně mírně negativní vliv vedení koridoru ve střetu s výše zmíněnými chráněnými územími. Na druhou stranu je třeba uvést, že zde posuzovaný koridor je veden v souběhu s již existujícími disturbancemi v tomto prostoru, především se jedná o ulici Mladých Běchovic a vedení VVN. Z tohoto pohledu je negativní vliv relativně umenšen (a je to důvod, proč je významnost vlivu hodnocena -1) ve vztahu k faktickému vytvoření překážky v území a zásahu do přítomných environmentálních hodnot. Spojení PP Xaverovský háj a PR Klánovický les do jednoho EVL, resp. biocentra navzdory existující nespojitosti v území a faktických disturbancí, není z tohoto pohledu příliš šťastné, protože území není funkčně jedním celkem, ale je z faktického hlediska i dnes významně předěleno. Z pohledu zpracovatele VVURÚ nelze na úrovni posouzení vlivů AZÚR HMP č. 10 vedení koridoru v tomto území vyloučit, protože jej lze bezesporu realizovat technicky tak, aby nedošlo k podstatnému zhoršení stávající situace v území z hlediska zásahu do environmentálně cenných území a zhoršení bariérového efektu. Na úrovni projektové přípravy záměru je třeba provést podrobný hydrogeologický a biologický průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) a zároveň zajistit propustnost vlastního tělesa stavby ve směru Xaverovský háj – Klánovický les pro migraci organismů (např. prostřednictvím ekoduktů nebo propustků, v závislosti na nivelitě vedení trati, hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí). Tato opatření je třeba řešit na projektové, a především realizační úrovni tak, aby byly v maximální možné míře minimalizovány negativní dopady především do přítomných porostů vzrostlé

zeleně, resp. prostorů bezkolencových luk včetně ovlivnění jejich hydrologického režimu v souvisejícím území. Zásadní bude rovněž návrh vhodného způsobu zapojení koridoru do krajiny prostřednictvím vhodně zvolené doprovodné zeleně, a to jak z hlediska krajinného rázu, tak i z hlediska vytvoření, resp. zachování podmínek pro environmentálně cenné biotopy (např. bezkolencové louky). Negativní vliv je tak hodnocen primárně jako -1, a to z hlediska zásahu do ohnisek biodiverzity, vlivu na ÚSES a zásahu do ZCHÚ včetně EVL.

S výše uvedeným souvisí potenciálně mírně negativní vliv na hydrogeologické poměry území, vázaný na konkrétní niveletu a technické řešení stavby včetně staveb souvisejících (úpravy trati stávající běchovické dráhy). Zde je třeba provést hydrogeologický průzkum a na jeho základě navrhnout takové technické řešení stavby, aby nedošlo k ovlivnění hladiny podzemních vod v souvisejícím území, zejména lokalit vhodných pro biotopy bezkolencových luk. Zohlednit je třeba i ostatní připravované stavby v území především stavbu 511 pražského okruhu a přeložku silnice I/12.

Mírně negativní potenciální vliv z hlediska krajinného rázu byl identifikován především v důsledku zásahu do přírodního parku Klánovický les – Čihadla, nicméně neočekáváme významné negativní ovlivnění krajinného rázu území vzhledem k trasování koridoru VRT, který je navržen ve stopě s relativně nejmenším zásahem z hlediska krajinného rázu, kdy se přimyká k liniím stávajících technických a dopravních staveb v území. V následné fázi projektové přípravy stavby je třeba zpracovat návrh sadových úprav tak, aby byla budoucí stavba zapojena do krajiny prostřednictvím výsadeb doprovodné zeleně a zároveň kompenzovány případné zásahy do stávající zeleně, to vše s ohledem na charakter území včetně potřeby zachování lučních enkláv v území.

Potenciálně mírně negativní vliv lze očekávat v důsledku vložení VRT do území jako nového zdroje hlukové zátěže, v této souvislosti nemůže vzhledem k legislativním požadavkům na tento typ staveb dojít k překročení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných objektů v důsledku realizace VRT a provozu na ní, to bude zajištěno v navazujících řízeních v rámci kolaudace stavby. Na úrovni AZÚR je řešeno návrhem podzemního vedení stavby v blízkosti rezidenčních ploch. Zároveň dojde zprostředkovaně ke snížení absolutního počtu IAD v širších souvislostech, což se pozitivně projeví rovněž z hlediska snížení hlukové zátěže jako celku, z pohledu řešeného území je však tento potenciální zprostředkovaný vliv marginální. Územně plánovací opatření pro zmírnění dopadů do území jsou obsažena v samotné posuzované koncepci v podobě požadavků na podrobnější ÚPD a stanovení rozsahu tunelových úseků, pro minimalizaci vlivů na obyvatele. To je důvod hodnocení jako mírně negativní vliv.

Potenciálně významně negativní vlivy byly identifikovány v souvislosti s vybudováním nového úseku trati rovněž z hlediska záborů ZPF v důsledku vložení nového zastavitelného koridoru do dosud nezastavěného území, s tím související mírně negativní vlivy v důsledku vzniku nových zpevněných povrchů, a s tím souvisejícího snížení retenční schopnosti krajiny, působení tepelného ostrova města, a vlivu na krajinný ráz. Z hlediska ZPF je tak vzhledem k rozsahu koridoru třeba konstatovat významný negativní vliv v důsledku vložení nové stopy liniové stavby do převážně zemědělské krajiny. Vzhledem k délce a parametřům koridoru dojde k významným záborům ZPF, nicméně konečný trvalý zábor ZPF bude významně menší a bude záviset na konkrétním technickém řešení trati. Je třeba jej v následných fázích projektové přípravy stavby upřesnit. Zábor ZPF je možné odůvodnit umístěním veřejně prospěšné stavby, kterou VRT bezesporu je. V řešeném území se záboru půd při realizaci takového koridoru nelze vyhnout, nicméně je třeba konstatovat, že zvolená trasa koridoru pro umístění VRT je v území vedena ve stopě stávajících dopravních a technických staveb tak, aby byl vliv na ZPF, jeho organizaci a možnosti obhospodařování minimalizován zároveň nedochází k záboru půd I. a II. třídy ochrany. V této souvislosti není možné navrhnout účinná kompenzační opatření na úrovni AZÚR HMP. Další minimalizační opatření na úrovni ÚPD tak nebyla v rámci SEA navržena.

Potenciálně významný negativní vliv negativní vliv zprostředkovaný prostřednictvím střetu s limity využití území jako je územní ochrana environmentálně cenných částí přírody vůči sledovanému referenčnímu cíli 7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny v rámci složky sídla a urbanizace. Přímé dotčení zvláště chráněných území, EVL, resp. ostatních kategorií územní ochrany přírody je hodnoceno v rámci cíle 2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny, jako mírně negativní vliv z důvodů zasažení nereprezentativních částí těchto území. Realita územní situace je taková, že koridor VRT, pokud má být vymezen, musí protnout existující chráněná území jako limity využití území a nelze jej vést bez střetu s těmito lokalitami, zároveň se významně přibližuje plochám s funkcí bydlení, kterým se v tomto území rovněž nelze vyhnout, pokud má být koridor napojen do stávající trati. Významně negativní vliv je tak konstatován z důvodu prosté skutečnosti významného střetu s územně plánovacími limity využití území jako nefyzické charakteristiky území, proto je vliv hodnocen jako zprostředkovaný. Na druhou stranu jsou na úrovni územně plánovací dokumentace v příslušné hierarchické úrovni podrobnosti relevantní pro AZÚR přijata územně plánovací opatření pro zmírnění faktického ovlivnění takto dotčeného území v podobě trasování koridoru v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování v území a úkolů pro územní plánování (viz kapitola 5.2.6.1 výrokové části AZÚR) zavazující se k vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků. Tato opatření však budou uplatněna až v navazujících řízeních, na úrovni této koncepce je třeba konstatovat střet s principy územního plánování bez možnosti jejich zmírnění nebo kompenzace v tomto strategickém dokumentu prostředky územního plánování.

Kumulativní a synergické vlivy¹⁷:

Voda – referenční cíl 4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních a povrchových vod – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým účinkem z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch do území s dosud přirozeným vsakem v kontextu stávající zastavěnosti.

Ovzduší a klima - referenční cíl 5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx, PM10 a B(a)P – identifikován potenciálně mírně pozitivní nepřímý vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozvoje nízkoemisní dopravy; dále vůči referenčnímu cíli 5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch a zvyšování teplot povrchů v kontextu stávajícího stavu území a jeho územního rozvoje

¹⁷ Míra vlivu je v hodnotící tabulce vyjádřena graficky prostřednictvím sytosti barvy (mírný vs. významný) a směru působení zvoleným odstínem zelená vs. červená (pozitivní negativní), resp. zvýrazním rámečkem, pokud se směr spolupůsobení liší v lokálním kontextu nebo širším okolí.

Hluková zátěž – referenční cíl 6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování – identifikován potenciálně mírně pozitivní nepřímý vliv se synergickým spolupůsobením¹⁸ a širším dopadem v kontextu přerozdělení dopravních zátěží a zároveň i mírně negativní vliv s dopadem do bezprostředního okolí koridoru v místech souběhu a křížení s jinými dopravními stavbami se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území

Sídla a urbanizace – referenční cíl 7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou – identifikován potenciálně mírně pozitivní vliv se synergickým spolupůsobením v kontextu přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železniční dopravy.

Krajina – referenční cíl 9.1 chránit krajinný ráz – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového koridoru pro liniovou stavbu v kontextu s ostatními disturbancemi v řešeném území.

Komentář: V kontextu stávajícího využití území, vedení technických a dopravních sítí lze uvažovat prostorové spolupůsobení se synergickým účinkem z hlediska vybudování nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči stávajícímu objemu zpevněných ploch v území nedojde k jejich významnému navýšení, v této souvislosti neočekáváme významné negativní spolupůsobení a byl konstatován mírně negativní synergický vliv. Vzhledem k legislativním požadavkům na technickému řešení odkanalizování a dále v SEA navrženým opatřením pro minimalizaci negativních vlivů pro následné fáze projektové přípravy stavby (zajištění hydrogeologického režimu, výsadeb doprovodné zeleně, průchodu přes vodoteče atd.) budou v budoucnu uplatněny další zmírňující opatření. Z veřejných zdrojů nebyly zjištěny žádné aktuální záměry ani změny ÚPD, uvažované v řešeném území, které by mohly mít s posuzovaným koridorem potenciálně kumulativní, resp. synergické vlivy s výjimkou připravovaných dopravních staveb (stavba 511 PO a přeložka I/12 ve vazbě na zásah do hydrogeologických struktur). Projektová příprava těchto staveb je vzájemně koordinována. Navrhované plochy tak nemají takový charakter, aby mohly mít významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry nebo strategickými rozhodnutími v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního, resp. synergického spolupůsobení. Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemá posuzovaná AZÚR HMP č. 10 významné negativní vlivy na životní prostředí. Celkově tak lze očekávat lehce převažující mírně pozitivní synergické spolupůsobení vlivů v důsledku realizace předkládané ÚPD v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a záměrů v řešeném území a jeho bezprostředně souvisejícím okolí, především zlepšení dopravní obsluhy a zvýšení komfortu dopravní obsluhy v nadmístním měřítku. Pro zamezení negativním vlivům jsou v návrhu ÚPD obsažena územně plánovací opatření zejména vzhledem k zamezení potenciálně negativního vlivu na obyvatele v důsledku hlukové zátěže a zvýšení bezpečnosti obyvatel ve vazbě na volbu trasy koridoru a podmínek jeho využití s ohledem na vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků.

Akceptovatelnost: AZÚR HMP č. 10 je v podobě, v jaké je navržena, akceptovatelná bez dalších požadavků na úpravu výrokové části, a to zejména z toho důvodu, že vlastní návrh koncepce obsahuje územně plánovací opatření, která na příslušné strategické úrovni umožňují snížení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a na úrovni ZÚR byly naplněny podmínky pro akceptovatelnost z hlediska vlivu na půdy. Jedná se jak o opatření vyjádřená graficky – tj. především vlastní vymezení koridoru, který je oproti doposud sledovaným řešením navržen v optimalizované variantě co do rozsahu koridoru prověřeného technickou studií, tak i z hlediska průchodu územím, kde je sledována optimalizovaná stopa minimalizující střety s environmentálně cennými partiemi území a v souběhu s existujícími koridory dopravních a technických sítí, tedy stávajících disturbancí v řešeném území, což je zásadní pro střet s přítomnými principy a limity z hlediska urbanizace a sídel. Ve výrokové části posuzované AZÚR HMP č. 10 jsou stanovena další podmínky, které je možné uplatnit na této strategické úrovni. Jedná se o výroky v kapitole 5.2.6.1 v částech Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a Úkoly pro podrobnější ÚPD. Tato územně plánovací opatření obsažená ve výrokové části AZÚR považuje zpracovatel vyhodnocení z hlediska akceptovatelnosti návrhu AZÚR HMP č. 10 za dostatečné na příslušné strategické úrovni. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, jako minimalizační opatření, která vyplývají ze SEA v podobě, kterou je možné uplatnit v navazující ÚPD a při rozhodování o změnách v území.

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí včetně vlivů kumulativních, resp. synergických (podrobněji viz kapitoly A.VIII. a A.XI:

Ovzduší a klima

- Volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně.
- V případě nutnosti kácení vzrostlých stromů provést adekvátní náhradní výsadbu. Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny a zastínění povrchů.

Voda

- Při umísťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území.
- Na základě hydrogeologického průzkumu provést modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů nebo tunelů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na vodní toky a stávající vodní zdroje, včetně domovních studní. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení.
- Volit vhodné technické řešení při přemostění toků a zastavování ploch v blízkosti vodotečí tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua.

Půda

- Získat předběžný souhlas se zábořem ZPF ze strany příslušného orgánu ochrany ZPF. Splněno v rámci projednání návrhu AZÚR HMP.

¹⁸ Vyjádřeno graficky pomocí světle zelené barvy pro potenciálně mírně pozitivní vliv se synergickým spolupůsobením a dopadem do celé aglomerace a červeným rámečkem pro znázornění potenciálně mírně negativního vlivu se synergickým spolupůsobením v bezprostředním okolí budoucí stavby

Horninové prostředí a nerostné zdroje

- Při umisťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území.
- V případě, že umisťovaná stavba v rámci vymezeného koridoru zasáhne do evidovaných lokalit starých ekologických zátěží a skládek provést podrobný sanační průzkum lokalit se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro její šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navrhnout adekvátní nápravná a kompenzační opatření.

Fauna, fóra, ekosystémy, Ochrana přírody

- Na úrovni projektové přípravy záměru provést podrobný hydrogeologický a biologický průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) a zároveň zajistit prostupnost vlastního tělesa stavby ve směru Xaverovský háj – Klánovický les pro migraci organismů (např. prostřednictvím ekoduktů nebo propustků, v závislosti na nivelitě vedení trati, hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí).
- Prověřit v celé délce záměru možnost koncipování všech křížení místních komunikací, polních cest a silnic tak, aby mohly částečně plnit funkci „biomostů“ (ozelenění) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...).
- Koordinovat umístění stavby v koridoru, projekční přípravu, technické a architektonické řešení a způsob realizace stavby s managementem souvisejících zvláště chráněných území.

Krajina, sídla a urbanizace

- Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny s ohledem na zachování bezlesých enkláv.

Sídla, urbanizace

- Na úrovni ÚP Prahy prověřit a vymežit rozsah tunelových úseků a zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území.

Hluková zátěž a fyzikální determinanty veřejného zdraví

- V následné projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení zpracovat podrobný akustický model zahrnující i změny na stávající dopravní síti a navrhnout protihluková opatření, jejichž účinnost bude ověřena v rámci zkušebního provozu. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči hlukové zátěži včetně kumulativních a synergických vlivů, které dále rozvíjí v koncepci obsažená opatření).

Opatření z hlediska vlivů na EVL

- V další fázi územního řízení (EIA), na projektové úrovni bude předmětný záměr podroben hodnocení dle §45i.
- V následných fázích projektové přípravy provést biologický a hydrogeologický průzkum posouzení účinků VRT v úseku prostoru tzv. „úzkého krčku“, kde trať EVL kříží a jeho přilehlém okolí a v jihovýchodní části v lokalitě Blatov kde trať do EVL okrajově také zasahuje. Na základě hydrologického posouzení a biologického průzkumu navrhnout a provést opatření k minimalizaci negativních dopadů na lesní porosty, a zejména pak ve vztahu k mokřadním biotopům zahrnujících vedle rákosin i segmenty s výskytem vlhkých bezkolencových luk (6140). S ohledem na výskyt invazních druhů dřevin v lesních porostech (zejména expanze střemchy pozdní) navrhnout a provést managementová opatření na jejich likvidaci či redukci. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení;
- Z pohledu minimalizace zásahů v prostoru tzv. „úzkého krčku“ vymezení EVL, kudy koridor VRT prochází:
 - minimalizovat zásahy do lesních porostů severozápadního výběžku Klánovického lesa, jehož okraj vymezuje východní hranici průseku vedení VN, jímž je navržen průchod tělesa železniční trati, a který současně tvoří i hranici PR Klánovický les;
 - minimalizovat zásahy do výběžku lesa jižněji, kudy prochází periodická vodoteč, coby zdrojnice Xaverovského/ Svěpravického potoka.
- Z pohledu minimalizace zásahů v rámci jihovýchodního okraje koridoru VRT, v prostoru zaústění tělesa VRT do tělesa stávající železnice:
 - minimalizovat zásah do jihozápadního okraje Klánovického lesa (lokalita Blatov);
 - minimalizovat zásah do prostoru báze pramenné sníženiny s výskytem bezkolencové louky, která zasahuje prakticky až k dřevinným porostům podél paty tělesa současné železniční trati (možné řešení je vymezení severního tělesa trati VRT betonovou stěnou apod.).

Opatření z hlediska kumulativních a synergických vlivů

- Před započítáním výstavby provést aktualizaci koordinace výstavby se stavbou SOKP 511 a přeložky I/12, zejména s ohledem na kumulaci vlivů z hlediska možného ovlivnění vodních zdrojů a hydrogeologických struktur včetně případného monitoringu vodních zdrojů.
- V dalších fázích projektové přípravy stavby je třeba prověřit budoucí technické řešení podrobnou hlukovou studií se zohledněním všech spolupůsobících skutečností majících vliv na dopravní vztahy na souvisejících dopravních stavbách včetně změn intenzit dopravy na stávající železniční trati.

Výše uvedená opatření zobecněná na úroveň, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace jsou dále uvedena v kapitole A.XI a zapracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, kapitola 4.

Monitorování negativních vlivů (podrobněji viz kapitola A.X):

Hluková zátěž včetně synergických vlivů:

- Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku., zdroj dat SZÚ, v rámci strategického hlukového mapování.

Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody včetně synergických vlivů:

- Výměra nových dopravních koridorů zasahujících na území ZCHÚ, EVL a nadregionálních biocenter, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Klima včetně synergických vlivů:

- Podíl ploch zeleně z celkové plochy, %, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Voda včetně synergických vlivů:

- Výměra nových dopravních koridorů, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Sídla a urbanizace:

- Výměra ploch zeleně na obyvatele, %, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Půda a horninové prostředí:

- Záběr půdy pro dopravní stavby, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.
- Délka tunelových staveb, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Krajinný ráz včetně synergických vlivů:

- Výměra nových dopravních koridorů zasahujících na území Přírodních parků, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Shrnutí: Jsou dány územní předpoklady pro realizaci vysokorychlostní trati jako součásti moderního dopravního systému s těžištěm v nízkoemisních druzích dopravy s pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší, snížení hlukové zátěže, zvýšení bezpečnosti dopravy a sociální determinanty veřejného zdraví. Návrh AZÚR HMP č. 10 je předkládán jako invariantní, toto řešení je z hlediska výše uvedeného hodnocení dostatečné. V rámci předchozích fází přípravy návrhu byla trasa koridoru územně optimalizována vůči přítomným hodnotám a limitům území, kterým se sice nelze zcela vyhnout, nicméně zvolenou trasou koridoru byla učiněna územně plánovací opatření pro zmírnění dopadů do území, kdy byl koridor vložen do území v souběhu s existujícími koridory vedení dopravních a technických sítí v prostoru bez významného soustředění environmentálních hodnot. Oproti koridoru územní rezervy obsaženému v ZÚR je posuzovaný návrhový koridor vymezen v poloze, která méně zasahuje do území PR Klánovický les, znamená menší potenciální zásah do environmentálně cenných území a do fragmentace krajiny, z tohoto pohledu je jednoznačně příznivější vedení trati v navrhované stopě. Podklady pro hodnocení byly z pohledu zpracovatele VVURŮ dostatečné.

Z výše provedeného vyhodnocení vyplývá, že s výjimkou předpokládaného záboru ZPF pro nově vymežovaný koridor (zábor je možné odůvodnit veřejnou prospěšností stavby, které je vymezeným koridorem dáván rámec) a významně negativního vlivu na sídla a urbanizaci (prostřednictvím střetů s přítomnými územně plánovacími limity využití území, tj. přítomné kategorie ochrany přírody a krajiny), nebyly zjištěny potenciální významně negativní vlivy posuzované koncepce na životní prostředí. Byly identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy z hlediska průchodu koridoru přes formálně chráněné části přírody (PP Klánovický les, PR Xaverovský háj a EVL Blatov a Xaverovský háj, jako prvky zvláštní ochrany přírody a krajiny, regionální biocentrum N1 Vidrholc jako prvek ÚSES a Přírodní park Klánovice – Čihadla, chráněný pro soustředění hodnot krajinného rázu). Fyzický zásah do environmentálně cenných částí přírody byl hodnocen jako mírně negativní vliv s lokálním dosahem volby polohy koridoru v rámci řešeného území, který zasahuje environmentálně relativně méně cenné partie z hlediska biotické složky krajiny i krajinného rázu. Všechny tyto environmentálně cenné části přírody a krajiny se nacházejí ve vzájemném překryvu. Koridor je tímto územím veden v souběhu s již existujícími koridory vedení technických a dopravních sítí v kontextu stávajících staveb dopravní, technické a průmyslové infrastruktury v prostoru bez přítomnosti předmětů ochrany výše uvedených chráněných částí přírody, kde již v současnosti dochází k omezení migrační propustnosti území. Zde je třeba zdůraznit, že umístění stavby ve veřejném zájmu je z legislativního hlediska v tomto území možné pouze při splnění podmínek daných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a to pouze při souhlasu a udělení výjimky dle § 43 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ze strany dotčeného orgánu ochrany přírody. Mírně negativní vliv lze identifikovat rovněž z hlediska vložení nového zdroje hlukové zátěže do území s předpokladem realizace dopravní stavby v blízkosti stávající zástavby Běchovic v překryvu. Ostatní identifikované potenciálně negativní vlivy mají spíše marginální charakter, vzhledem ke stupni urbanizace řešeného území, jedná se o mírně negativní potenciální vlivy z hlediska snížení retenční schopnosti území a zvýšení teplot v okolí nově zastavěných ploch.

Celkově lze očekávat potenciálně mírně pozitivní spolupůsobení vlivů v důsledku dopravní obsluhy a zvýšení komfortu dopravní obsluhy v nadmístním měřítku. Přeshraniční vlivy nebyly identifikovány, koridor se nenachází v blízkosti státní hranice. Z hlediska vlivu na území sousedních krajů nebyly identifikovány žádné vlivy přesahující na území sousedního kraje, které by mohly mít negativní vliv na životní prostředí v sousedním kraji nebo veřejné zdraví obyvatel středočeského kraje v souvislosti s řešením navrhovaným v AZÚR HMP č. 10.

Všechny výše zmíněné potenciální negativní vlivy lze řešit vhodným využitím koridoru v navazujících řízeních na základě podmínek stanovených v posuzované ÚPD a daných složkovou legislativou.

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

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

Podrobné vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR HMP č. 10 dle hodnotící škály je obsahem předchozí kapitoly.

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

Níže uvádíme souhrn identifikovaných kladných a záporných vlivů AZÚR HMP jako celku vůči jednotlivým sledovaným složkám a problémovým oblastem životního prostředí, jejich vzájemné porovnání a porovnání možných variant řešení, tj. varianty aktivní a varianty nulové, blíže viz kapitola A.VII.13.

A.VII.1 Ovzduší

Posuzovaná vysokorychlostní trať bude elektrifikována a nebude představovat zdroj znečištění ovzduší.

Roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu se v území pohybuje v rozpětí 0,9 až 1,1 ng/m⁻³. Imisní limit, který je 1 ng/m⁻³ je tak v případě benzo(a)pyrenu těsně pod hranicí imisního limitu a místy zejména v prostoru Xaverova a dálnice D11 je překračován. Tato situace však nastává na celém území Prahy, a posuzovaná AZÚR nemá žádný potenciál ji ovlivnit.

Návrh předkládané AZÚR nepredisponuje umístěním zdrojů znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla být (vzhledem k navrhovaným regulativům) významným zdrojem znečištění ovzduší emisemi či zápachem vůči stávající či navrhované obytné zástavbě. Návrh AZÚR naplňuje dosavadní koncepci územního rozvoje zakotvenou v platné Politice územního rozvoje a ZÚR Prahy a nepredisponuje umístění významných zdrojů znečištění.

Významným souvisejícím efektem posuzovaného dokumentu bude zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici, což ve svých důsledcích přispěje k přerozdělení dopravních zátěží v neprospěch IAD.

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

Vývoj území jako celku by bez realizace AZÚR HMP č. 10 byl v tomto ohledu neutrální – navrhovaná změna koncepce nebude mít na kvalitu ovzduší sledovatelný vliv. Lze však konstatovat nepřímo synergické spolupůsobení s ostatními uvažovanými opatřeními zejména z hlediska zkapacitnění dopravní sítě, včetně železniční s pozitivním vlivem na emise spojené s dopravou.

Z výše uvedených důvodů je možné návrh AZÚR HMP považovat za akceptovatelný a žádoucí z hlediska očekávaných vlivů jeho implementace na kvalitu ovzduší.

A.VII.2 Klima

Z hlediska posuzované ÚPD nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika.

Podstatné vlivy na mikroklimatické charakteristiky posuzované úpravy ÚPD negenerují. Dojde k místnímu kácení vzrostlé zeleně v rozsahu, který nemůže mít podstatný vliv na mikroklimatické charakteristiky území, rovněž nově budované zastavěné plochy nemají vzhledem k charakteru dotčeného území takový rozsah, který by znamenal podstatnou změnu teplot povrchů. K plošně rozsáhlému zásahu do vodních ploch, vodních toků nebo omezení rozlivových podmínek a retenční schopnosti krajiny rovněž nedojde. Z tohoto pohledu lze vlivy na klima považovat za mírně negativní především z důvodu vybudování nového úseku trati a doprovodných staveb a s tím spojeného předpokladu zvýšení teplot povrchů s omezeným rozsahem vůči stávajícímu zastavěnému území metropole. K částečné kompenzaci může docházet v důsledku výsadby doprovodné zeleně.

Očekávané vlivy navrhovaného řešení ÚPD na klima jsou v závislosti na zvoleném řešení konkrétního zastavování ploch převážně mírně negativní až marginální, a to zejména na lokální úrovni (vliv na mikroklima). Vliv na celkové makroklima i mezoklima lze v souhrnu označit za zanedbatelný. S ohledem na předkládané ÚPD (realizace nové železniční trati po povrchu a v tunelových úsecích) lze předpokládat zábory ploch umožňujících umístění zeleně. Obdobný vliv lze předpokládat i s ohledem na přeložky související technické a dopravní infrastruktury. Souhrnně lze konstatovat, že v souvislosti s uplatněním AZÚR HMP č. 10 nelze předpokládat významně negativní ovlivnění klimatu.

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

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

Při další projektové přípravě staveb je obecně nad podrobnost AZÚR HMP č. 10 třeba důsledně maximalizovat podíl vzrostlé zeleně a realizaci dalších adaptačních opatření (zelené střechy, fasády...atd.) v rámci železničních stanic a dopravních terminálů za účelem snížení působení tepelného ostrova města.

Návrh AZÚR HMP je tak, z hlediska potenciálního vlivu na mikroklima, akceptovatelný.

A.VII.3Půda

ZPF

Z vyhodnocení očekávaného záboru ZPF vyplývá, že navržená trať zasahuje do půd III. až V. třídy ochrany v celkovém rozsahu cca 20 ha, při návrhu navazující ÚPD a vlastní stavby bude nutné dbát na minimalizaci záborů zemědělského půdního fondu. Ve vlastním návrhu AZÚR HMP č. 10 jsou obsažena územně plánovací opatření pro optimalizaci návrhu jednak v podobě minimálního rozsahu koridoru vymezeného na úrovni ZÚR na základě technické studie a také v textové části výroku, která stanovují jako podmínky pro rozhodování v území stabilizovat výhledový územní rozsah VRT a respektovat vymezený koridor v navazujících ÚPD.

Z hlediska velikosti vlivu lze tento zábor označit za potenciálně velmi významný, a to z pohledu rozsahu vymezeného koridoru. Odnětí ZPF lze odůvodnit v případě liniových staveb zásadního významu v případě, kdy je prokázán jiný převažující veřejný zájem nad zájmem ochrany ZPF. Část vedení železniční tratě je přimknuto ke komunikaci Mladých Běchovic, čímž je minimalizován zábor ZPF a dopad na ztížení obhospodařování zbylé části ZPF. V případě posuzované AZÚR HMP tak považujeme uvažovaný zábor ZPF za akceptovatelný.

Vliv AZÚR HMP na zemědělský půdní fond je tak nutné hodnotit jako významně negativní především z hlediska potenciálního rozsahu záboru půdy, avšak s omezeným územním dosahem a značnou roztržitostí. Tuto skutečnost nelze vzhledem k požadovanému územnímu rozvoji a kvalitě a rozmístění půd přítomných v řešeném území účinně kompenzovat na úrovni AZÚR. V navazujících řízeních na úrovni podrobnější ÚPD a územního řízení dojde automaticky k významné redukci zabíraných ploch z důvodu umístění podstatně méně rozsáhlé stavby do vymezeného koridoru i možnému návratu půd do ZPF, resp. PUPFL v částech podzemního vedení stavby, to však není předmětem řešení AZÚR a nelze to zohlednit v hodnocení míry vlivu v rámci SEA.

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

Zábor ZPF pro dopravní stavby s nadmístním významem ve veřejném zájmu je z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů možný, pokud bude udělen předběžný souhlas se zábořem v rámci stanoviska orgánu ochrany ZPF. Tento předběžný souhlas byl udělen Ministerstvem životního prostředí v rámci Stanoviska k návrhu Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů tohoto návrhu na udržitelný rozvoj území ze dne 7. dubna 2022, vydaného pod č. j.: MZP/2022/710/688, v němž MŽP neuplatnilo k návrhu předmětné AZÚR HMP z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů žádné připomínky, a souhlasilo s ním.

PUPFL

V rámci AZÚR HMP nenastávají nároky na trvalý zábor PUPFL. Zábor lesních pozemků, respektive pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) se na základě řešení Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., 2020) nepředpokládá. Odpovědně tak bude možno případný dopad do tohoto zákonného limitu určit až po detailnějším upřesnění rozsahu tunelových úseků v podrobnější územně plánovací dokumentaci a dalších fázích projektové přípravy. Z toho důvodu nebyl zábor PUPFL v rámci AZÚR HMP č. 10 indikován.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že posuzovaná AZÚR HMP č. 10 je z pohledu zpracovatele hodnocení akceptovatelná, zejména vzhledem ke skutečnosti, že byl udělen předběžný souhlas se zábořem ZPF ze strany příslušného orgánu ochrany půdy.

A.VII.4 Horninové prostředí

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy vymezeného koridoru ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům, které by nebylo možné účinně kompenzovat pomocí technických a sanačních opatření a které by byly zásadní překážkou realizace ÚPD.

Předpokládat lze intenzivnější zásah do horninového prostředí a půdních poměrů území (v souvislosti s realizací tunelového úseku železniční trati) oproti stavu dle platné ÚPD. Dále pak lze zásah předpokládat v souvislosti s realizací přeložek technických sítí a dopravních staveb v souvisejícím území. Uplatněním předmětné AZÚR HMP č. 10 nedojde k významnému ovlivnění přírodních zdrojů, v území se nenacházejí žádné zdroje nerostných surovin.

AZÚR HMP č. 10 nenavrhuje výrazné zásahy do morfologie ani druhy využití, které by významně zasahovaly do podoby podloží. Charakter podloží ale může klást specifické požadavky na návrh založení jednotlivých staveb, které budou muset reagovat na místy velké mocnosti navážek a usazenin. Tato problematika je mimo podrobnost ZÚR a je třeba ji řešit pomocí technických opatření v další fázi projektové přípravy staveb.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že posuzovaná AZÚR HMP č. 10 nemá na této strategické úrovni významný vliv na horninové prostředí a georizika.

A.VII.5 Voda

Celé území řešené v posuzované ÚPD se nachází v oblasti, která je odvodňována malými toky do povodí Vltavy a Labe. Navržená VRT v řešeném nově vedeném úseku nekříží žádný vodní tok s výjimkou toku Xaverovského potoka, který je v mapě značený jako občasný tok a který kříží modernizovaná trať jihovýchodně od Xaverova. V této souvislosti je třeba podotknout, že v době terénního průzkumu v srpnu 2021 byla v korytě zdrojnice Xaverovského potoka, kterou kříží posuzovaný koridor přítomna tekoucí voda.

Řešené území se nachází mimo záplavové území s výjimkou kontextu stávajícího koridoru běchovické trati, který je využit rovněž pro vymezení koridoru pro VRT, resp. rozšíření koridoru stávající železniční trati Z/507/DZ v rámci Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice, jedná se tedy o stávající impakt (přítomnost stávající běchovické trati), vůči kterému jsou záplavová území, resp. protipovodňová opatření přizpůsobena a fyzicky s ní nejsou ve střetu. Nicméně koridor VRT je územně plánovací opatření, které tvoří širší území než těleso vlastní trati a je tak vymezen formálně nad stávající trať. Ačkoliv by v tomto prostoru měla být vlastní VRT vedena pod povrchem a ústít do stávající trati, je třeba na této úrovni uvažovat i potenciální dotčení záplavového území Rokytky, resp. Běchovického potoka, byť při vlastní výstavbě k ovlivnění záplavových území fyzicky nedojde, resp. bude stavba technicky řešena tak, aby k němu nedošlo. Z hlediska AZÚR HMP je tak třeba konstatovat územní střet vymezeného koridoru se záplavovým územím, a tím i jeho potenciální ovlivnění.

Z nepřímých vlivů lze uvažovat o teoretické (potenciální) možnosti ovlivnění stávajících hydrologických poměrů v přilehlém okolí, zejména za předpokladu vedení VRT souvisejším zářezem. Tato problematika je ovšem nad rámec hodnocení na úrovni koncepce. Zde je podstatný fakt, že pramenná oblast Xaverovského potoka leží ve velkém odstupu východně a nebude nijak dotčena. Z předběžných dostupných podkladů plyne, že vlastní těleso železniční trati v místě křížení s vodotečí je vedeno víceméně úrovně vůči okolnímu terénu, což implikuje možnost převedení vod skrze těleso železniční trati soustavou propustků. Jímací území pramenné oblasti Xaverovského potoka, nacházející se v prostoru Klánovického lesa a sestávající z drobných sníženin a dílčích bezodtokých depresí, leží východně, jihovýchodně až jižně, mimo prostory průchodu VRT. V případě Xaverovského háje je pak jímání vod určeno plochou vyvýšeninou a klesajícím průběhem severních svahů nad údolím Svěpravického potoka se soustavou rybníčků, tedy rovněž mimo prostory průchodu VRT. Na základě analýzy digitálního modelu terénu v prostředí GIS se tak předběžně jeví, že koridor VRT je

veden mimo (významné) sběrné území zasakování a následné distribuce vod, jež zásobují oba lesní komplexy.

Potenciální nepřímý vliv na hydrogeologické poměry nelze zcela vyloučit, vliv AZÚR HMP je tak hodnocen jako mírně negativní.

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

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

S ohledem na legislativní požadavky na způsob odvádění srážkových vod lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu potenciálně ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvarů povrchových vod, v jejichž dílčích povodích se posuzovaný koridor nachází.

V území řešeného úseku VRT se nenacházejí žádné rozhodující odběry podzemní vody s vodárenským využitím ani žádné rozhodující odběry s jiným než vodárenským využitím. V zájmovém území jsou tak negativní vlivy na vodní zdroje pro zásobování obyvatelstva, s ohledem na jejich absenci, vyloučeny.

Stavbu, jíž dává posuzovaná ÚPD rámeček, je ve vymezeném koridoru třeba navrhnout na základě prověření hydrogeologickým průzkumem a navrhnout takové technické řešení trati a tunelových úseků (niveleta, způsob budování podzemních staveb), aby byly minimalizovány negativní vlivy na podzemní zvodně.

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

Z výše uvedených důvodů je realizace AZÚR HMP podmíněně akceptovatelná, kdy by umístění stavby v koridoru mělo být podmíněno podrobným hydrogeologickým průzkumem v závislosti na technickém řešení a niveletě trati a návrhu a realizace takových opatření, aby byly minimalizovány vlivy na hydrogeologické poměry v území (drénování, ovlivnění hladiny podzemních vod) a vodní režim v krajině včetně případného návrhu kompenzačních opatření (realizace opatření v krajině – např. tůň).

A.VII.6 Fauna a flóra, biodiverzita

Pokles biologické rozmanitosti v důsledku ubývání rostlinných a živočišných druhů je současným celosvětovým problémem. V případě realizace koridoru VRT lze očekávat prohloubení následujících negativních vlivů, které působí již v současnosti:

Nárůst fragmentace území

– důsledkem vytváření bariér v krajině je zhoršení migrační prostupnosti. Vznik nových bariér znemožňuje migraci velkých i menších zvířat, ale i rostlinných druhů. Důsledkem ztíženého kontaktu jedinců v populaci je pak zmenšování početnosti, snížená reprodukce a pokles genetické diverzity.

V této souvislosti je třeba uvést, že v území již migrační překážky existují a posuzovaný koridor je s nimi veden v souběhu, vzhledem k potřebě přeložení ulice Mladých Běchovic v rámci vymezeného koridoru by mělo dojít rovněž ke zprostředkování této komunikace pro pohyb organismů v území.

Zmenšení plochy biotopů druhů

– výstavba koridoru VRT a s ní spojený zábor ploch vede k celkovému úbytku životního prostředí ohrožených stanovišť a druhů, které způsobuje přímý pokles početnosti ohrožených fenoménů.

Rozsah, předpokládaný způsob provedení a druh koridoru nedává předpoklad zničení celých populací nebo biotopů, v nichž žijí, a tedy pravděpodobně nepovede ani k významnému negativnímu ovlivnění biodiverzity území. Potenciální vliv koncepce na této strategické úrovni bude mírně negativní.

Riziko šíření nepůvodních druhů rostlin i živočichů, které vytlačují konkurenčně slabší původní druhy

- pro šíření invazivních druhů neofytů vznikají ideální podmínky zejména tam, kde dochází vlivem antropogenních zásahů k narušení či likvidaci stabilizovaných stanovišť. Stavební činnost v území devastuje původní stanoviště a vegetaci a vytvářejí podmínky pro nástup těchto druhů.

Jak vyplývá z provedených orientačních biologických průzkumů v území, dochází k šíření nepůvodních druhů již nyní, jako kompenzační opatření pro vedení koridoru ve střetu s limity využití území v navazujících řízeních

by bylo vhodné stanovit management péče o přilehlé biotopy včetně odstraňování geograficky nepůvodních druhů, a tím podpořit rozšiřování biotopů a zlepšování environmentální kvality ekosystémů v souvisejícím území.

Omezení prostupnosti

- problematika střetů biokoridorů všech úrovní s liniovými stavbami je příčinou omezení přirozené migrace organismů přes řešené území a fragmentace území. Koncepce má v tomto ohledu mírně negativní vliv daný návrhem koridoru VRT, který kříží regionální i nadregionální prvky ÚSES a je ve střetu se zvláště chráněným územím a evropsky významnou lokalitou. Tyto střety ale do značné míry závisí na konkrétním technickém řešení umísťované stavby a na úrovni ZÚR jsou hodnoceny jako mírně negativní, jako minimalizační opatření bylo navrženo další prověření v následných fázích územního plánování, resp. projektové přípravy staveb.

Z hlediska vlivu na ÚSES je třeba přijmout v rámci následné projektové fáze konkrétní technická opatření pro zachování prostupnosti území a jejich zahrnutí do projektu podmínit zastavitelnost koridoru. Vliv koncepce z tohoto hlediska očekáváme mírně negativní, protože ve výrokové části AZÚR HMP č. 10 jsou obsažena územně plánovací opatření pro optimalizaci návrhu z hlediska dopadů do území v podobě podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro navazující ÚPD stanovující požadavky na vytvoření příčných vazeb a snížení bariérového efektu koridoru.

Z hlediska prostorového střetu koridor VRT je z velké části vymezen v dosud volné krajině, kdy rozdělí území na dvě části, s kritickým místem z pohledu biotické složky krajiny v prostoru tzv. „úzkého krčku“ mezi lesními celky Xaverovského háje a Klánovického lesa s přítomností celé řady chráněných režimů z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Nicméně vlastní těleso stavby železniční trati uvnitř koridoru prakticky do částí s přítomností předmětů ochrany zde vymezených ZCHÚ, resp. EVL nezasáhne a lesních porostů se pouze okrajově dotkne v rámci severozápadního výběžku Klánovického lesa, který dnes sleduje linii průseku vedení VN. Průchod vedení VN v minulosti již tuto část lesního celku fragmentoval (zbytky dubových porostů na protější straně průseku).

Z nepřímých vlivů lze uvažovat o teoretické (potenciální) možnosti ovlivnění stávajících hydrologických poměrů v přilehlém okolí, zejména za předpokladu vedení VRT souvisejším zářezem. Tato problematika je ovšem nad rámec hodnocení na úrovni koncepce. Zde je podstatný fakt, že pramenná oblast Xaverovského potoka leží ve velkém odstupu východně a nebude nijak dotčena.

Jednoznačné vyhodnocení vlivů na hydrologické poměry však lze identifikovat až v následné fázi projektové přípravy stavby, na základě znalostí konkrétního technického řešení a podrobného hydrogeologického průzkumu vč. závěrů průzkumu biologického.

V rámci řešeného koridoru a předpokládaných dimenzí a stavebního provedení VRT lze potenciální negativní vliv spatřovat ve změně abiotických podmínek v území, především možnou změnu/narušení vodního režimu, který je pro území (zejména v oblasti Blatova) klíčový. V případě změn abiotických podmínek je možné předpokládat i druhové změny ve složení jednotlivých typů stanovišť.

Výjimky ze zákazů ve zvláště chráněných územích v případech, kdy veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, schvaluje krajský úřad – Magistrát hlavního města Prahy. V následné fázi projektové přípravy staveb je třeba prověřit konkrétní technické řešení záměru a umístění budoucí VRT v rámci koridoru pomocí podrobného biologického průzkumu a navrhnout takové řešení (např. prostřednictvím technických opatření jako jsou ekodukty, nebo překrytí trasy v závislosti na její konečné niveletě), aby byly minimalizovány zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů, vlivy na spojitost jednotlivých ZCHÚ a funkčnost ÚSES.

Vlivem výstavby dojde k zásahům do stávající zeleně na dotčených pozemcích. Konkrétní rozsah kácení je třeba vyhodnotit v následných fázích projektové přípravy stavby pomocí podrobného dendrologického průzkumu a navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů a náhradní výsadby tam, kde je to účelné.

V území lze očekávat běžné druhy fauny obvyklé pro městské lokality v ruderizovaných územích. Z hlediska vlivu na faunu je vzhledem ke stávajícímu charakteru dotčených ploch možné konstatovat, že nedojde k podstatnému úbytku populací druhů ani jejich biotopů či přirozených potravních možností. Vliv na faunu i flóru v řešeném území je vzhledem k charakteru území, předpokládanému využití i sousedství ploch s dostatkem potravních možností, i úkrytů předpokládán spíše nevýznamný, s výjimkou omezení prostupnosti území, kterou je třeba řešit pomocí technických opatření na vlastní trati v následných fázích projektové přípravy staveb. Tento předpoklad je třeba potvrdit pomocí podrobných biologických průzkumů v následné fázi projektové přípravy VRT a návrhu opatření pro minimalizaci vlivů na konkrétní biotopy a jejich prostorové a hydrogeologické podmínky, migrační trasy, resp. populace.

Vzhledem k blízkosti rozsáhlého komplexu Klánovického lesa a Xaverovského háje a charakteru dotčeného území v kontextu jeho okolí je při dodržení zmíněných pravidel možné považovat úbytek životního prostoru

v rámci vymezeného koridoru na této úrovni podrobnosti za přijatelný. Jedná se o vliv, který neohrozí populace v širším okolí a nebude znamenat ohrožení nebo dotčení druhů jako takových.

Z orientačního terénního a rešeršního průzkumu, ale i z charakteristiky přítomných biotopů, nejsou očekávány významné vlivy na biotickou složku krajiny. Z hlediska potenciálního zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů nepředpokládáme významné negativní vlivy realizace předkládané AZÚR HMP. V této souvislosti byla navržena minimalizační opatření, spočívající především v provedení podrobného biologického a hydrogeologického průzkumu a návrhu opatření pro minimalizaci negativních vlivů na biotickou složku krajiny a vodní režim.

A.VII.7 Ochrana přírody a krajiny

V zájmovém území se nacházejí tato zvláště chráněná území, s kterými je navržený koridor v územním střetu:

- Přírodní rezervace Klánovický les,
- Přírodní památka Xaverovský háj,
- EVL Z0110142 – Blatov a Xaverovský háj.

Výše zmíněná zvláště chráněná území spolu územně souvisejí, resp. jsou ve vzájemném překryvu, totéž se týká i území chráněných z hlediska obecné ochrany přírody a krajiny, tj. Přírodního parku Klánovický les a Čihadla a nadregionálního biocentra N1 Vidrholec.

Samotná koncepce obsahuje územně plánovací opatření pro zmírnění dopadů do území v podobě vedení koridoru v relativně optimalizované poloze z hlediska přítomných environmentálních hodnot a souběhu s ostatními koridory dopravních a technických sítí v území. Nová zvláště chráněná území nejsou navrhována. Realizací stavby, již dává rámec posuzovaná koncepce, dojde ke změně habitatu prostředí v koridoru VRT tím, že současný rostlý terén bude místně nahrazen novým tělesem čtyřkolejně železniční trati. Nejmarkantněji se tato situace projeví průchodem přes environmentálně cennější části území mezi průmyslovou zónou Běchovice a areálem technických služeb a severně od ní přes území chráněné jako EVL Xaverovský háj a Blatov, PP Xaverovský háj, PR Blatov a Přírodní Park Klánovice – Čihadla a zároveň nadregionální biocentrum, dále pak méně významně v polních částech nové trati. V tomto území je koridor VRT veden v relativně méně konfliktní poloze podél stávajícího vedení VVN a ulice Mladých Běchovic mezi průmyslovými areály. Z hlediska předmětů ochrany v málo reprezentativním prostoru těchto chráněných území. Nicméně nesporně dojde k přetnutí EVL, zásahu do ochranného pásma PP Xaverovský háj, zásahu do severozápadního okraje PR Blatov a rozdělení nadregionálního biocentra N1 Vidrholec.

V tomto prostoru jsou propojeny dva poněkud odlišné a prostorově oddělené lesní celky vymezením EVL Blatov – Xaverovský háj v jednu evropsky významnou lokalitu, jejíž součástí jsou i dvě nelesní luční enklávy. Totéž lze říci o vymezení nadregionálního biocentra N1 Vidrholec, které je rovněž již v současném stavu fakticky rozděleno vedením dopravní a technické infrastruktury. Z hlediska přímých vlivů toto rozdělení na dvě části, funkční podstatu lesních celků, tj. hercynských dubohabřin (9170) a vlhkých kontinentálních doubrav (9190) a ekologické poměry v nich, prakticky nepozmění. Současné poměry v území jsou v prostoru tzv. „úzkého krčku“ ale i v přilehlém okolí ležícím mimo chráněná území, již dlouhodobě fragmentovány průchodem vedení VN a provozem místní komunikace. Tento dlouhodobý vliv se odráží zejména z pohledu migrace a bude vložení koridoru a následnou realizací VRT pochopitelně zesílen. Soubor těchto negativních vlivů tak bude mít větší souvztažnost zejména s problematikou ÚSES a zajištění migrační propustnosti územím (vymezené nadregionální biocentrum zahrnuje vedle obou lesních celků i rozsáhlé bezlesé území mezi ulicemi Mladých Běchovic a Klánovickým lesem). Okrajový kontakt v rámci nelesní části EVL pak implikuje průběh jihovýchodního cípu koridoru VRT (zahrnující plató stávající železniční trati), a to okrajovým zásahem do jižní část terénní deprese s výskytem bezkolencových luk (6140) severněji.

Zásah do prostorů s výskytem předmětů ochrany EVL (habitaty 9170, 9190, 6410), je v rámci vymezení koridoru VRT jen okrajový. Pokud bychom vzali v potaz vlastní vnitřní linku tělesa VRT, tak do prostorů s výskytem předmětů ochrany prakticky nezasáhne vůbec.

Z nepřímých vlivů lze uvažovat o teoretické (potenciální) možnosti ovlivnění stávajících hydrologických poměrů v přilehlém okolí, zejména za předpokladu vedení VRT souvislejším zářezem. Tato problematika je ovšem nad rámec hodnocení na úrovni koncepce. Zde je podstatný fakt, že pramenná oblast Xaverovského potoka leží ve velkém odstupu východně a nebude nijak dotčena.

Předmětný koridor VRT zasahuje do přírodní rezervace Klánovický les a přírodní památky Xaverovský háj. Dle ustanovení § 36 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny je změna nebo poškozování přírodní památky nebo její hospodářské využívání vedoucí k jejímu poškození zakázáno. V přírodních rezervacích je dle ustanovení § 34 odst. 1 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny zakázáno povolovat a umisťovat stavby.

Z těchto zakázů může dotčený orgán ochrany přírody v případech definovaných v ustanovení § 43 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny udělit na základě žádosti výjimku.

Kromě základních ochranných podmínek daných zákonem o ochraně přírody a krajiny upravují stavební činnost v konkrétním maloplošném zvláště chráněném území také bližší ochranné podmínky dané zřizovacím předpisem.

V případě přírodní památky Xaverovský háj je dle nařízení Rady hlavního města Prahy č. 1/2014 ze dne 7. 1. 2014 možné v přírodní památce Xaverovský háj umisťovat a povolovat nové stavby, provádět terénní úpravy a změny vodního režimu a provádět změny druhu pozemku pouze s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. V případě přírodní rezervace Klánovický les je dle nařízení Rady hlavního města Prahy č. 3/2013 ze dne 19. 2. 2013 možné provádět terénní úpravy, činnosti, které by mohly ovlivnit vodní režim, a změny druhu pozemku pouze s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Bez splnění výše uvedených právních aspektů nebude možné v předmětném koridoru realizovat stavbu VRT.

Vliv koncepce z tohoto hlediska očekáváme mírně negativní. V této souvislosti byla navržena opatření pro minimalizaci vlivů na prostupnost krajiny a zásahů do environmentálně cenných biotopů.

Dílčí střety s MZCHÚ (Přírodní památka Xaverovský háj, Přírodní rezervace Klánovický les a EVL Xaverovský háj a Blatov) byly vyhodnoceny v kapitole A.VI., resp. z hlediska soustavy Natura 2000 v části B tohoto dokumentu. V konkrétních případech, kdy byly identifikovány potenciálně negativní vlivy na zvláště chráněná území, EVL, biotopy chráněných druhů a krajinný ráz, ať už z hlediska dotčení MZCHÚ, ochranného pásma nebo možných nepřímých vlivů či spolupůsobení, byla navržena opatření pro zamezení nebo zmírnění negativních vlivů. V následné fázi projektové přípravy staveb je třeba prověřit umístění záměru, kterému je AZÚR HMP dáván rámec, ve vymezeném koridoru pomocí podrobného biologického průzkumu a navrhnout takové řešení (např. prostřednictvím technických opatření jako jsou ekodukty, nebo překrytí trasy), aby byly minimalizovány vlivy na spojitost jednotlivých ZCHÚ a funkčnost ÚSES. V případě navrhovaného koridoru tak v prostoru, kde dochází ke kontaktu se zvláště chráněnými území, resp. prvky ÚSES (Xaverovský háj) resp. jejich křížení (biokoridor L4), pravděpodobně nedojde k jejich zásadnímu poškození.

Potenciální vliv koncepce z tohoto hlediska očekáváme mírně negativní. Pro zásah do ZCHÚ a EVL je nezbytné udělení výjimky dle § 43 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a souhlas s prováděním terénních úprav nebo činností, které by mohly ovlivnit vodní režim.

A.VII.8Krajina, sídla a urbanismus,

Výstavbou VRT může dojít k ovlivnění kvality krajiny. Negativně bude v důsledku realizace VRT krajina ovlivněna další fragmentací prostředí i populací.

Vzhledem k dálkovým pohledům je nutné vzít v potaz topografii a stávající využití území v kontextu s charakterem stavby, které dává umisťovaný koridor územní předpoklady. Posuzovaný koridor se nachází na východním a severovýchodním úbočí nízkého návrší Homole, v koridoru vedení technických sítí a dopravní infrastruktury z východní strany PP Xaverovský háj a ze zasahující do západního cípu PR Klánovický les. Sledován je koridor stávající silnice Mladých Běhovic a VVN. Směrem k severu prochází koridor VRT zemědělskou krajinou jižně do dálnice D11 a Hummer centra. Řešené území je zejména v jeho severní části otevřenou zemědělskou krajinou – plošinou s rozsáhlými bloky zemědělské půdy bez členění trvalou krajinou zelení. Zároveň je celé řešené území významně poznamenáno stávajícími stavbami, jako jsou průmyslové zóny dálnice, železniční koridor 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běhovicemi a Klánovicemi, a areály technických služeb, rozvodny, ČOV apod.

Z hlediska přírody a krajiny je základní hodnotou v lokalitě Xaverovský háj a Klánovický les, které tvoří celoměstsky významný krajinný prvek městského lesoparku. Zároveň je území chráněno právě pro hodnoty krajinného rázu jako přírodní park Klánovický les – Čihadla.

Řešením posuzované AZÚR HMP č. 10 nejsou vzhledem k rozloze, umístění a vzdálenostem vůči významným horizontům a charakteru navrhovaných změn využití území očekávány významné vlivy na krajinný ráz, estetické dominanty území. Územní vymezení a podmínky využití koridoru jsou navrženy tak, aby byla zajištěna ochrana krajinného rázu. Do řešeného území zasahuje přírodní park Klánovický les – Čihadla. Vlivy na krajinný ráz lze eliminovat zajištěním plnohodnotných sadových úprav okolí trati na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že je nutno pamatovat i na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části nospového tělesa, a přitom zajistit ochranu trakce trolejového vedení. Tato opatření jsou mimo podrobnost územně plánovací dokumentace.

Vliv na krajinný ráz je tak možné charakterizovat jako mírně negativní s dlouhodobým působením a se synergickým spolupůsobením v kontextu ostatních staveb v řešeném území, především liniových staveb dopravní a technické infrastruktury.

Stavba kolejového napojení je proto na úrovni SEA pro AZÚR HMP hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nevyžaduje specifická opatření k ochraně krajinného rázu nad rámec opatření mimo podrobnost územního plánování, uvedených v předchozích kapitolách vlivů na biotu a ekosystémy. Vzhledem k přítomnosti přírodního parku je třeba v následné fázi projektové přípravy stavby prověřit konkrétní technické řešení umístované stavby pomocí hodnocení vlivů na krajinný ráz území dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a navrhnout opatření pro zapojení stavby do krajiny.

Zprostředkovaný potenciálně významný negativní vliv na sídla a urbanizaci byl identifikován z důvodů střetu s limity využití území. Realita územní situace je taková, že tento koridor, pokud má být vymezen, musí protnout existující chráněná území jako limity využití území a nelze jej vést bez střetu s těmito lokalitami, zároveň se významně přibližuje plochám s funkcí bydlení, kterým se v tomto území rovněž nelze vyhnout, pokud má být koridor napojen do stávající trati. Významně negativní vliv je tak konstatován z důvodu prostě skutečnosti významného střetu s územně plánovacími limity využití území, na druhou stranu jsou přijata územně plánovací opatření pro zmírnění faktického ovlivnění takto dotčeného území v podobě trasování koridoru v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování v území a úkolů pro územní plánování zavazující se k vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků. Tato opatření však budou uplatněna až v navazujících řízeních, na úrovni této koncepce je třeba konstatovat střet s principy územního plánování. V této souvislosti je třeba konstatovat, že se jedná o koridor pro umístění stavby v zásadním veřejném zájmu, který je rovněž reprezentován zájmem z hlediska ochrany životního prostředí zprostředkovaným především zlepšením kvality ovzduší a pohody bydlení v důsledku podpory rozvoje nízkooemisní veřejné hromadné dopravy. Z pohledu vyhodnocení vlivů AZUR HMP č. 10 je tak vymezení koridoru považováno za akceptovatelné, a to zejména s ohledem na optimalizaci trasování koridoru a stanovením podmínkám pro rozhodování v území a úkolům pro podrobnější ÚPD jako územně plánovacím opatřením pro zmírnění dopadů do území obsaženým v samotné koncepci, oproti předchozímu řešení územní rezervy, která měla podstatně významnější vlivy na chráněná území, půdu i veřejné zdraví.

A.VII.9 Hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Jedním z problémů Prahy a Středočeského kraje je průchod dopravních koridorů urbanisticky a architektonicky cennými historickými centry měst a obcí. Navrhovaný koridor VRT nezasahuje do architektonicky cenných míst a nepředpokládá se ani vliv na nemovité kulturní památky.

Lze předpokládat, že liniová stavba charakteru VRT nebude mít významné výškové členění a bude doplňovat stávající liniové stavby v řešeném území. Z výše uvedeného je na této strategické úrovni s mírou podrobnosti odpovídající ZÚR možné konstatovat, že vzhledem k morfologii terénu, stávajícímu využití území, a předpokládanému charakteru umístované stavby nedojde k potenciálně významně negativnímu ovlivnění krajinných dominant a panoramat města.

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

Řešením posuzované ÚPD nejsou vzhledem ke vzdálenostem a charakteru navrhovaných změn využití území a stanovení podmínek využití ploch očekávány významné vlivy na hmotný majetek, nemovité památky, a kulturní dědictví ani na architektonické a archeologické dědictví. Bez negativních identifikovaných vlivů s výjimkou potenciálu dotčení archeologických struktur, který však není přímým důsledkem koncepce a lze jej identifikovat téměř vždy. V územní nejsou přítomny žádné ověřené archeologické struktury, což však neznamená, že nemohou být při stavbě nalezeny. Na úrovni AZÚR HMP č. 10 nelze tento vliv specifikovat ani minimalizovat. V navazujících řízeních budou uplatněna opatření vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v účinném znění, jako je záchranný archeologický průzkum a povinnosti stavebníka v případě archeologického nálezu při provádění stavby.

A.VII.10 Hluková zátěž

Posouzení hlukové situace v Praze bylo provedeno na základě hlukových map obsažených v územně analytických podkladech, dle geoportálu Prahy – Atlas životního prostředí v Praze – hluková mapa a na

základě Strategické hlukové mapy Prahy 2017 zpracované Ministerstvem zdravotnictví, pro hodnocení byly vzaty v úvahu i podrobnějších akustické modely pro aktuální uvažované využití území na projektové úrovni.

Vysokorychlostní trať je navrhována povětšinou v nové stopě v území, kde se v jejich blízkosti budou nacházet obydlené lokality. V těchto lokalitách bude nutné splnit hygienický limit hluku 60/55 dB pro den/noc v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy. U tratí s rychlostí nad 160 km/h se ochranné pásmo dráhy rozšiřuje z 60 m od osy krajní koleje na 100 m od osy krajní koleje.

Hlukové emise budou vznikat nejen valivým hlukem ze styku kola s kolejnicí a hlukem z hnacích agregátů ale nově se také bude významným způsobem projevovat aerodynamický hluk, který vzniká při rychlostech vlakových souprav od 200 km/h. Aerodynamický hluk vzniká v důsledku proudění a turbulence vzduchu kolem jedoucích vozů, podvozků a sběračů a u vysokorychlostních vlaků je tento zdroj převažující nad ostatními zdroji z jedoucího vlaku.

Velikost nepříznivých vlivů hluku závisí především na způsobu vedení trasy železniční trati, konstrukci a na technickém provedení železničního svršku.

Z hlediska ochrany obyvatel lze za problém životního prostředí, který by mohl být uplatněním AZÚR HMP č. 10 významně ovlivněn, označit překročení hlukových limitů.

Pro odhad rozsahu překročení limitů byly využity následující podklady:

- výpočtová hluková mapa povrchové dopravy 2017, jedná se o součtové mapy, které znázorňují rozložení součtové hlukové zátěže z automobilové, tramvajové a železniční dopravy v pětidecibellových pásmech pro denní a noční dobu,
- výpočet akustického tlaku pro koridor VRT zpracovaný v rámci Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (Sdružení SUDOP, 2020). Toto hlukové posouzení bylo zpracováno jako součást studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav. Hlukové posouzení se zabývá akustickou situací tratě po její realizaci a předkládá odhad protihlukových opatření.

Dle hlukových map zpracovaných v roce 2017 a prezentovaných na stránkách MZDR ČR je možné konstatovat, že dominantním zdrojem hluk v zájmovém území je hluk od stávající železnice.

Hlukovými ukazateli pro účely strategického hlukového mapování jsou hlukové ukazatele pro den-večer-noc (L_{dvn}), pro den (L_d), pro večer (L_v) a pro noc (L_n). Hlukový ukazatel pro den-večer-noc (L_{dvn}) je hlukovým ukazatelem pro celodenní obtěžování hlukem a hlukový ukazatel pro noc (L_n) je hlukovým ukazatelem pro rušení spánku.

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

- pro silniční dopravu L_{dvn} se rovná 70 dB a L_n se rovná 60 dB
- pro železniční dopravu L_{dvn} se rovná 70 dB a L_n se rovná 65 dB

Akustická studie, která byla zpracována jako součást studie proveditelnosti pro vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav předkládá výsledky výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku ve výhledovém stavu v referenční vzdálenosti 25 m od osy kolejí. Ve studii je proveden odhad protihlukových opatření pro jednotlivé varianty, který respektuje základní hygienické limity hluku z provozu na dráhách. Zpracovatel VVURÚ čerpal z této studie pro potřeby posouzení vlivů AZÚR HMP na hlukovou situaci.

V předběžném hlukovém posouzení zpracovaném v rámci studie proveditelnosti byl proveden výpočet akustického tlaku pro varianty označené SK4, tj. Severní koridor VRT Praha – Břeclav a PK4 Severní koridor VRT Brno – Břeclav bez přímé obsluhy Jihlavy (PK) – v řešeném území jdou obě tyto varianty stejnou stopou ve zde posuzovaném koridoru.

Z výsledků akustického výpočtu vyplývají následující hodnoty akustického tlaku ve vzdálenosti 25 m od osy kolejí (dB) v úsecích řešených posuzovanou AZÚR HMP č. 10.¹⁹

¹⁹ Jedná se o akustický model volného šíření hluku – vykreslení izoliní – v závislosti na projektované rychlosti bez zohlednění vlivu terénu a protihlukových opatření (tj. nejhorší možný scénář, který reálně nemůže nastat).

Tab. 5 Výsledky předběžného výpočtu akustického tlaku pro varianty SK4, PK4 ve vzdálenosti 25 m od osy kolejí (dB) v úsecích řešených posuzovanou AZÚR HMP č. 10, in Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP, 2020).

úsek	Ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve vzdálenosti 25 m od osy kolejí [dB]				
	Řešené varianty VRT				
	SK4	PK4	BK3	BK4	JK4
	den/noc	den/noc	den/noc	den/noc	den/noc
Praha-Zahradní Město – Odb. Xaverov	77,1/71,0	76,8/70,8	-	-	-
Odb. Xaverov – Odb. Nehvizdy	78,1/72,0	78,0/72,0	-	-	-

Jak již bylo zmíněno, vliv na šíření hluku má způsob vedení trasy trati, konkrétně je důležité, zda bude trať vedena na náspu nebo v zářezu. V případech, kdy bude trať vedena na náspu, mohou být hygienické limity hluku bez protihlukových opatření splněny, až ve vzdálenostech stovek metrů.

Potenciálně mírně negativní vliv byl vyhodnocen v důsledku vložení VRT do území jako nového zdroje hlukové zátěže. V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umisťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší, což bude zajištěno v rámci následných povolovacích řízení vlastní stavby. Vymezení koridoru v posuzované AZÚR zvýšení hlukové zátěže samo o sobě negeneruje. Potenciální negativní vlivy jsou minimalizovány požadavky na navazující ÚPD obsaženými ve výrokové části posuzovaného dokumentu, to je důvod pro hodnocení potenciálního vlivu implementace AZÚR na úrovni -1 s místním dosahem a dlouhodobým působením.

Zároveň dojde zprostředkovaně ke snížení absolutního počtu IAD v širších souvislostech, což se pozitivně projeví rovněž z hlediska znečištění ovzduší, z pohledu řešeného území je však tento potenciální zprostředkovaný vliv marginální. Zmírňující územně plánovací opatření jsou obsažena v samotné posuzované koncepci v podobě požadavků na podrobnější ÚPD a stanovení rozsahu tunelových úseků, pro minimalizaci vlivů na obyvatele.

V důsledku uplatnění zde posuzované koncepce, potom dojde rovněž k vybudování protihlukových opatření i v rámci stávajících úseků trati 011 Praha – Kolín, v prostoru mezi Běchovicemi a Klánovicemi, které budou potenciálně dotčeny realizací záměru, kterému je dáván rámeček. Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklad, že na základě geologického průzkumu bude navrženo takové řešení tělesa a konstrukce dráhy, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavby. Případně budou do konstrukce dráhy zabudovány antivibrační prvky. Vlastní vymezení koridoru tak významný vliv vibrací negeneruje. Pro zamezení negativním vlivům byla navržena opatření v rámci SEA, která lze uplatnit v navazujících řízeních (Při umisťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby v důsledku realizace stavby nedošlo k překročení hygienických limitů z hlediska hluku u nejbližších hlukově chráněných objektů a v následné projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení zpracovat podrobný akustický model a návrh protihlukových opatření, jejichž účinnost bude ověřena v rámci zkušebního provozu) i územně plánovací opatření obsažená ve vlastní ÚPD (podmínky pro prověření v navazující ÚPD, využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umisťovaných v řešených plochách (protihluková opatření, tunelové úseky).

Z dostupných podkladů k aktuálnímu uvažovanému záměru v území lze usuzovat, že navrhované využití území pro umístění VRT je možné pouze za předpokladu předchozí realizace protihlukových opatření. Při umisťování stavby, které dává posuzovaná ÚPD rámeček, je třeba prokázat, že v důsledku realizace záměru při spolupůsobení ostatních existujících nebo plánovaných záměrů v dopravně souvisejícím území nedojde k překročení hlukových limitů u realizovaných hlukově chráněných prostor, vymezených ploch bydlení, ani k překročení hlukových limitů u stávajících hlukově chráněných objektů při stávající trati, pokud dojde k navýšení provozu po ní nebo změně hlukových poměrů v území.

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

A.VII.11 Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví

Metodický přístup

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

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

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

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

Při posuzování předkládané územně plánovací dokumentace byly vytipovány determinanty zdraví, které mohou být posuzovanou koncepcí dotčeny, resp. změněny. Posuzované determinanty respektují Strategický rámec Zdraví 2030.

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

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

Návrh posuzované ÚPD byl vyhodnocen vůči přijatým cílům ochrany veřejného zdraví strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na vnitrostátní úrovni a vůči všem determinantám veřejného zdraví relevantním v obecné rovině vůči koncepci, jakou je územně plánovací dokumentace viz kapitola A.II.

A.VII.11.1 Charakteristika populace a jejího zdravotního stavu

Jedná se o území převážně v katastrech Běchovice a Horní Počernice. Převážná část dotčeného území je již v současném stavu hlukově zatížena, kdy v podstatě na všech komunikacích a železniční trati Praha – Kolín, a v jejich bezprostředním okolí dochází k překračování limitních hodnot obou hlukových ukazatelů L_{dn} a L_n.

Nejbližší hlukově chráněné objekty jsou bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5) nacházející se v rozdělení koridoru směrem na Zahradní město. Samotná stavba by v tomto úseku měla být vedena v tunelu za účelem ochrany obyvatel Běchovic před negativními účinky hluku. V km 15,7-15,8 se severně od řešeného koridoru nachází šestice menších budov (rodinných domů nebo menších firemních budov) po západní straně ulice Ve Žlábku, jižně od Špačkova statku v jižní části Xaverova. Dům s č. p. 1633 se nachází ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru, vlastní stavba zde pravděpodobně povede v zářezu. Realizací stavby dojde rovněž k napojení do stávající železniční stanice Praha Běchovice a Praha – Zahradní Město, dojde ke zkapacitnění stávající železniční trati. V prostoru jižně od železniční trati Praha – Kolín se nachází zástavba místní části Běchovice 1, přičemž nejbližší hlukově chráněné objekty jsou zadní trakty rodinných domů podél ulic V potočinách a U vrby, které jsou od stávajícího železničního koridoru odděleny protihlukovou zdí. Budoucí VRT bude v tomto úseku vedena tunelem. Dotčených obyvatel v nejbližších hlukově chráněných objektech jsou řádově desítky. Účinnost protihlukových opatření ve vazbě na plánované napojení VRT a změnu provozu na stávající železniční trati bude třeba prověřit v další fázi projektové přípravy stavby.

Významné nové negativní ovlivnění obyvatel se vzhledem k již existujícímu výraznému impaktu především hlukovému zatížení území z automobilové i železniční dopravy, vzdáleností nejbližších hlukově chráněných

objektů, předpokládanému tunelovému vedení, resp. překrytí trati v blízkosti hlukově chráněných objektů a legislativním požadavkům na ochranu obyvatel nepředpokládá.

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

Jako nejvýznamnější charakteristiku zdraví obyvatel Prahy lze uvést:

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

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

A.VII.11.1 Možný vztah/vliv posuzované ÚPD na vybrané determinanty zdraví

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

Základní skupiny determinantů zdraví:

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

Kvantifikace vlivu takto definovaných determinantů na zdraví:

1. faktory životního prostředí ovlivňují zdraví z cca 15–20 %,
2. genetické faktory z cca 10–15 %,
3. skupina faktorů životního stylu celými 50 %,

4. efektivita, kvalita a dostupnost zdravotní péče ovlivňuje zdraví cca z 10–15 %.

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

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

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

Tab. 6 Vztah zdravotních determinant a předkládané ÚPD

Zdravotní determinanty	Opatření s možným negativním vlivem na danou determinantu	Opatření s možným pozitivním vlivem na danou determinantu
Faktory životního prostředí, zejména kvalita ovzduší, hluk, toxické látky v prostředí	výstavba nového zdroje hluku v území	zlepšení dostupnosti a zvýšení kapacity hromadné dopravy a tím i snížení preferencí IAD s regionálním a celostátním dosahem
Zaměstnanost		
Vzdělanost		
Zdravé využití volného času	zásah do ploch veřejně přístupné zeleně omezení prostupnosti území	
Úroveň a dostupnost zdravotních a sociálních služeb		
Bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, po např. kvalitní bezpečné stavební materiály)		snížení vysokých dopravních zátěží IAD prostřednictvím zlepšení rychlosti a komfortu využití hromadné dopravy z hlediska středních a dlouhých vzdáleností a přestupních vazeb, zlepšení bezpečnosti díky předpokladu vysokého standardu zabezpečení železniční trati a křížení pozemních komunikací

V posuzovaném případě z hlediska ochrany obyvatelstva je navrhováno umístění dalšího zdroje hluku, v tomto případě vysokorychlostní železniční trati a její napojení do stávajícího železničního koridoru včetně jeho zkapacitnění. Předpokládá se vedení trati v koridoru v blízkosti zástavby Běchovic pod povrchem terénu. Při umístění stavby do vymezeného koridoru je třeba prokázat, že nedojde ke vzniku nových nadlimitních stavů z hlediska hluku z provozu po železničních drahách. Na druhou stranu může mít zlepšení komfortu využití hromadné dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti zprostředkovaně pozitivní vliv na snížení IAD, a tím i hlukové zátěže v širším okolí řešených ploch, především však s nadmístním dopadem. Vliv na místní dopravní vztahy uvažovaná VRT nemá. Zároveň dojde k uvolnění kapacity stávajících konvenčních tratí pro nákladní dopravu a osobní dopravu na krátké vzdálenosti.

V následné fázi projektové přípravy stavby, které je dáván rámeček, je třeba zajistit podrobné prověření akustickým modelem se zahrnutím kumulativních a synergických vlivů a návrhu takových parametrů protihlukových opatření, aby v důsledku realizace stavby a staveb souvisejících (napojení do stávající železniční trati, a s tím spojené změny provozu po stávající trati) nedošlo k překročení hygienických limitů z hlediska hluku u nejbližších hlukově chráněných objektů. Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že návrh AZÚR HMP neumísťuje do obytného území města zdroje znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla významně znečišťovat ovzduší emisemi či zápachem, za předpokladu dodržení navrhovaných podmínek využití území. Zprostředkovaně se rovněž potenciálně pozitivně projeví zvýšení kapacity přepravy VHD, a tím i relativní nižší atraktivita IAD v nadmístním měřítku a uvolnění kapacity stávajících tratí pro nákladní dopravu a tlak na její přesun ze silnice na železnici.

V důsledku modernizace stávající trati dojde ke zvýšení bezpečnosti.

Hlavními potenciálními problémy v řešeném území z hlediska veřejného zdraví jsou hluk, případně znečištění ovzduší vyvolané automobilovou dopravou. Pozitivně z hlediska dopravní situace se projeví realizace navrženého dopravního systému s předpokladem přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch snížení dopravních kongescí a zatížení hustě obydlených částí města a zlepšení obsluhy území bezemisní veřejnou dopravou, a to v nadmírném měřítku na střední a dlouhé vzdálenosti. Uvažovat lze rovněž s relativním upřednostněním cestování vlakem v evropském kontextu na úkor letecké dopravy. Další faktory jsou z hlediska vlivu na obyvatelstvo nevýznamné.

Pozitivně se na pohodě obyvatel města projeví zvýšení kapacity VHD přímé na dlouhé a střední vzdálenosti i nepřímo prostřednictvím uvolnění stávajících přetížených tratí, se zprostředkovaně pozitivním vlivem na pokles intenzity dopravy v rezidenčních územích, což má za následek snížení možných kolizí s chodci (což jsou z pravidla nehody s největšími následky), pokles vibrací, exhalací a hlukové zátěže. Rovněž vzroste rychlost, plynulost a komfort dopravy. To vše je třeba uvažovat v kontextu dopravního systému jako celku na republikové úrovni. Realizace dopravního systému bude znamenat zlepšení kvality bydlení v obytných objektech podél současných přetížených komunikací. S tím je možno očekávat i zlepšení psychické pohody obyvatelstva, neboť negativní zátěž se zmírní. Zlepšena bude i dojezdnost ze vzdálenějších regionů a pro návštěvníky města kapacitní a rychlou nízkoemisní dopravou.

A.VII.11.2 Vyhodnocení vlivu posuzované ÚPD na vybrané determinanty zdraví

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

Tab. 7 Přehled vlivů na environmentální determinanty tabelárně

Determinanta	Pozitivní vliv	Negativní vliv	Neutrální	Komentář
Hluk	++	-		Optimalizace dopravního systému, snížení dopravních kongescí a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nejzatíženějších území. Vložení nového zdroje hluku do území.
Prach				Bez vlivu.
Znečištěné ovzduší	++			Optimalizace dopravního systému, snížení dopravních kongescí a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nejzatíženějších území.
Zaplavené území, antropogenní rizika		-		Potenciál dotčení záplavových území a retenčních prostor, který je řešitelný pomocí technických opatření v projektové části stavby a dílčí snížení retenční schopnosti území v důsledku budování nových zpevněných a zastavěných ploch a zásahu do podzemních struktur.
Infekce			0	Bez vlivu.
Sociálně patologické jevy			0	Bez možnosti ovlivnit tuto determinantu.
Zaměstnanost			0	Bez podstatného vlivu.
Vzdělanost			0	Bez možnosti ovlivnit tuto determinantu.
Zdravé využití volného času		-		Snížení prostupnosti území
Úroveň a dostupnost zdravotnických a sociálních služeb			0	Bez možnosti ovlivnit tuto determinantu.
Bezpečnost	++			Optimalizace dopravního systému.

Hodnocení je provedeno podle jednoduché symboliky:

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

- posuzovaná koncepce generuje potenciální mírně negativní ovlivnění této determinanty veřejného zdraví
- posuzovaná koncepce generuje potenciální významně negativní ovlivnění této determinanty veřejného zdraví

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

A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy

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

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

A.VII.12.1 Způsob hodnocení kumulativních a synergických vlivů

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

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

Působení kumulativních, resp. synergických vlivů lze rozdělit na působení složkové a prostorové:

Složkové vlivy – tj. vlivy jednotlivých „výroků“ na jednu složku životního prostředí, resp. na dané „téma“, specifikované v kap. A.3. (ovzduší, voda, půda...atd.). S ohledem na to, že působí na jednu složku území, považujeme tyto vlivy v principu za „kumulativní“.

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

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

Add: Zjištění skutkové stavu, Předmětný úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany je součástí VRT Praha – Brno, ale také součástí VRT Praha – Hradec Králové – Polsko připravované v dlouhodobějším horizontu. Navrhovaný koridor má sloužit k umístění, povolení a realizaci veřejně prospěšné stavby vysokorychlostní

železniční trati a má být koncipován tak, aby umožnil převedení většiny dálkové dopravy ze stávajících konvenčních tratí Praha – Pardubice a Praha – Hradec Králové a posílil potřebnou kapacitu pro příměstské, případně pro nákladní vlaky.

Analýzou veřejně dostupných zdrojů (především IS EIA, ÚAP Praha a portálu Aktuálně pořizovaných změn ÚP HMP) byly zjištěny následující související záměry v souvisejícím území:

Záměr I/12 Běchovice – Úvaly

Záměr I/12 Běchovice – Úvaly, kód záměru dle IS EIA: MZP473, byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 28. 2. 2018 pod č.j. MZP/2018/710/38 souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. (Dokumentace Ekola a kol., 2017, Posudek RNDr. Oldřich Vacek, CSc., září 2017). Stavba řeší vybudování kapacitního obchvatu pražských městských částí Běchovice, Újezd nad Lesy a města Úvaly. Navazuje na stavbu Pražského okruhu 511 Běchovice – D1, která je rovněž v přípravě. Jedná se o novostavbu směrově rozdělené čtyřpruhové přeložky silnice I. třídy návrhové kategorie S 24,5/100 v délce 12,601 km, v úseku Běchovice – Úvaly. Trasa přeložky komunikace začíná napojením na mimoúrovňovou křižovátku Dubeč (MÚK Dubeč bude realizována v rámci záměru Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 (dále jen „SOKP 511“) odkud pokračuje východním směrem přes městské části Praha – Dubeč, Praha – Běchovice, Praha – Koloděje a Praha 21, dále severně od obcí Sibřina, Květnice a Dobročovice. Do původní trasy se silnice vrací za městem Úvaly mimoúrovňovou křižovátkou Tuklaty. Součástí stavby jsou úpravy silnic II. třídy, III. třídy a místních komunikací v celkové délce 5,639 km a úpravy přístupových cest a polních cest v celkové délce 8,857 km, a dále vybudování 6 mostů na trase přeložky silnice I/12 a 17 mostů na ostatních komunikacích. Předpoklad realizace 2022–2026 společně se stavbou D0 511 Běchovice – D1.

Realizaci předmětné stavby dojde především k odstranění zdlouhavého průjezdu městskými částmi Praha-Běchovice, Újezd nad Lesy a městem Úvaly. Zároveň dojde k odklonění veškeré tranzitní, meziměstské a příměstské dopravy na novou kapacitní komunikaci. Přeložka silnice I/12 svou nově navrženou polohou umožňuje přeměnu stávající silnice I/12 na komunikaci nižší třídy s možností zklidnění dopravy a změny navazující infrastruktury. Nová poloha silnice I/12 mimo zastavěné části umožňuje i realizaci prostorově náročnějšího čtyřpruhového, směrově děleného příčného uspořádání, které odpovídá stávajícím a předpokládaným dopravním zatížením a významu komunikace.

Stavba přeložky silnice I/12 dále zahrnuje realizaci propustků na hlavní trase a ostatních silnicích a komunikacích, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodních toků, přeložek, provizorních komunikací, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb. Z hodnocení provedených v dokumentaci vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými technickými a organizačními opatřeními a které by zásadně bránily realizaci stavby. Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, přírodní zdroje, vlivy na zvláště chráněné území). Určité vlivy předmětného záměru se však mohou promítnout i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (např. vlivy záměru na akustickou situaci a ovzduší). Realizace záměru nebude představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Za tímto účelem byla navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. S tímto hodnocením se ztotožnil též zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace, a na základě obdržených vyjádření, doporučuje záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Ve výše uvedeném závazném stanovisku jsou podrobně specifikovány relevantní podmínky pro následné povolení řízení v dalších fázích projektové přípravy záměru, které musí být respektovány, a to včetně koordinace se stavbou 511 SOKP.



Obr. 41 I/12 Běchovice – Úvaly, zdroj: ŘSD

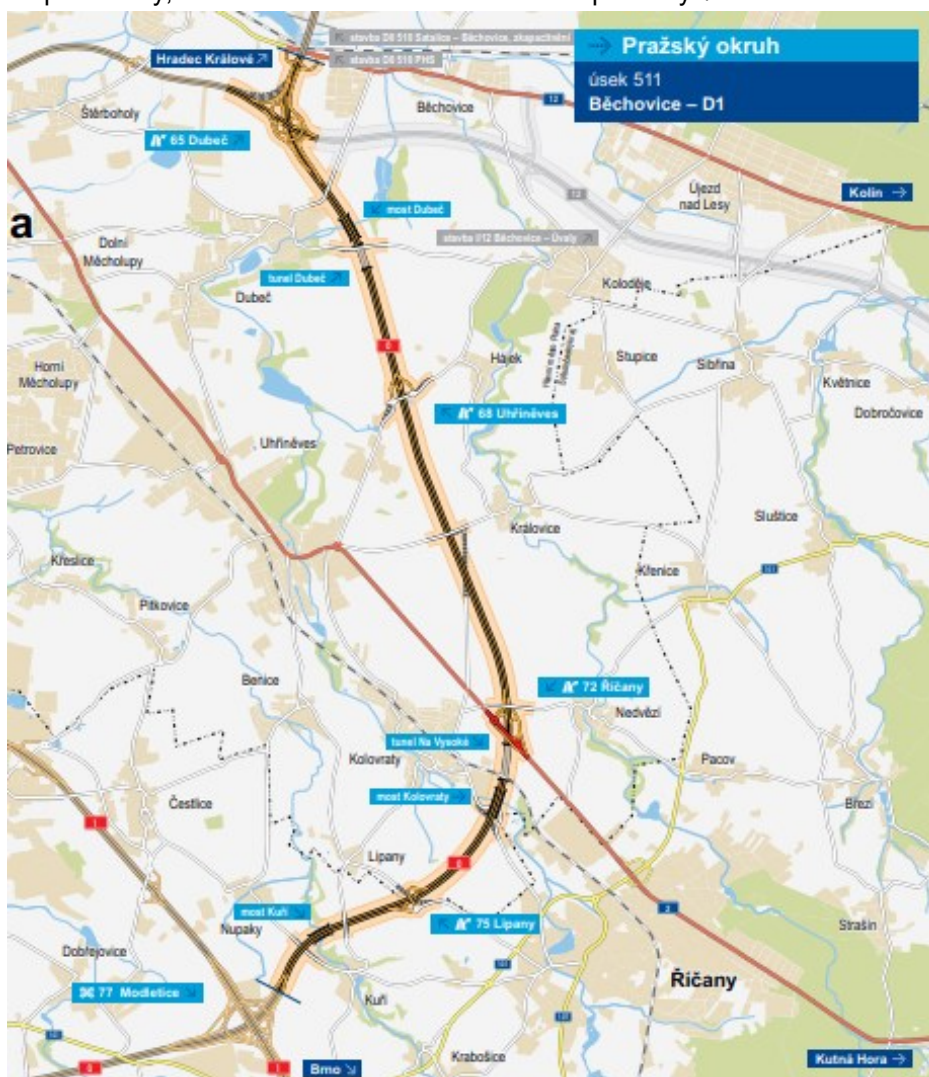
Záměr D0 511 Běchovice – D1

Záměr D0 511 Běchovice – D1, kód záměru dle IS EIA: MZP472, byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 23.11.2017 pod č.j. MZP/2017/710/1992 Souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. (Dokumentace Ekola a kol., 2017, Posudek Ing. Josef Tomášek, CSc., srpen 2017).

Stavba silničního okruhu kolem Prahy D0 511 v úseku Běchovice – D1 v délce 12 571 m (začátek úseku je v km 64,000, konec úseku v km 76,571). Záměr je navržen v definitivním šířkovém uspořádání jako šestipruhová komunikace kategorie D 34,5/100 s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy. Součástí záměru je přeložka Štěrboholské radiály v kategorii S 22,5/100 a délce 1 140 m, která dále přechází v přeložku I/12 Běchovice – Úvaly. Ta představuje navazující samostatnou stavbu vedenou v obchvatové jižní poloze mimo městskou část (dále jen „MČ“) Praha – Běchovice, MČ Praha 21 a město Úvaly (posuzovanou samostatně v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“)). Technické řešení záměru zahrnuje i krátký úvodní cca 40 m dlouhý napojovací úsek na Hostivařskou spojku. Úsek propojí již provozované části SOKP. Dojde tak ke spojení dálnic D1 a D11 se zbylými dokončenými částmi D0 v jihozápadním segmentu SOKP. Trasa úseku 511 si zachovává odstup od obytných sídel tak, aby v blízkých obcích došlo k co nejmenšímu negativnímu ovlivnění životního prostředí. Tohoto cíle bude dosaženo realizací protihlukových opatření, tj. valů, protihlukových stěn či zelených pásů. V rámci záměru jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) (MÚK Dubeč, MÚK Uhřetěves, MÚK Říčany, MÚK Lipany), 5 mostních objektů v MÚK Dubeč, 5 mostů na SOKP a 10 mostů přes SOKP, 2 mosty na silnicích a rampách mimo SOKP a 2 tunely – tunel Na Vysoké (384 m) a tunel Dubeč (275 m). Předmětný záměr dále zahrnuje realizaci propustků na SOKP i na silnicích a rampách mimo SOKP, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že předmětný záměr nepředstavuje významné negativní ovlivnění životního prostředí a je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, přírodní zdroje, vlivy na zvláště chráněné území). Určité vlivy předmětného záměru se však mohou promítnout i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (např. vlivy záměru na akustickou situaci a ovzduší). Realizace záměru nebude představovat negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. Ve vzdálenějších oblastech pak bude realizace záměru znamenat pozitivní vliv na životní prostředí (převedení tranzitní dopravy na nadřazený komunikační systém). V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Za tímto účelem byla navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. S tímto hodnocením se ztotožnil též zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace, a na základě obdržných vyjádření, doporučuje záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Ve výše uvedeném závazném stanovisku jsou podrobně specifikovány relevantní podmínky pro následné povolovací řízení v dalších fázích projektové přípravy záměru, které musí být respektovány, a to včetně koordinace se stavbou přeložky I/12.



Obr. 42 Stavba D0 511 Běchovice – D1, zdroj: ŘSD

Výše uvedené stavby silničních komunikací jsou situovány jihovýchodně od řešeného území. Stavba přeložky I/12 včetně související D0 511 SOKP bude realizována v období před realizací zde posuzované VRT, spolupůsobit tak bude především v kontextu již realizovaného SOKP v tomto úseku a přeložky I/12, které odvedou dopravu ze zastavěného území Běchovic a zároveň přispějí ke zlepšení dopravní situace na území aglomerace především jejího východního sektoru.

Ve vztahu k uvažovanému koridoru VRT a rozšíření koridoru stávající železniční trati Praha-Kolín v prostoru železniční stanice Běchovice lze v případě obou dopravních staveb uvažovat nepřímé kumulace vlivů z hlediska záboru ZPF, snížení retenční schopnosti krajiny a rozšiřování tepelného ostrova města bez přímé územní souvislosti. Z tohoto hlediska lze tedy vzhledem ke stávající zastavěnosti území uvažovat zprostředkovaně synergické vlivy v souvislosti s výstavbou dopravních staveb, které do souvisejícího území vloží další zpevněné povrchy. Dojde tak k nepřímému synergickému spolupůsobení z hlediska snižování retenční schopnosti území i rozšiřování tepelného ostrova města s mírně negativním směrem a rozsahem působení, které bude technicky řešeno odvodněním v souladu s legislativou, a v závislosti na konkrétním řešení stavby trati a ozelenění jejího okolí

Z funkčního hlediska se tak nejedná o vzájemnou kumulaci vlivů, ze zprostředkovaných vlivů lze uvažovat pouze synergické spolupůsobení z hlediska zkapacitnění dopravní obsluhy území s pozitivním vlivem především na hospodářský pilíř udržitelného rozvoje a pohodu bydlení.

Dojde k pozitivnímu synergickému spolupůsobení vlivu z hlediska přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nadřazených dopravních tahů oproti průjezdu rezidenčními oblastmi, v kontextu vybavení území kapacitní železniční dopravou, uvolnění kapacit stávajících tratí, a předpokladu snížení individuální automobilové dopravy z hlediska především středních a velkých vzdáleností. Všechny výše zmíněné stavby tak budou vzájemně zprostředkovaně mírně pozitivně spolupůsobit ve smyslu vybavení území moderní kapacitní dopravní infrastrukturou a zlepšení stávající nevyhovující situace v dopravě včetně externalit s tím souvisejících a zvýšení bezpečnosti dopravy jako celku.

Jiné relevantní připravované záměry nebo strategická rozhodnutí v území souvisejícím s posuzovanou AZÚR HMP č. 10 nebyly v rámci vyhodnocení zjištěny.

Z hlediska stávajícího využití území budou spolupůsobit především již zastavěné plochy s funkcí rezidenční, výrobní a stavby dopravní a technické infrastruktury, které jsou v bezprostředním kontaktu s řešeným koridorem. Jedná se o následující spolupůsobící skutečnosti již přítomné v řešeném území:

- Zastavěné území – rezidenční plochy v prostoru jižně od žst. Běchovice za protihlukovou zdí, bytové domy při ulici Mladých Běhovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5), rodinné domy po západní straně ulice Ve Žlábku v km 15,7 ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru,
- Zastavěné území – průmyslové a komerční plochy – Průmyslová zóna Běchovice – při jižní hranici, areál technických služeb při západní hranici, ČOV Běchovice, jižní část, skladový areál Xaverov při jihovýchodní hranici;
- Dopravní stavby – stávající železniční trať v prostoru železniční stanice Běchovice, D11 od areálu Hummer Centra po hranici Prahy, ulice Mladých Běhovic v úseku od Běhovic po skladovací areál Xaverov,
- Technické stavby – Rozvodna Běchovice, VVN – Běchovice – hranice Prahy;

Způsob vzájemného spolupůsobení s existujícími skutečnostmi v řešeném území je blíže charakterizován v prostorové složkové analýze v rámci kapitoly A.IV. a graficky vyjádřen v Obr. 39

- Add: Identifikace dotčených složek životního prostředí (jevů, charakteristik).

Výčet nejzávažnějších případů zjištění kumulativních a synergických vlivů tak je uveden v kartách lokalit a identifikován prostřednictvím grafické stupnice (světle a tmavě červená barva, resp. červený rámeček) a to vůči jednotlivým sledovaným složkám, resp. v územních souvislostech.

Kumulativní, resp. synergické vlivy byly identifikovány v kapitole A.VI.2 vůči těmto sledovaným složkám:

Voda

- referenční cíl 4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních a povrchových vod – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým účinkem z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch do území s dosud přirozeným vsakem v kontextu stávající zastavěnosti

Ovzduší a klima

- referenční cíl 5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO_x, PM₁₀ a B(a)P – identifikován potenciálně mírně pozitivní nepřímý vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozvoje nízkooemisní dopravy
- referenční cíl 5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozšiřování

zastavitelných ploch a zvyšování teplot povrchů v kontextu stávajícího stavu území a jeho územního rozvoje

Hluková zátěž

- referenční cíl 6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování – identifikován potenciálně mírně pozitivní nepřímý vliv se synergickým spolupůsobením a širším dopadem v kontextu přerozdělení dopravních zátěží a zároveň i mírně negativní vliv s dopadem do bezprostředního okolí koridoru v místech souběhu a křížení s jinými dopravními stavbami se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území

Sídla a urbanizace

- referenční cíl 7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou – identifikován potenciálně mírně pozitivní vliv se synergickým spolupůsobením v kontextu přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železniční dopravy

Krajina

- referenční cíl 9.1 chránit krajinný ráz – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového koridoru pro liniovou stavbu v kontextu s ostatními disturbancemi v řešeném území

- Add: Územní identifikace těchto vlivů

Oblast přímých kumulací lze vymezit v prostoru řešeného koridoru, zejména v úseku, kde dochází k souběhu s ulicí Mladých Běchovic, resp. dálnicí D11 a napojení koridoru do stávající železniční infrastruktury, podrobněji viz obr. 39. V uvažovaném území bude spolupůsobit stávající a nově navrhované nebo připravované využití území. Z přímých vlivů lze uvažovat vyšší podíl zastavěného území v kontextu stávajícího zastavěného území a nově vymezeného koridoru s nepřímým spolupůsobením územního rozvoje v širším měřítku dostavby dopravních staveb, a to vůči retenční schopnosti území podél stávající železniční trati 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi a v rozsahu celého nově vymezeného koridoru. A rovněž potenciální synergické ovlivnění hydrogeologických poměrů v bezprostředním okolí stávající železniční trati tam, kde je vedena zářezem v rozsahu vymezeného koridoru a jejího křížení nově vymezený koridorem VRT.

Z hlediska hlukové zátěže lze uvažovat potenciální spolupůsobení provozu na stávající železniční trati 011 Praha – Kolín, v úseku mezi Běchovicemi a Klánovicemi předpokladu změn v jeho kapacitě, a nově vloženého zdroje hlukové zátěže v podobě provozu po nové železniční trati, a to v prostoru stávajícího koridoru a jeho křížení koridorem VRT v jižní části území v závislosti na rozsahu budoucího řešení tunelových úseků a změně provozu ve stávajícím koridoru vůči stávající zástavbě Běchovic. Zároveň lze uvažovat potenciál synergického spolupůsobení hlukové zátěže v prostoru, kde se koridor VRT přiblíží dálnici D11 v severní části řešeného území bez dopadu na hlukově chráněné objekty, které se v tomto území nenacházejí. Oblast přímých kumulací lze vymezit v prostoru řešeného koridoru, zejména v úseku, kde dochází k souběhu s ulicí Mladých Běchovic, resp. dálnicí D11 a napojení koridoru do stávající železniční infrastruktury,

Přímo spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči biotické složce krajiny, kdy vymezení koridoru pro VRT přispěje k zesílení existující negativní disturbance v prostoru styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, a to zejména z hlediska migrační prostupnosti území a zásahu do environmentálně stabilnějších částí krajiny a vlivu na krajinný ráz území. V této souvislosti obsahuje posuzovaná koncepce územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů jako je vymezení koridoru v souběhu se stávajícími disturbancemi v území v podobě vedení dopravních a technických sítí, což však dává potenciál zesílení nepříznivých vlivů. V koncepci jsou stanoveny podmínky pro rozhodování v území s důrazem na vybudování příčných vazeb a tunelových úseků minimalizujících bariérový efekt stavby, které vzhledem k situačnímu řešení pravděpodobně zahrnou i přeložky a úpravy stávajících dopravních staveb.

Potenciálně spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči krajinnému rázu, a to v rozsahu viditelnosti souběhu těchto staveb z okraje zástavy nebo otevřené krajiny.

- Add: Učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek.

V oblasti přímých kumulací v prostoru řešeného koridoru, zejména v úseku, kde dochází k souběhu s ulicí Mladých Běchovic, resp. dálnicí D11 a napojení koridoru do stávající železniční infrastruktury dojde k poměrně významnému zvýšení zastavěnosti území v souvislosti s uvažovanou změnou ÚPD v důsledku budování a úprav infrastrukturních staveb především VRT a přeložek stávajících sítí. V této souvislosti je příspěvek

železniční trati z hlediska spolupůsobení i s ohledem k jejímu částečně podzemnímu řešení, míře zornění a zastavěnosti území, mírně negativní v kontextu ostatních vyvolaných staveb s mírně negativním spolupůsobením z hlediska snížení retenční schopnosti území a vlivu na mikroklimatické charakteristiky území v důsledku budování nových zpevněných povrchů a ploch s vyšší povrchovou teplotou v letním období. Odvodnění staveb bude řešeno v souladu s platnou legislativou tak, aby byla zachována retenční schopnost území, resp. povrchový odtok. Vlivy na hydrologické charakteristiky závisí na konkrétním technickém řešení záměru, kterému je posuzovanou AZÚR HMP dáván rámec, především na konečné niveletě stavby a na tom, zda bude VRT vedena spíše v zářezu nebo na náspu. Částečné překrytí trati a předpoklad ozelenění okolí stavby by mělo zajistit zachování mikroklimatických charakteristik území v závislosti na zvolených sadových úpravách. V tomto prostoru tak potenciálně dojde k poměrně významným negativním vlivům se synergickým spolupůsobením z hlediska snížení retenční schopnosti území a rozšiřování tepelného ostrova města, avšak příspěvek posuzované AZÚR HMP č. 10 je v kontextu stávajícího stavu území zanedbatelný. Přímé kumulativní, resp. synergické vlivy na retenční schopnost krajiny a mikroklima tak jsou spíše marginální a budou řešeny technicky prostřednictvím systému odvodnění a retence dešťových vod a sadovými úpravami v rámci umístění stavby, které je vymezením koridoru dáván rámec, do vymezeného koridoru.

Přímo spolupůsobit bude rovněž souběh stávajících sítí technické a dopravní infrastruktury spolu s VRT, které jsou vedeny v souběhu vůči biotické složce krajiny, kdy vymezení koridoru pro VRT přispěje k zesílení existující negativní disturbance v prostoru styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, a to zejména z hlediska migrační prostupnosti území a zásahu do environmentálně stabilnějších částí krajiny a vlivu na krajinný ráz území. Synergický vliv je hodnocen jako mírně negativní, působení bude dlouhodobé, stejně jako působení vlastní stavby. Dojde k rozšíření prostoru, kde je přetnuto území se soustředěním environmentálních hodnot a negativnímu zesílení působení stávajících liniových staveb z hlediska krajinného rázu, zásahu do zeleně, biotické složky krajiny a její fragmentace, migrační prostupnosti pro organismy i člověka. Koncepce obsahuje územně plánovací opatření pro zmírnění negativních dopadů do území v podobě požadavku na vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků pro zamezení bariérového efektu, které jsou stanoveny v textové části výroku. To vše je třeba zohlednit při zastavování koridoru v navazujících řízeních a zvolit takové technické řešení trati a souvisejících staveb (včetně přeložek stávajících sítí), aby byla zajištěna prostupnost území a minimalizovány vlivy na biotickou složku krajiny, a to včetně vlivu na hydrický režim území a hladinu podzemní vody. Umístění stavby v navazujících řízeních je třeba prověřit provedením podrobného biologického, dendrologického a hydrogeologického průzkumu vlastního koridoru a souvisejících ekosystémů a návrhem technických opatření pro zajištění migrační prostupnosti nejen pro organismy v území, ale rovněž pro obyvatele a návštěvníky a návrhem kompenzačních opatření z hlediska péče o zvláště chráněná území a environmentálně cenné biotopy, včetně biotopů s potenciálem rozvoje bezkolencových luk v územně souvisejícím území a náhradních výsadeb za dotčené porosty vzrostlých dřevin a sadovými úpravami pro zapojení stavby do krajiny. Tato opatření nelze uplatnit na strategické úrovni ZÚR.

Přímo negativně spolupůsobit bude rovněž souběh dopravní infrastruktury spolu s VRT z hlediska hlukové zátěže území, kdy vymezení koridoru pro VRT bude synergicky spolupůsobit spolu s provozem po stávajících či plánovaných dopravních stavbách, ulici Mladých Běchovic a D11, včetně kumulativního vlivu v kontextu napojení trati do stávajícího železničního koridoru Praha-Běchovice, resp. Zahradní Město. Synergický vliv i kumulativní vliv je v tomto případě hodnocen jako mírně negativní, působení bude dlouhodobé, stejně jako působení vlastní stavby, které nesmí přesáhnout hygienické limity u nejbližších hlukově chráněných objektů. Toho lze dosáhnout několika způsoby a jejich kombinací. Umístění stavby v řešeném koridoru je třeba prověřit zpracováním podrobného akustického modelu pro ověření hlukového pozadí, jeho ovlivnění uvažovanou stavbou, a to včetně spolupůsobení ostatních zdrojů v území a návrhu opatření pro zajištění dodržení hlukových limitů u nejbližší chráněné zástavby včetně ověření účinnosti těchto opatření v rámci zkušebního provozu stavby v rámci kolaudačního řízení.

Nepřímo se posuzovaná koncepce pozitivně projeví především zvýšením přepravní kapacity, komfortu a rychlosti železniční dopravy, pak i optimalizací dopravního systému na úrovni aglomerace resp. celé republiky, a to v důsledku vytvoření podmínek pro upřednostnění železniční dopravy na úkor automobilové a letecké dopravy především na střední a velké vzdálenosti, a tím i relativní snížení zatížení okolí významných dopravních tahů v rámci celé republiky z hlediska externalit spojených s automobilovou dopravou – znečištění ovzduší a hluková zátěž. Zprostředkovaně pozitivní spolupůsobení v kontextu úprav stávajícího dopravního systému pak lze identifikovat z hlediska snižování zatížení dopravní sítě a zvyšování bezpečnosti jako zprostředkovaně mírně pozitivní synergický vliv s regionálním a nadregionálním dopadem.

V této souvislosti jsou rovněž identifikovány mírně pozitivní vlivy se synergickým účinkem z hlediska vybavení území dopravní infrastrukturou s působením na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje. Celkově tak lze očekávat převážně mírně negativní až mírně pozitivní spolupůsobení vlivů v důsledku realizace předkládané ÚPD v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a záměrů v řešeném území a jeho bezprostředně souvisejícím okolí. Pro zamezení negativním vlivům budou uplatněna opatření zejména vzhledem k zamezení

potenciálně negativního vlivu na obyvatele v důsledku hlukové zátěže vyplývající z legislativy, která budou uplatněna v další fázi projektové přípravy staveb. ÚP vymezuje územní předpoklady pro zvýšení bezpečnosti obyvatel např. pro budování mimoúrovňových křižení a uzlů kombinované dopravy. V posuzovaném případě nebyly zjištěny potenciálně významné negativní vlivy s kumulativním nebo synergickým spolupůsobením. Posuzovaná AZÚR HMP č. 10 je tak z pohledu zpracovatele VVURŮ akceptovatelná. Kumulativní, resp. synergické vlivy z pohledu EVL Blatov – Xaverovský háj, podrobněji viz příloha č. 1 tohoto dokumentu.

Přímé kumulace v blízkém kontaktu s územím EVL lze předpokládat v prostoru řešeného území koridoru VRT, tedy v úseku, kde dochází k souběhu s ulicí Mladých Běchovic, a v místě napojení koridoru do stávající železniční infrastruktury – úseku železniční trati na západním okraji Újezdu nad Lesy, v místní části Blatov. V těchto prostorech dojde k poměrně významnému zvýšení zastavěnosti území, jednak v souvislosti se samotnou stavbou VRT, plynoucí z AZÚR HMP č. 10, ale také přeložkami komunikací a stávajících inženýrských sítí, které průchod VRT vyvolá. Lze tak předpokládat spolupůsobení z hlediska snížení retenční schopnosti území a dále pak např. vlivů na mikroklimatické charakteristiky území v důsledku budování nových zpevněných povrchů a ploch. Odvodnění staveb však bude řešeno v souladu s platnou legislativou tak, aby byla zachována retenční schopnost území z pohledu odtokových poměrů. Potenciální ovlivnění hydrologických poměrů, které se z pohledu nepřímých vlivů na předměty ochrany jeví jako nejvíce relevantní, pak bude záviset na konkrétním technickém řešení záměru, kterému je prostřednictvím AZÚR HMP dáván rámec, a to především na výsledné niveletě průchodu liniové stavby a na tom, zda bude VRT vedena spíše v zářezu nebo na náspu. Přímé kumulativní vlivy na retenční schopnost v území se jeví spíše jako málo významné a budou řešeny technicky prostřednictvím systému odvodnění a retence dešťových vod a v neposlední řadě také sadovými úpravami v okolí VRT. Vlivy související s fragmentací a migrační prostupností se projevují již v území dlouhodobě, a s realizací VRT zesílí, nicméně tento faktor se z pohledu předmětů ochrany EVL, nejeví jako významný.

Z tohoto pohledu není předpokládáno takové působení kumulativních vlivů, jež by mělo potenciál významně negativně ovlivnit předměty ochrany EVL Blatov – Xaverovský háj, podrobněji viz vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v rámci Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i, zákona č. 114/1994 Sb. o ochraně přírody a krajiny, Ing. Pavel Koláček, PhD., příloha č. 1 tohoto dokumentu.

- Add: Vymezení kompenzačních opatření, resp. opatření k eliminaci nebo omezení těchto vlivů.

Vzhledem k tomu, že nebyly zjištěny potenciálně významné kumulativní, resp. synergické vlivy AZÚR HMP č. 10 jako celku, nebyla navržena kompenzační opatření z hlediska kumulativních a synergických vlivů.

Navrhovaný koridor nemají takový charakter, aby mohly mít významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního, resp. synergického spolupůsobení.

Koncepce samotná obsahuje zmírňující územně plánovací opatření na strategické úrovni ZÚR, které minimalizují vlivy identifikované vlivy se synergickým účinkem na hlukovou zátěž, hydrologické poměry, ovzduší a klima, sídla a urbanizaci, fragmentaci krajiny a krajinný ráz. Jedná se ustanovení textové části výroku, které stanoví podmínky pro rozhodování v území a úkoly pro podrobnější ÚPD požadující vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků koridoru. Tato opatření částečně zmírní i potenciálně negativní synergické vazby z hlediska snížení retenční schopnosti území a rozšiřování působení tepelného ostrova města. Minimalizační opatření z hlediska spolupůsobení stavby, které je vymezeným koridorem dáván rámec, z hlediska snižování retenční schopnosti území a rozšiřování působení tepelného ostrova města, byla navržena v rámci seka a je třeba je uplatnit v navazujících řízeních uplatněním opatření při vlastní projekční fázi a výstavbě v souladu s legislativou v oblasti odvodnění a zapojení stavby do krajiny prostřednictvím výsadby doprovodné zeleně.

- Add: Monitoring zjištěných vlivů.

Monitoring zjištěných vlivů je podrobně řešen v kapitole A.10, a to souhrnně pro všechny negativní vlivy včetně vlivů kumulativních a synergických. Z věcného hlediska nelze pomocí sledovaných indikátorů vyhodnotit samostatné spolupůsobení vlivů na strategické úrovni zásad územního rozvoje. Speciální indikátor pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů tak nebyly navrženy. Všechny tyto vlivy však jsou obsaženy v sadě navrhovaných indikátorů pro monitoring koncepce viz kapitola A.X. Zároveň je územní rozvoj podrobně monitorován a pravidelně vyhodnocován v rámci ÚAP Praha pro kraj a ÚAP Praha pro obec.

Závěr

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

prostředí. V kontextu vybudování nové VRT lze uvažovat prostorovou kumulaci z hlediska vybudování nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči stávající zastavěnosti území a plánovaným ostatním dopravním stavbám jsou případné kumulace způsobené realizací VRT v tomto úseku marginální, vzhledem k legislativním požadavkům na technické řešení odkanalizování a ochrany obyvatel. Navrhovaný koridor nemá takový charakter, aby mohl mít potenciálně významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění potenciálně negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního resp. synergického spolupůsobení spočívající především ve volbě trasy vymezeného koridoru a jeho umístění v souběhu s již existujícími disturbancemi v podobě vedení technických a dopravních sítí.

V hodnocení jsou zohledněny všechny potenciální vlivy existujících nebo připravovaných záměrů, opatření a strategických rozhodnutí, které by se mohly v daném území projevit. Výše uvedené dokumenty a zdroje informací lze tedy považovat za relevantní a aktuální podklad pro posouzení možných kumulativních, resp. synergických vlivů v kontextu uvažované Aktualizace ZÚR se zohledněním nejistot, které plynou z úrovně podrobnosti, se kterou ZÚR pracuje.

Na základě výše uvedených podkladů lze potenciálně očekávat minimální navýšení hlukové zátěže a další omezení migrační prostupnosti území pro organismy i prostupnosti a přístupnosti krajiny pro obyvatele v důsledku realizace vymezení posuzovaného koridoru, a jeho spolupůsobení s ostatními existujícími, resp. uvažovanými záměry v území. Posuzovaná AZÚR HMP č. 10 obsahuje územně plánovací opatření pro optimalizaci návrhu z hlediska dopadů do území, která je možné uplatnit na této strategické úrovni v samotném návrhu jednak v podobě trasování vymezeného koridoru pro umístění ZÚR vůči přítomným limitům a hodnotám v území a jednak v textové části výroku v podobě stanovení podmínek rozhodování v území a úkolů pro navazující UPD požadující vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků stavby. V rámci SEA byla navržena minimalizační opatření pro minimalizaci všech zjištěných negativních vlivů, která se promítají do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jako požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru dále snižující negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví identifikované v rámci SEA.

A.VII.13 Vzájemné porovnání variant – shrnutí

Jedná se o návrh Aktualizace Zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy, která byla zpracována invariantně. Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí nevyplývá potřeba řešit koncepci variantně, vymezení koridoru obsažené v návrhu AZÚR považuje zpracovatel VVURÚ za dostatečné. Lze tedy srovnávat tzv. variantu nulovou, tj. stav vycházející ze současné situace v území (stávající platná ZÚR obsahuje pouze rezervu pro budoucí prověření ZÚR, od které se zde řešený koridor mírně odchyluje směrem k západu do polohy přimykající se ke stávajícím sítím technické a dopravní infrastruktury) a variantu aktivní, tj. realizaci navrhované AZÚR HMP č. 10 – vymezení koridoru pro umístění VRT. Nulová varianta přitom neumožňuje naplnění závazků a úkolů pro územní plánování dané ostatními strategickými dokumenty na mezinárodní a národní úrovni, tj. realizaci moderního kapacitního železničního spojení jako nízkoeemisního typu dopravy a naplnění závazků v oblasti železniční infrastruktury, které jsou přijaty na základě ostatních strategických dokumentů na národní a mezinárodní úrovni. Pro ilustraci možných řešení byla do porovnání zahrnuta podvarianta územní rezervy překloupené do návrhového koridoru, jako podvarianta nulová bez koridoru. Kdy územní rezerva sice neumožňuje realizaci stavby, je však jednou z předvídatelných možností, jak by se mohla vyvíjet ÚPD, pokud by nebyla realizována zde posuzovaná koncepce. Zároveň je územní rezerva územím hájeným s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Jeho dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití (§ 36 stavebního zákona). Z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 4. 2015, č. j. 4 As 261/2014-70 vyplývá, že územní rezerva je dočasnou ochranou území před záměry, které by mohly územní rezervou stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Územní rezerva tak omezuje využití území (a to i ve smyslu např. budování krajínotvorných opatření) a ve zde sledovaném případě se navíc její vedení územně neshoduje s prověřovaným koridorem. To je důvod, proč byla zahrnuta jako podvarianta, resp. jedna z možností budoucího využití území do níže uvedeného porovnání. Cílem je přehledně porovnat všechny obsažené možnosti v souvislosti posuzovanou ÚPD. Tj. stav bez zastavitelného koridoru – reálná varianta nulová, podvarianta dalšího prověření územní rezervy a vymezení koridoru v jejích hranicích (právně nereálná varianta z hlediska možností zastavění, avšak stav, který má v současnosti dopady do území (hájení) i predikuje vůli vyjádřenou v platné ZÚR pro budoucí využití území, zde ilustrována pro dokreslení stávajícího stavu tj. nulové varianty a územních souvislostí vůči zde prověřované stopě koridoru), a varianta aktivní (s vymezeným koridorem v nové stopě mimo územní rezervu). Stávající ZÚR nelze považovat za variantu zcela prostou záměru na umístění VRT v řešeném území, a to by mělo být diskutováno i v porovnání variant.

Požadavek na vymezení VRT ve směru Praha – Brno je stanoven v PÚR, která jako úkol územního plánování uvádí při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a

rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu s požadavky na změny v území, a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.

Oproti koridoru územní rezervy obsaženému v ZÚR je posuzovaný návrhový koridor vymezen v poloze, která méně zasahuje do území PR Klánovický les, znamená menší zásah do environmentálně cenných území a do fragmentace krajiny, z tohoto pohledu je jednoznačně příznivější vedení trati v navrhované stopě.

Na druhou stranu umístěním nového koridoru VRT do území bude mít nesporně negativní vliv na celou řadu sledovaných charakteristik životního prostředí, podrobněji viz kapitola A.VI. a A.VII. tohoto dokumentu.

Níže uvádíme přehledné srovnání pořadí uvažovaných možností (nelze hovořit o variantách, protože územní rezerva ani nevymezení VRT není reálnou variantou řešené koncepce a nenaplnuje závazky dané ostatními strategickými dokumenty) dle jednoduché symboliky (stanovení pořadí variant 1 až 3, resp. 0, kde nedochází k žádnému vlivu na sledované složky a témata životního prostředí):

Použitá stupnice vyhodnocení:

- | | |
|---|--|
| 1 | uvažovaná varianta, resp. možnost má z hlediska sledovaného tématu životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje relativně nejmenší potenciální negativní vliv, nebo relativně nejvýznamnější potenciálně pozitivní vliv – z hlediska sledovaných témat je tak pro jejich stav a vývoj nejvýhodnější – porovnávány jsou všechny uvažované varianty/možnosti vzájemně a je tak stanoveno jejich relativní pořadí |
| 2 | uvažovaná varianta, resp. možnost je z hlediska sledované složky životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje hodnocena jako druhá nejvýhodnější z hlediska potenciálních negativní vlivů jejího uplatnění, nebo relativně nejvýznamnějších potenciálních pozitivních vlivů jejího uplatnění – z hlediska sledovaných témat je tak pro jejich stav a vývoj druhá nejvýhodnější – porovnávány jsou všechny uvažované varianty/možnosti vzájemně a je tak stanoveno jejich relativní pořadí |
| 3 | uvažovaná varianta, resp. možnost má z hlediska sledovaného tématu životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje relativně největší potenciálně negativní vliv, nebo relativně nejméně významný potenciálně pozitivní vliv – z hlediska sledovaných témat je tak pro jejich stav a vývoj nejméně výhodná – porovnávány jsou všechny uvažované varianty/možnosti vzájemně a je tak stanoveno jejich relativní pořadí |
| 0 | varianta, resp. možnost nemá vůči sledovanému tématu životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje žádnou vazbu, nedojde k žádnému ovlivnění |

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

Tab. 8 Vzájemné porovnání variantních možností

Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	Závazky dané strategickými dokumenty a cíli UR	Obyvatelstvo a veřejné zdraví		Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody	Půda a horninové prostředí		Voda	Ovzduší a klima		Hluková zátěž	Krajina, sídla a urbanismus, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického				Suma
	Závazky	obyvatelstvo	zdraví	Biotická složka ŽP a ochrana přírody a krajiny	půda	horninové prostředí	Vodní zdroje a retenční schopnost	ovzduší	klima	Hluk	infrastruktura	sídla, urbanismus	Kulturní, architektonické a archeologické dědictví	krajina	
AZÚR HMP č. 10	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	2	15
Varianta nulová – bez koridoru	3	2	2	0	0	0	0	2	0	2	3	0	0	1	15
Podvarianta nulová 1 – koridor ve stopě územní rezervy	2	1	1	3	2	1	2	1	1	1	1	1	0	2	19

Závazky dané strategickými dokumenty a cíli udržitelného rozvoje: Hodnoceno je naplnění závazků a strategických cílů v oblasti životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých ostatními strategickými dokumenty. Nulová varianta nenaplní závazky v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury a cíle v oblasti podpory nízkoemisních zdrojů veřejné hromadné dopravy jako jednoho z principů udržitelného rozvoje. Podvarianta nulová 1 částečně naplňuje závazky v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, není však na základě ní možné realizovat dopravní stavby, závazky tedy nejsou zcela naplněny. Relativně nejvýhodnější z tohoto pohledu je potom varianta aktivní, která naplňuje závazky i cíle v oblasti udržitelného rozvoje.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví: Hodnoceno je přispění posuzovaných možností k sociálněekonomickým determinantám veřejného zdraví v podobě pohody bydlení, dostupnosti zaměstnání a mobility a vlivy fyzikální z hlediska veřejného zdraví – bezpečnost, hluková a imisní zátěž. Varianta aktivní a varianta územní rezervy zprostředkovávají přispívají k přerozdělení dopravních zátěží, a tím i zlepšení faktorů prostředí včetně bezpečnosti díky vytvoření územních podmínek pro rozvoj moderní dopravní infrastruktury. Obě jsou srovnatelné, byť varianta územní rezervy není konečným krokem k vytvoření územních podmínek pro umístění stavby, je však jednou z fází strategického plánování. Varianta nulová ponechává stávající stav včetně nedostatečné kapacity kolejové dopravy a rostoucího přetížení dopravního systému. Z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako relativně méně výhodná.

<p>Flóra a fauna, biodiverzita, ochrana přírody: Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů s hodnotami území v oblasti biotické složky krajiny a ochrany přírody a krajiny. Z tohoto pohledu je relativně nejvýhodnější varianta nulová, která neznamená žádný střet s těmito charakteristikami, hodnocena jako 0, což jednak odráží potenciální impakt, jednak dává váhu faktu, že jejím uplatněním nedojde k žádnému střetu s hodnocenými hodnotami oproti oběma variantám s vymezeným koridorem, resp. územní rezervou. Varianta aktivní je díky vhodnějšímu trasování relativně výhodnější než varianta ve stopě územní rezervy.</p>
<p>Půda a horninové prostředí: Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů se ZPF a horninovým prostředím. Z tohoto pohledu je relativně nejvýhodnější varianta nulová, která neznamená žádný střet s těmito charakteristikami, hodnocena jako 0, což jednak odráží potenciální impakt, jednak dává váhu faktu, že jejím uplatněním nedojde k žádnému záboru ZPF ani zásahu do horninového prostředí oproti oběma variantám s vymezeným koridorem resp. územní rezervou, které znamenají potenciální zábor ZPF a zásahy do horninového prostředí ve srovnatelném rozsahu avšak varianta Aktivní přímýkající vymezený koridor ke stávajícím trasám dopravních a technických sítí je relativně výhodnější z hlediska organizace ZPF oproti podvariantě územní rezervy, Zároveň byl aktivní variantě v rámci projednání návrhu udělen předběžný souhlas se záбором ZPF ze strany orgánu ochrany půdy. Z toho důvodu má hodnocení 1 a podvarianta nulová 1 má jako nejméně výhodné řešení přidělenou hodnotu 2.</p>
<p>Voda: Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů s vodními toky, snižování retenční schopnosti území a zásahu do HG struktur. Z tohoto pohledu je relativně nejvýhodnější varianta nulová, která neznamená žádný střet s těmito charakteristikami, hodnocena jako 0, což jednak odráží potenciální impakt, jednak dává váhu faktu, že jejím uplatněním potenciálně nedojde k žádnému záboru zásahu do hydrogeologických poměrů území oproti oběma variantám s vymezeným koridorem resp. územní rezervou, které znamenají rozsah koridoru ve srovnatelném rozsahu avšak varianta Aktivní přímýkající vymezený koridor ke stávajícím trasám dopravních a technických sítí je relativně výhodnější z hlediska odvodnění území, které systémově vyřeší i stávající zpevněné plochy stejně jako průchodnost vůči vodotečím.</p>
<p>Ovzduší, klima: Z hlediska ovzduší jsou aktivní varianty s vymezeným koridorem, resp. územní rezervou srovnatelné v potenciálu přerozdělení dopravní zátěží ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy, varianta nulová nedává žádný předpoklad řešení přetížené dopravní sítě a rostoucích emisí z dopravy, je z tohoto hlediska tedy hodnocena jako relativně méně výhodná. Z hlediska klimatu je naopak hodnocena jako nejvýhodnější nulová varianta z důvodu absence zásahu do území. Obě varianty s koridorem jsou srovnatelné, obě mají nepřímý potenciál snižování emisí skleníkových plynů z dopravy.</p>
<p>Hluková zátěž: Hodnoceno je přispění posuzovaných možností ke snížení hlukové zátěže z dopravy. Varianta aktivní a varianta územní rezervy zprostředkovaně přispívají k přerozdělení dopravních zátěží, a tím i zlepšení faktorů prostředí včetně bezpečnosti díky vytvoření územních podmínek pro rozvoj moderní dopravní infrastruktury. Obě jsou srovnatelné, byť varianta územní rezervy není konečným krokem k vytvoření územních podmínek pro umístění stavby, je však jednou z fází strategického plánování. Varianta nulová ponechává stávající stav včetně nedostatečné kapacity kolejové dopravy a rostoucího přetížení dopravního systému. Z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako relativně méně výhodná.</p>
<p>Infrastruktura: Hodnoceno je přispění posuzovaných možností ke zlepšení dopravního napojení, mobility, bezpečnosti dopravy a pohody bydlení ve městě. Varianta aktivní a varianta územní rezervy zprostředkovaně přispívají k rozvoji dopravní infrastruktury pro bezemisní dopravu, přerozdělení dopravních zátěží, a tím i zlepšení faktorů prostředí včetně bezpečnosti díky vytvoření územních podmínek pro rozvoj moderní dopravní infrastruktury. Obě jsou srovnatelné, byť varianta územní rezervy není konečným krokem k vytvoření územních podmínek pro umístění stavby, je však jednou z fází strategického plánování. Varianta nulová ponechává stávající stav včetně nedostatečné kapacity kolejové dopravy a rostoucího přetížení dopravního systému. Z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako významně méně výhodná stupněm 3 z důvodů závažnosti tohoto problému pro řešení sídelní urbanizace a celkově nedostatečného dopravního systému s celorepublikovým významem.</p>
<p>Sídla, urbanizace: Zde je hodnocen rozvoj urbanizovaného území a střety s principy územního plánování ve smyslu respektování limitů a hodnot přítomných v území, z tohoto hlediska jsou obě možnosti s vymezeným koridorem hodnoceny jako relativně méně výhodné. Naopak varianta nulová bez koridoru neznamená žádný střet s přítomnými hodnotami a limity využití území a je jí tak přidělena hodnota 0.</p>
<p>Hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví: Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů s hodnotami území v oblasti kulturního a architektonického a archeologického dědictví. Z tohoto pohledu jsou varianty srovnatelné, neboť v území se nenacházejí žádné objekty a území památkové ochrany. Potenciální zásah do hmotného majetku nelze na úrovni koridoru porovnat.</p>

Krajina: Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů s hodnotami krajinného rázu. Z tohoto pohledu je relativně nejvýhodnější varianta nulová, která neznámá žádný střet s těmito charakteristikami, v jejím důsledku ale nemá ani potenciál k realizaci veřejných prostranství, doprovodné zeleně a zlepšení prostupnosti území pro obyvatele realizací opatření pro minimalizaci vlivů, je tak hodnocena hodnotou 1. Obě varianty s koridorem, resp. rezervou jsou z tohoto hlediska srovnatelné, vzhledem k přítomnosti přírodního parku relativně méně výhodné – hodnoceny hodnotou 2.

Z výše uvedeného hodnocení vyplývají shodné celkové hodnoty pro variantu nulovou – bez vymezení koridoru a variantu aktivní s vymezeným zastavitelným koridorem pro umístění VRT. Zde je však třeba podotknout, že vzhledem k tomu, že platný ÚP HMP obsahuje územní rezervu pro další prověření VRT, je reálnou nulovou variantou tato možnost, která je ale zároveň relativně nejméně výhodná, co do zvažovaných možností. Navzdory faktu, že zde posuzovaná koncepce vymezení návrhového koridoru pro umístění VRT do území bude mít potenciálně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, z hlediska porovnání dostupných možností se jeví jako racionální a umožňující naplnění závazků a cílů vyplývajících z ostatních strategických dokumentů udržitelného rozvoje, aniž by došlo k zásadnímu střetu se sledovanými charakteristikami životního prostředí a veřejného zdraví.

Návrh posuzované aktualizace ZÚR je řešen invariantně, koridor je navržen v poloze dané obsahem AZÚR HMP č. 10 a vymezením řešeného území, přičemž lze konstatovat, že se v rámci řešeného území jedná o vhodně navrženou lokalizaci především z hlediska stávajícího charakteru řešeného území, jeho environmentálních hodnot, návaznosti na ostatní dopravní koridory i vedení sítě technické infrastruktury i zastavěné území, možnosti technického řešení a propojení na stávající železniční trať a vzdálenosti od obytné zástavby. Koridor je vymezen v souladu s cíli územního plánování na celorepublikové úrovni stanovené PÚR, tj. umisťovat koridory dopravní a technické infrastruktury souběžně za účelem zachování prostupnosti krajiny a minimalizování fragmentace krajiny. Samotný koridor v řešeném území dle názoru zpracovatele VVURÚ lze jen těžko umístit do méně konfliktní polohy. V následných fázích projektové přípravy stavby je však třeba zajistit, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění hodnot v území přítomných. Jedná se především hydrogeologické poměry a o biotickou složku krajiny ve vzájemných souvislostech. Z toho důvodu byla v rámci SEA navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů. To je třeba zajistit pomocí technických opatření na vlastní stavbě např. prostřednictvím vymezení tunelových úseků trasy, stanovení její konečné nivelety, vyhodnocení vlivů na biotickou složku krajiny a návrhem a realizací kompenzačních opatření. Na základě vyhodnocení nevyplývala potřeba řešení koncepce ve variantách, předkládaná aktivní varianta je z hlediska prověření vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačující.

V rámci posouzení vlivů AZÚR 10 HMP na lokality soustavy Natura 2000, viz část B tohoto dokumentu, nebyly prokázány významné negativní vlivy na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo ptačí oblastí. V rámci vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (podrobněji viz příloha 1 tohoto dokumentu) se uvádí: „V současnosti nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz kap. V. Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000). Z výše uvedeného důvodu nebyly zpracovány realizační varianty koncepce z hlediska vlivu na lokality soustavy Natura 2000. Minimalizační opatření vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 byly převzaty do VVURÚ v rámci návrhu požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru (kap. A.XI.) a jejich zpracování je tedy podmínkou realizace záměru při jeho umisťování do koridoru.

Zpracovatel Vyhodnocení vlivů AZÚR 10 HMP na udržitelný rozvoj území, považuje vymezení koridoru ve sledované trase, za odůvodnitelné, nepožaduje zpracování dalších variant řešení koncepce. Pokud má být umístěn koridor VRT do řešeného území, je dle názoru zpracovatele SEA s úrovní podrobnosti ZÚR koridor vymezen vhodně a v rámci něj, je možné budoucí umístění trati zpřesnit tak, aby byly dále minimalizovány vlivy na životní prostředí. Jedinou alternativou bez identifikovaných negativních vlivů by bylo vést koridor ve zcela jiné stopě, což není reálné z hlediska technických požadavků na nápojně body a směrové řešení trati. V rámci zde posuzovaného koridoru je možné pracovat s technickými parametry trati, opatřeními při výstavbě i při provozu trati tak, aby byly minimalizovány vlivy na biotickou složku území, jeho migrační prostupnost, obyvatele i rekreační funkce. Jednou z možností je i prodloužení podzemních úseků trati, nicméně je třeba podotknout, že případné hloubení rozsáhlých tunelových úseků by mělo pro biotickou složku krajiny a hydrogeologické poměry území rovněž nesporně negativní vlivy, v případě vlivu na hydrogeologické poměry trvalého charakteru. Negativním vlivům umístění koridoru do řešeného území se tak nelze vyhnout, lze je však minimalizovat vhodným technickým řešením a citlivou volbou nivelety trati ve vazbě na hydrogeologické poměry, ovlivnění vodního režimu území a jeho migrační propustnosti a prostupnosti pro obyvatele v následné fázi projektové přípravy stavby. Na úrovni VVURÚ pro AZÚR HMP č. 10, je navrhovaná varianta dostatečná, nejsou navrhována žádná další opatření ani varianty, která by bylo možné promítnout přímo do grafické nebo výrokové části nad rámec územně plánovacích opatření již obsažených v samotném posuzovaném dokumentu tedy územní vedení a rozsah koridoru a podmínky pro rozhodování v území a úkoly pro navazující ÚPD.

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

Níže uvádíme přehled všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí a opatření pro jejich snížení nebo kompenzaci, která jsou v souvislosti s těmito identifikovanými negativními vlivy navrhována.

Identifikovány byly následující potenciálně negativní vlivy²⁰:

- Mírně negativní vliv na ohniska biodiverzity a fragmentaci krajiny
- Významně negativní vliv na ZPF
- Mírně negativní vliv na horninové prostředí
- Mírně negativní vliv na retenční funkci krajiny s mírně negativním synergickým spolupůsobením
- Mírně negativní vliv na klima s mírně negativním synergickým spolupůsobením
- Mírně negativní vliv s mírně negativní synergickým spolupůsobením na hlukovou zátěž v bezprostředním okolí řešeného koridoru
- Významně negativní vliv na sídla a urbanizaci z hlediska střetu s limity a hodnotami území
- Mírně negativní vliv na krajinný ráz se synergickým spolupůsobením

Návrhy opatření k vyloučení, omezení, případně kompenzaci identifikovaných negativních vlivů jsou formulovány na základě zjištění a vyhodnocení potenciálních vlivů provedených v kap. A.VI. a A.VII. Uvedená opatření jsou rozdělena dle jejich charakteru na opatření, která vyplývají z legislativy a opatření, která vyplynula ze SEA, členěno dle jednotlivých sledovaných složek životního prostředí a veřejného zdraví a problémových okruhů územního plánování.

Ovzduší a klima

- Identifikován potenciálně mírně negativní vliv s místním dopadem a mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením vůči mikroklimatu v kontextu stávajícího využití území – především průmyslových areálů s nízkým podílem zeleně z hlediska zvyšování teplot povrchů a rozšiřování tepelného působení městského ostrova v důsledku vložení zastavitelného koridoru do území.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Koridor se vyhýbá zásahu do lesních porostů Klánovického lesa a částečně využívá již zastavěných nebo zpevněných území. Úkoly pro navazující ÚPD požadují respektovat vymezený koridor.

Navrhovaná zmírňující opatření vyplývající ze SEA, která je možné uplatnit v navazujících řízeních (nelze uplatnit přímo prostředky územního plánování na úrovni AZÚR, tj. ve výrokové části ÚPD):

- Volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči mikroklimatu včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru viz kapitola A.XI a je promítnuto do odůvodnění, kapitola 4).
- V případě nutnosti kácení vzrostlých stromů provést adekvátní náhradní výsadbu. Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny a zastínění povrchů. (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči mikroklimatu, biotické složce krajiny a krajinnému rázu, včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit na úrovni ZÚR, vyplývá však z legislativních požadavků v oblasti ochrany ovzduší a mimolesní zeleně). Nepromítá se do kapitoly A.XI., ani do odůvodnění. Bude uplatněno v rámci EIA předmětné stavby.

Odůvodnění: Koridor je z hlediska zásahu do zeleně veden v území relativně optimalizované poloze, kdy se vyhýbá průchodu Klánovickým lesem – oproti řešené sledovanému v dosud hájené územní rezervě, a tím relativně snižuje zásah do objemu zeleně, toto územně plánovací opatření na úrovni ZÚR považujeme za dostatečné a navrhujeme je v navazující ÚPD a v rámci projektové přípravy stavby doplnit o výše zmíněná opatření uplatnitelná při územním řízení a realizaci stavby.

Voda

- Identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody a mírně negativní vlivy se synergickým spolupůsobením, které zahrnují především možné ovlivnění hydrogeologického režimu území

²⁰ Míra spolupůsobení je v hodnotící tabulce odlišena pomocí barvy a její sytosti, resp. červeného rámečku viz stupnice spolupůsobení vlivu kapitola A.VI.

v důsledku předpokladu části stavby vedené pod povrchem terénu, synergické spolupůsobení ostatních již realizovaných a plánovaných staveb z hlediska potenciálního ovlivnění hydrogeologických poměrů především hladiny podzemní vody, dílčí střety se záplavovým územím na úrovni koridoru budou vyřešeny podzemním vedením stavby v daném úseku.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Stanovené úkoly pro podrobnější ÚPD požadující prověření rozsahu tunelových úseků a příčných vazeb, které zajistí, že v rámci územního plánu města bude prověřen a vymezen rozsah tunelových úseků stavby. Na základě stanoveného rozsahu tunelových úseků potom bude možné provést podrobné hydrogeologické průzkumy a navrhnout opatření pro minimalizaci negativních dopadů stavby na hydrologický režim území. Ve výrokové části AZÚR je stanovena podmínka pro následné rozhodování o změnách v území požadující zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, která zajistí v rámci projektové přípravy stavby návrh přemostění, propustků, resp. ekoduktů minimalizující vlivy na vodoteče, doprovodné porosty a zajišťující říční kontinuum. Bude dále posouzeno v rámci EIA.

Navrhovaná zmírňující opatření, která vyplynula ze SEA:

- Při umístování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči retenční schopnosti území včetně a synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru viz kapitola A.XI a je promítnuto do odůvodnění viz kapitola 4).
- Na základě hydrogeologického průzkumu provést modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů nebo tunelů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na vodní toky a stávající vodní zdroje, včetně domovních studní. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení. (Jedná se o doporučené opatření, dále rozvíjející výše uvedený požadavek na rozhodování v území, navržené z hlediska identifikovaného potenciálně mírně negativního vlivu vůči retenční schopnosti území, hydrogeologickým poměrům hodnotám biotické složky krajiny a chráněným územím, včetně kompenzace kumulativních a synergických vlivů, toto opatření nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR, svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni a není tudíž promítnuto do kapitoly A.XI., ani do odůvodnění, lze jej uplatnit na projektové úrovni. Na úrovni AZÚR je dostatečně ošetřeno úkolem pro podrobnější ÚPD požadujícím prověření a stanovení rozsahu tunelových úseků (viz výrok AZÚR HMP č. 10), podrobnější prověření bude provedeno v rámci EIA).
- Volit vhodné technické řešení při přemostění toků a zastavování ploch v blízkosti vodotečí tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua. (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči migrační prostupnosti území a chráněným územím, které dále rozvíjí podmínku na další rozhodování o změnách v území uplatněnou přímo ve výrokové části ZÚR na vytvoření příčných vazeb), nelze jej uplatnit na úrovni ZÚR, svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni a není tudíž promítnuto do kapitoly A.XI. Bude uplatněno v rámci EIA pro stavbu VRT.).

Odůvodnění: Podmínky pro rozhodování o změnách a úkoly pro podrobnější ÚPD obsažené v samotné koncepci – tj. stabilizace výhledového územního rozsahu VRT ve vymezeném koridoru a vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků považujeme na úrovni ZÚR za dostatečné a navrhujeme je v odůvodnění doplnit o výše uvedený požadavek pro rozhodování ve vymezeném koridoru (viz první odrážka) a v navazující fázi projektové přípravy doplnit o výše zmíněná podrobnější doporučení uplatnitelná při územním řízení a realizaci stavby. Na úrovni projektové přípravy záměru je třeba provést podrobný hydrogeologický a průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) v závislosti na nivelitě vedení trati, hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí). Tato opatření je třeba řešit na projektové, a především realizační úrovni tak, aby byly v maximální možné míře minimalizovány negativní dopady především do přítomných porostů vzrostlé zeleně, resp. prostorů bezkolencových luk včetně ovlivnění jejich hydrologického režimu v souvisejícím území. Bude uplatněno v rámci EIA pro stavbu VRT.

Půda

- Identifikován potenciálně významně negativní vliv z hlediska záboru ZPF s místním dopadem z důvodů generovaného záboru ZPF daného požadovaným rozsahem koridoru na úrovni AZÚR.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Koridor je vymezen v rozsahu prověřeném technickou studií, v relativně optimální poloze vůči environmentálně nejcenějším partiím území, na půdách nižší třídy

ochrany a v souběhu s vedením technických a dopravních sítí, jedná se o stavbu ve veřejném zájmu. Zároveň jsou stanoveny podmínky pro využití území a úkoly pro podrobnější ÚPD požadující respektování rozsahu vymezeného koridoru,

Navrhovaná zmírňující opatření, jež vyplynula ze SEA:

- Získat předběžný souhlas se zábořem ZPF ze strany příslušného orgánu ochrany ZPF (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného potenciálně významného vlivu na ZPF, VRT je stavba ve veřejném zájmu, zábor půdy pro tento účel je tedy akceptovatelný, z legislativního hlediska je podmíněn stanoviskem příslušného orgánu ochrany půdy, Kompenzační opatření na úrovni ZÚR nelze realizovat. Z hlediska udržitelného rozvoje území je tak navrhované řešení považováno za nejvhodnější). Souhlas byl udělen Ministerstvem životního prostředí v rámci vyjádření Stanoviska Ministerstva životního prostředí k návrhu Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů tohoto návrhu na udržitelný rozvoj území ze dne 7. dubna 2022, vydaného pod č. j.: MZP/2022/710/688. Opatření tak již bylo naplněno a není třeba jej dále promítat do posuzovaného dokumentu.

Odůvodnění: Zábor je odůvodnitelný vymezením koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu a vymezením na půdách nižší třídy ochrany (III. a V.). Podmínkou vyplývající z legislativy je udělení předběžného souhlasu ze strany příslušného orgánu ochrany půdy, který byl udělen. Dále se nepromítá do kapitoly A.XI., je však důvodem pro akceptovatelnost koncepce.

Horninové prostředí a nerostné zdroje

- Identifikován mírně negativní vliv z hlediska potenciálního zásahu do horninového prostředí z důvodů předpokladu budování tunelových úseků VRT.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Stanovené úkoly pro podrobnější ÚPD požadující prověření rozsahu tunelových úseků. Jedná se o výroky v kapitole 5.2.6.1 v částech Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území (stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT) a Úkoly pro podrobnější ÚPD (vymezit rozsah tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území).

Navrhovaná zmírňující opatření:

- Při umisťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči horninovému prostředí z hlediska potenciálního vlivu tunelových úseků, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru viz kapitola A.XI. a do odůvodnění AZÚR HMP č. 10, viz kapitola 4, totožné s minimalizačním opatřením z hlediska vodního režimu území).
- V případě, že umisťovaná stavba v rámci vymezeného koridoru zasáhne do evidovaných lokalit starých ekologických zátěží a skládek provést podrobný sanační průzkum lokalit se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro její šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navrhnout adekvátní nápravná a kompenzační opatření. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči horninovému prostředí, které nelze uplatnit na úrovni ZÚR, zároveň lze toto riziko na základě podrobnější dokumentace označit za minimální a na úrovni ZÚR neprokazatelné, toto opatření je třeba uplatnit v navazujících řízeních, pokud se potvrdí střet, nelze jej uplatnit na úrovni ZÚR, svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni a není tudíž promítnuto do kapitoly A.XI., ani do odůvodnění. Bude uplatněno v rámci EIA pro stavbu VRT).

Odůvodnění: Podmínky pro rozhodování o změnách a úkoly pro podrobnější ÚPD obsažené v samotné koncepci – tj. stabilizace výhledového územního rozsahu VRT ve vymezeném koridoru a vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků považujeme na úrovni ZÚR za dostatečné a navrhujeme je v odůvodnění doplnit o výše uvedené požadavky pro rozhodování ve vymezeném koridoru (viz první odrážka) a v navazující fázi projektové přípravy doplnit o výše zmíněná podrobnější opatření uplatnitelná při územním řízení a realizaci stavby. Na úrovni projektové přípravy záměru je třeba provést podrobný hydrogeologický a průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) v závislosti na nivelitě vedení trati, geologických a hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí).

Fauna, fóra, ekosystémy, Ochrana přírody

- Identifikován mírně negativní vliv na biotu a ochranné režimy přírody a krajiny, které zahrnují možné zásahy do biotopů, zvláště chráněných území, evropsky významných území, křížení prvků ÚSES, snížení migrační propustnosti území. Hodnoceno potenciálně mírně negativním vlivem, neboť nedojde k přímému zásahu do předmětů ochrany zvláště chráněných území (PR Klánovický les a PP Xaverovský háj, EVL Blatov a Xaverovský háj), protože na základě prostorové analýzy a provedených terénních průzkumů vymezený koridor nezasahuje do environmentálně cenných porostů). koridor je vymezen v souběhu s již existujícími disturbancemi která výše uvedené limity rovněž kříží (vedení VVN a ulice Mladých Běchovic, ve stávajícím průseku, do segmentů naturových habitatů, jež jsou v rámci EVL předmětem ochrany, koridor VRT zasahuje pouze okrajově, bez přímého ovlivnění, chráněné druhy rostlin nebyly zjištěny. Podrobněji k potenciálnímu dotčení přítomných rostlinných společenstev. viz kapitola A.III.3.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Koridor je vymezen v relativně optimální poloze vůči environmentálně nejcenějším partiím území a v souběhu s vedením technických a dopravních sítí, zároveň jsou stanoveny podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro podrobnější ÚPD požadující vytvoření příčných vazeb, stabilizace rozsahu stavby a respektování vymezeného koridoru a prověření rozsahu tunelových úseků. Ve výrokové části AZÚR je stanovena podmínka pro následné rozhodování o změnách v území požadující zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, která zajistí v rámci projektové přípravy stavby návrh přemostění, propustků, resp. ekoduktů zajišťující migrační prostupnost koridoru a funkčnost ÚSES. Bude dále posouzeno v rámci EIA. Předmětný koridor VRT zasahuje do přírodní rezervace Klánovický les a přírodní památky Xaverovský háj. Dle ustanovení § 36 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny je změna nebo poškozování přírodní památky nebo její hospodářské využívání vedoucí k jejímu poškození zakázáno. V přírodních rezervacích je dle ustanovení § 34 odst. 1 písm. c) zákona o ochraně přírody a krajiny zakázáno povolovat a umísťovat stavby. Z těchto zákazů může dotčený orgán ochrany přírody v případech definovaných v ustanovení § 43 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny udělit na základě žádosti výjimku. (Jedná se o podmínku z hlediska akceptace a možnosti umístění stavby do vymezeného, podmínka implicitně vyplývá z legislativy, z tohoto pohledu ji není třeba zpracovávat přímo do posuzované koncepce).

Navrhovaná zmírňující opatření, jež vyplynula ze SEA:

- Na úrovni projektové přípravy záměru provést podrobný hydrogeologický a biologický průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) a zároveň zajistit prostupnost vlastního tělesa stavby ve směru Xaverovský háj – Klánovický les pro migraci organismů (např. prostřednictvím ekoduktů nebo propustků, v závislosti na nivelitě vedení trati, hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí). (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči biotické složce území, migrační prostupnosti území a ÚSES včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), dále rozvíjí podmínky pro následné rozhodování o změnách využití území obsažené V samotné AZÚR, prostřednictvím kterých bude uplatněno přímo na úrovni ZÚR, svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni a není tudíž promítnuto do kapitoly A.XI, opatření je třeba promítnout v navazujících řízeních, např. v rámci EIA).
- Prověřit v celé délce záměru možnost koncipování všech křížení místních komunikací, polních cest a silnic tak, aby mohly částečně plnit funkci „biomostů“ (ozelenění) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...). (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči migrační prostupnosti území a ÚSES, které dále rozvíjí v koncepci obsažené podmínky pro následné rozhodování o změnách v území, prostřednictvím kterých bude uplatněno na úrovni ZÚR). Opatření nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), dále rozvíjí požadavky na rozhodování o změnách využití území obsažené v samotné AZÚR, svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni a není tudíž promítnuto do kapitoly A.XI).
- Koordinovat umístění stavby v koridoru, projekční přípravu, technické a architektonické řešení a způsob realizace stavby s managementem souvisejících zvláště chráněných území. (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči chráněným územím, které dále rozvíjí výše uvedenou podmínku z hlediska udělení výjimky ze zásahu do ZCHÚ, opatření nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR, protože svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni, vyplývá však z legislativy a jako takové není promítnuto do kapitoly A.XI).

Odůvodnění: Z pohledu zpracovatele VVURÚ nelze na úrovni posouzení vlivů AZÚR HMP č. 10 vedení koridoru v tomto území vyloučit, protože jej lze bezesporu realizovat technicky tak, aby nedošlo k podstatnému zhoršení stávající situace v území z hlediska zásahu do environmentálně cenných území a zhoršení bariérového efektu. Podmínky využití území obsažené v samotné koncepci – tj. stabilizace výhledového územního rozsahu VRT ve vymezeném koridoru a vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků považujeme na úrovni ZÚR za dostatečné. V navazující fázi projektové přípravy je navrhujeme doplnit

o výše zmíněná podrobnější opatření uplatnitelná při územním řízení a realizaci stavby. Tato opatření je třeba řešit na projektové, a především realizační úrovni tak, aby byly v maximální možné míře minimalizovány negativní dopady především do přítomných porostů vzrostlé zeleně, resp. prostorů bezkolencových luk včetně ovlivnění jejich hydrologického režimu v souvisejícím území. Zásadní bude rovněž návrh vhodného způsobu zapojení koridoru do krajiny prostřednictvím vhodně zvolené doprovodné zeleně, a to jak z hlediska krajinného rázu, tak i z hlediska vytvoření, resp. zachování podmínek pro environmentálně cenné biotopy (např. bezkolencové louky). To vše bude podrobně posouzeno v rámci EIA předmětné stavby.

Krajina

- Potenciálně mírně negativní vliv s místním působením a mírně negativním synergickým spolupůsobením v kontextu ostatních dopravních a technických staveb a průmyslových a skladových areálů v území.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: rozsah a trasování koridoru v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování zavazující se k vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků a respektování vymezeného koridoru. Ve výrokové části AZÚR HMP č. 10 stanovené podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro podrobnější ÚPD požadující vytvoření příčných vazeb, stabilizace rozsahu stavby a respektování vymezeného koridoru a prověření rozsahu tunelových úseků zajistí umístění stavby v rámci vhodně zvoleného koridoru a její částečné vedení pod povrchem terénu a zajištění prostupnosti krajiny.

Navrhovaná zmírňující opatření, která vyplynula ze SEA:

- Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny s ohledem na zachování bezlesých enkláv (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči krajinnému rázu, včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), v rámci AZÚR jsou opatření z hlediska krajinného rázu obsažena na úrovni volby vhodné trasy koridoru přimykajícího se ke stávajícím koridorům dopravních a technických sítí). Dále rozvíjí podmínky pro následné rozhodování o změnách využití území obsažené v samotné AZÚR, prostřednictvím kterých bude uplatněno přímo na úrovni ZÚR, svojí podrobností neodpovídá této strategické úrovni a není tudíž promítnuto do kapitoly A.XI, opatření je třeba promítnout v navazujících řízeních, bude uplatněno v rámci EIA předmětné stavby).

Odůvodnění: Mírně negativní potenciální vliv z hlediska krajinného rázu byl identifikován především v důsledku zásahu do přírodního parku Klánovický les – Čihadla, nicméně neočekáváme významné negativní ovlivnění krajinného rázu území vzhledem k trasování koridoru VRT, který je navržen ve stopě s relativně nejmenším zásahem z hlediska krajinného rázu, kdy se přimyká k liniím stávajících technických a dopravních staveb v území. Podmínky pro rozhodování o změnách a úkoly pro podrobnější ÚPD obsažené v samotné koncepci – tj. vedení koridoru v souběhu s již existujícími disturbancemi vůči krajinnému rázu, stabilizace výhledového územního rozsahu VRT ve vymezeném koridoru a vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků považujeme na úrovni ZÚR za dostatečné a navrhujeme je v navazující fázi projektové přípravy doplnit o výše zmíněné podrobnější opatření uplatnitelné při územním řízení a realizaci stavby. V následné fázi projektové přípravy stavby je třeba zpracovat návrh sadových úprav tak, aby byla budoucí stavba zapojena do krajiny prostřednictvím výsadeb doprovodné zeleně a zároveň kompenzovány případné zásahy do stávající zeleně, to vše s ohledem na charakter území včetně potřeby zachování lučních enkláv v území. Toto opatření bude uplatněno v rámci EIA předmětné stavby.

Sídla, urbanizace

- Identifikován potenciálně významně negativní nepřímý vliv bez možnosti kompenzace v důsledku vymezení nového zastavitelného koridoru pro dopravní stavbu částečně do volné krajiny se soustředěním environmentálních hodnot a do blízkosti ploch s funkcí bydlení.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: trasování koridoru v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování v území a úkolů pro územní plánování zavazující se k vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků. Optimalizace trasy a podmínky využití území zajistí dotčení relativně nejméně cenných partií chráněných území a možnost vedení trasy pod povrchem terénu a vytvoření příčných vazeb přes těleso stavby umožní zachování, resp. obnovu migrační prostupnosti území a podzemní řešení stavby v blízkosti zastavěného území. Tato územně plánovací opatření sice na této strategické úrovni snižují přímé dopady do environmentálně cenných partií území a zajišťují ochranu obyvatel, ale neřeší střet koridoru s limity využití území ani principy územního plánování. Lze však konstatovat, že v rámci řešeného území se dotčení limitů využití území nelze vyhnout a že je koridor z tohoto hlediska veden v optimalizované poloze. Podmínky využití území jsou stanoveny tak, aby dále eliminovaly (hluk) resp. minimalizovaly dopady na přítomné charakteristiky území, jež jsou předmětem stanovených limitů využití území. Zároveň se jedná o

stavbu v zásadním veřejném zájmu s pozitivním vlivem na životní prostředí a kvalitu života obyvatel. To je důvod akceptovatelnosti návrhu

Navrhovaná zmírňující opatření vyplývající ze SEA:

- Na úrovni ÚP Prahy prověřit a vymezit rozsah tunelových úseků a zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území. (Opatření je již obsaženo ve výrokové části AZÚR HMP č. 10. ve formě podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější ÚPD. Takto formulované podmínky obsažené ve výrokové části AZÚR HMP č. 10 považujeme za dostačující).

Na základě SEA AZÚR HMP č.10 nejsou navrhována další minimalizační opatření nad rámec podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro navazující ÚPD obsažených v samotné koncepci, viz výroková část AZÚR HMP č 10, část 5.2.6.1.

Odůvodnění: Významně negativní vliv je konstatován z důvodu prosté skutečnosti významného střetu s územně plánovacími limity využití území jako nehmotné složky životního prostředí, na druhou stranu jsou přijata opatření pro minimalizaci faktického ovlivnění takto dotčeného území v podobě podpory nízkoe emisní hromadné dopravy, trasování koridoru v environmentálně relativně méně hodnotném území a v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější ÚPD zavazující se k respektování vymezeného koridoru, vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků. Takto nastavené podmínky využití území budou uplatněny v navazujících řízeních, na úrovni této koncepce je třeba konstatovat střet s principy územního plánování (ve smyslu územního překryvu s existujícími režimy ochrany území, který nadále trvá) bez možnosti jejich zmírnění nebo kompenzace mimo již obsažená výše zmíněná územně plánovací opatření (trasování a rozsah koridoru). Koridor v daném území není možné vymezit bez těchto střetů, možná zmírňující opatření na této strategické úrovni, již jsou obsažena v samotné AZÚR.

Hluková zátěž a fyzikální determinanty veřejného zdraví

- Mírně negativní potenciální vliv s mírně negativním synergickým spolupůsobením v bezprostředním okolí řešeného koridoru v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území, bez předpokladu překročení hygienických limitů z hlediska hluku, resp. mezních hodnot hlukových ukazatelů z důvodu vytvoření územních předpokladů pro tunelové řešení stavby.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Podpora rozvoje hromadné dopravy a návrh řešení koridoru částečně jako tunelu pro zmírnění vlivů na obyvatele.

Navrhovaná zmírňující opatření, která vplynula ze SEA:

V následné projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení zpracovat podrobný akustický model zahrnující i změny na stávající dopravní síti a navrhnout protihluková opatření, jejichž účinnost bude ověřena v rámci zkušebního provozu. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči hlukové zátěži včetně synergických vlivů, které dále rozvíjí v koncepci obsažené podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD. Opatření přímo vyplývá z postupů povolování staveb a zákona o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcích předpisů a jako takové není promítnuto do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru v kapitole A.XI, bude uplatněno v rámci EIA a územního a kolaudačního řízení).

Odůvodnění: Potenciálně mírně negativní vliv lze očekávat v důsledku vložení VRT do území jako nového zdroje hlukové zátěže, v této souvislosti nemůže vzhledem k legislativním požadavkům na tento typ staveb dojít k překročení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných objektů v důsledku realizace VRT a provozu na ní. Zároveň dojde zprostředkovaně ke snížení absolutního počtu IAD v širších souvislostech, což se pozitivně projeví rovněž z hlediska snížení hlukové zátěže jako celku, z pohledu řešeného území je však tento potenciální zprostředkovaný vliv marginální. Územně plánovací opatření pro zmírnění dopadů do území jsou obsažena v samotné posuzované koncepci v podobě požadavků na podrobnější ÚPD a stanovení rozsahu tunelových úseků, pro minimalizaci vlivů na obyvatele a na této strategické úrovni je považujeme za dostatečná.

Opatření z hlediska vlivů na EVL

- Mírně negativní potenciální vliv z pohledu spolupůsobení vlivů nepřímých. a to zejména z hlediska možného ovlivnění hydrologických poměrů v území v důsledku realizace stavby, které je posuzovanou ÚPD dáván rámec.

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Koridor je vymezen v relativně optimální poloze vůči environmentálně nejvzácnějším partiím území a bez přímého střetu s předměty ochrany EVL v souběhu s vedením technických a dopravních sítí, zároveň jsou stanoveny podmínky pro využití území a úkoly pro

podrobnější ÚPD požadující vytvoření příčných vazeb a prověření rozsahu tunelových úseků. Ve výrokové části AZÚR je stanovena podmínka pro následné rozhodování o změnách v území požadující zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, která zajistí v rámci projektové přípravy stavby návrh přemostění, propustků, resp. ekoduktů zajišťující migrační prostupnost koridoru. Bude dále posouzeno dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, na úrovni záměru.

Navrhovaná zmírňující opatření:

- V další fázi územního řízení (EIA), na projektové úrovni bude předmětný záměr podroben hodnocení dle §45i.
- V následných fázích projektové přípravy provést biologický a hydrogeologický průzkum posouzení účinků VRT v úseku prostoru tzv. „úzkého krčku“, kde trať EVL kříží a jeho přilehlém okolí a v jihovýchodní části v lokalitě Blatov kde trať do EVL okrajově také zasahuje. Na základě hydrologického posouzení a biologického průzkumu navrhnout a provést opatření k minimalizaci negativních dopadů na lesní porosty, a zejména pak ve vztahu k mokřadním biotopům zahrnujících vedle rákosin i segmenty s výskytem vlhkých bezkolencových luk (6140). S ohledem na výskyt invazních druhů dřevin v lesních porostech (zejména expanze střemchy pozdní) navrhnout a provést managementová opatření na jejich likvidaci či redukci. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení;
- Z pohledu minimalizace zásahů v prostoru tzv. „úzkého krčku“ vymezení EVL, kudy koridor VRT prochází:
 - minimalizovat zásahy do lesních porostů severozápadního výběžku Klánovického lesa, jehož okraj vymezuje východní hranici průseku vedení VN, jímž je navržen průchod tělesa železniční trati, a který současně tvoří i hranici PR Klánovický les;
 - minimalizovat zásahy do výběžku lesa jižněji, kudy prochází periodická vodoteč, coby zdrojnice Xaverovského/ Svěpravického potoka.
- Z pohledu minimalizace zásahů v rámci jihovýchodního okraje koridoru VRT, v prostoru zaústění tělesa VRT do tělesa stávající železnice:
 - minimalizovat zásah do jihozápadního okraje Klánovického lesa (lokality Blatov);
 - minimalizovat zásah do prostoru báze pramenné sníženiny s výskytem bezkolencové louky, která zasahuje prakticky až k dřevinným porostům podél paty tělesa současné železniční trati (možné řešení je vymezení severního tělesa trati VRT betonovou stěnou apod.).

Odůvodnění: Tuto problematiku nelze na úrovni územně plánovací dokumentace, tj. Zásad územního rozvoje, objektivně posoudit. V současnosti tedy nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů. Jejich převzetí a zapracování je tedy podmínkou realizace záměru v dalších navazujících fázích územního řízení a jako taková je promítnuta do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru viz kapitola A. XI a zapracována do odůvodnění AZÚR HMP č. 10, viz kapitola 4. Vzhledem k poloze koridoru ve střetu s EVL bude stavba, které je posuzovanou ÚPD dáván rámec, podrobena posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, na úrovni záměru (tato povinnost vyplývá z legislativy), které výše uvedená opatření zpřesní se znalostí konkrétního rozsahu a technického řešení stavby.

Opatření z hlediska kumulativních a synergických vlivů

Voda

- identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým účinkem z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch do území s dosud přirozeným vsakem v kontextu stávající zastavěnosti

Klima

- identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch a zvyšování teplot povrchů v kontextu stávajícího stavu území a jeho územního rozvoje

Hluková zátěž

- mírně negativní vliv s dopadem do bezprostředního okolí koridoru v místech souběhu a křížení s jinými dopravními stavbami se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území

Krajina

- identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového koridoru pro liniovou stavbu v kontextu s ostatními disturbancemi v řešeném území

V AZÚR HMP č. 10 obsažená optimalizace návrhu: Koridor je vymezen v relativně optimální poloze vůči environmentálně nejcitlivějším částem území a v souběhu s vedením technických a dopravních sítí, zároveň jsou stanoveny podmínky pro využití území a úkoly pro podrobnější ÚPD požadující vytvoření příčných vazeb a prověření rozsahu tunelových úseků.

Navrhovaná zmírňující opatření:

- Před započítáním výstavby provést aktualizaci koordinace výstavby se stavbou SOKP 511 a přeložky I/12, zejména s ohledem na kumulaci vlivů z hlediska možného ovlivnění vodních zdrojů a hydrogeologických struktur včetně případného monitoringu vodních zdrojů. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného potenciálně mírně negativního vlivu vůči hydrologickým poměrům v území včetně synergických vlivů, které dále rozvíjí v koncepci obsažená minimalizační opatření a navazuje na EIA předmětných staveb. Opatření je mimo podrobnost nadřazené územně plánovací dokumentace a jako takové není promítnuto do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru v kapitole A. XI. Bude uplatněno na úrovni EIA v rámci projektové přípravy VRT).
- V dalších fázích projektové přípravy stavby je třeba prověřit budoucí technické řešení podrobnou hlukovou studií se zohledněním všech spolupůsobících skutečností majících vliv na dopravní vztahy na souvisejících dopravních stavbách včetně změn intenzit dopravy na stávající železniční trati. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči hlukové zátěži včetně synergických vlivů, které dále rozvíjí v koncepci obsažená územně plánovací opatření. Opatření je mimo podrobnost nadřazené územně plánovací dokumentace a jako takové není promítnuto do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru v kapitole A.XI., implicitně vyplývá z postupů povolování staveb a zákona o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcích předpisů, bude uplatněno na úrovni EIA předmětné stavby, které je aktualizací dáván rámeč).

Odůvodnění: V kontextu stávajícího využití území, vedení technických a dopravních sítí lze uvažovat prostorovou synergii z hlediska vybudování nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči stávajícímu objemu zpevněných ploch v území nedojde k jejich významnému navýšení. Vzhledem k legislativním požadavkům na technickému řešení odkanalizování a dále v SEA navrženým opatřeními pro minimalizaci negativních vlivů pro následné fáze projektové přípravy stavby (zajištění hydrogeologického režimu, výsadeb doprovodné zeleně, průchodu přes vodoteče atd.) budou v budoucnu uplatněny další zmírňující opatření. Z veřejných zdrojů nebyly zjištěny žádné aktuální záměry ani změny ÚPD, uvažované v řešeném území, které by mohly mít s posuzovaným koridorem kumulativní, resp. synergické vlivy s výjimkou připravovaných dopravních staveb (stavba 511 PO a přeložka I/12 ve vazbě na zásah do hydrogeologických struktur). Projektová příprava těchto staveb je vzájemně koordinována. Navrhovaný koridor tak nemá takový charakter, aby mohl mít významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry nebo strategickými rozhodnutími v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního, resp. synergického spolupůsobení. Pro zamezení negativním vlivům jsou v návrhu ÚPD obsažena územně plánovací opatření zejména vzhledem k zamezení potenciálně negativního vlivu na obyvatele v důsledku hlukové zátěže a zvýšení bezpečnosti obyvatel ve vazbě na volbu trasy koridoru a podmínek jeho využití. Tato opatření považujeme na příslušné strategické úrovni za dostatečná.

Tato opatření považujeme z hlediska dosažení cílů SEA, tj. je zmírnění nepříznivých vlivů záměrů obsažených v koncepcích na životní prostředí a veřejné zdraví, za dostatečné pro minimalizaci zjištěných či předpokládaných vlivů návrhu AZÚR HMP č. 10 na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

Podkladem pro posuzování byly následující dokumenty:

Návrh předkládané AZÚR HMP č. 10 - textová i grafická část, obsah AZÚR a změny územního plánu města, stanovisko MŽP, územně analytické podklady, strategické dokumenty města, studie proveditelnosti VRT, dokumentace EIA pro související záměry v území, informace z terénního průzkumu a odborné literatury, veřejně dostupných informací a archiv zpracovatele.

Posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno na základě informací o konfiguraci terénu, z mapových podkladů a vlastní prohlídky lokality, dále byly využity informace ČHMÚ, ČSÚ, ÚZIS, geoportál města Prahy, atlas životního prostředí Prahy, geoportál ministerstva zdravotnictví a geoportál České informační agentury životního prostředí CENIA a jednotlivé podrobnější databáze (systém evidence kontaminovaných míst, Geofond, Ústřední seznam ochrany přírody, Památkový katalog, informační systém EIA a SEA a další). Všechny použité zdroje jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů informací v úvodu tohoto dokumentu. Rozsah a vypovídající schopnost použitých podkladů byly pro vyhodnocení dostatečné.

Zhodnocení vztahu předkládaného dokumentu k cílům ochrany životního prostředí přijatých v jednotlivých dokumentech, jež byly použity pro stanovení referenčního rámce hodnocení vlivů předkládané územně plánovací dokumentace na životní prostředí a veřejné zdraví je uvedeno v kapitole A.II. Údaje o současném stavu životního prostředí v dotčeném území jsou shrnuty v kapitole A.III. Vývoj životního prostředí bez provedení koncepce je popsán v kapitole A.III.12 a vlivy koncepce jsou vyhodnoceny v kapitole A.VI a shrnuty v kap. A.VII.

Na základě přijatých relevantních cílů národních strategických dokumentů (viz kapitola A.I. a A.II.) spolu s analýzou stavu a hlavních problémů životního prostředí v řešeném území byl stanoven referenční rámec pro hodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí v podobě sady referenčních cílů ochrany ŽP. Tyto cíle reprezentují pozitivní trendy v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví dle jeho jednotlivých složek a problematických okruhů. Návrh AZÚR HMP č. 10 předložený k hodnocení by měl v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů a z tohoto hlediska je v rámci posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví hodnocen.

Výsledkem vyhodnocení AZÚR HMP č. 10 na životní prostředí je tedy rovněž zhodnocení, zda je územně plánovací dokumentace v souladu s cíli ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni, které sloužily jako podklad pro stanovení referenčního rámce a identifikace a vyhodnocení základních střetů se stanovenými prioritními pozitivními trendy v ochraně životního prostředí. To je provedeno přímo pomocí zhodnocení přínosu posuzované ÚPD vůči vybraným relevantním cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví u strategických dokumentů na vnitrostátní úrovni, u kterých byl prokázán významný vztah vůči posuzované ÚPD. Posouzení bylo poté provedeno podrobně vůči referenčnímu rámci, který reprezentuje jednak relevantní strategické cíle přijaté ve vybraných koncepcích na vnitrostátní úrovni a jednak žádoucí pozitivní trendy životního prostředí a veřejného zdraví, které vyplynuly z analýzy životního prostředí v řešeném území a z potřeby řešení problémů stanovených v územně plánovacích podkladech. Na základě provedeného hodnocení byl konstatován soulad či nesoulad návrhu předložené ÚPD a na národní a komunitární úrovni přijatých cílů ochrany životního prostředí (viz kapitola A.II.). Na základě podrobného vyhodnocení vlivů předložené ÚPD vůči jednotlivým složkám životního prostředí a veřejného zdraví a jim odpovídajícímu referenčnímu rámci byla koncepce doporučena, resp. nedoporučena k realizaci a byla navržena opatření pro eliminaci, resp. snížení negativních vlivů realizace ÚPD na životní prostředí a veřejné zdraví (viz kapitoly A.VII a A.VIII).

Z koncepčních dokumentů specifikovaných v kap. A.I.3. byly vybrány cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, které jsou relevantní vůči předkládané územně plánovací dokumentaci. Následně byl vyhodnocen vztah těchto cílů vůči předkládané ÚPD pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k jejich dosažení či nikoli viz níže uvedený tabulkový přehled.

- + Řešení předkládané ÚPD má pozitivní vazbu na dosažení cíle, cíl byl zapracován v rámci řešení ÚPD.
- 0 Řešení předkládané ÚPD nemá na dosažení cíle žádný vliv (cíle není z hlediska řešení ÚPD relevantní).
- Řešení předkládané ÚPD má negativní vazbu na dosažení cíle, cíl je s řešením ÚPD v dílčím rozporu, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů implementace ÚPD na životní prostředí a veřejné zdraví.

Tab. 9 Zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na vnitrostátní úrovni

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
<i>Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T), 2013</i>		
• Podpora Globální sítě za účelem rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku 2050.	+	Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor Globální sítě za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé Unii do roku

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		2050. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle, který se do ní přímo promítá.
Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, 2017		
Podpora spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav, jehož součástí je posuzovaný úsek VRT.	+	Jedná se o cíl primárně směřující k podpoře nízkoe emisní dopravy na národní úrovni s cílem přerozdělení dopravních intenzit ve prospěch vysokorychlostních tratí na úkor IAD a dopravy letecké, a tím i snížení emisí z dopravy včetně skleníkových plynů a udržitelného využití zdrojů. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle v podobě vytvoření územních předpokladů pro zásadní zkvalitnění železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti s dopadem do snížení emisí z dopravy. Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle, který se do ní přímo promítá.
Politika územního rozvoje ČR, ve znění závazném od 1.9.2021		
• rámcový směr koridoru vysokorychlostní železnice VRT VR1 vymezený v PÚR	+	Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav v rámci OB1. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle, který se do ní přímo promítá.
(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.	+	Posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území. Tento cíl je tedy promítnut přímo do řešené koncepce.
(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů	+/-	Posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území. Tento cíl je tedy částečně promítnut přímo do řešené koncepce. Na druhou stranu AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v území s významným soustředěním hodnot a limitů ochrany přírody a krajiny a částečně ve volné krajině. V této souvislosti jsou ve vlastní koncepci uplatněna územně plánovací opatření z hlediska trasování koridoru v relativně nejméně cenných částech chráněných území a zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření na úrovni SEA, viz. kapitola A.XI, což je rovněž v souladu s předmětným cílem Politiky územního rozvoje.
(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování.	+/-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení propustnosti krajiny, zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření na úrovni SEA pro ZÚR, viz. kapitola A.XI. Ve

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		výrokové části AZÚR č. 10 HMP, část 5.2.6.1, obsažen požadavek na zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území a vymezení rozsahu tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, jako podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější prověření v navazující ÚPD. Předmětný cíl je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován.
(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umístovat tato zařízení souběžně.	+/-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny. Obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizací trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD Ve výrokové části AZÚR č. 10 HMP, část 5.2.6.1, obsažen požadavek na zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území a vymezení rozsahu tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, jako podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější prověření v navazující ÚPD. Předmětný cíl je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován.
(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.	+	Posuzovaná koncepce podrobněji prověřuje koridor pro rychlé spojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav v rámci OB1. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění tohoto cíle, který se do ní přímo promítá.
(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech.	0	Bez přímého vlivu. AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v blízkosti záplavového území v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v tomto úseku, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru, která bude záplavovému území přizpůsobena. Z koncepčního hlediska se jedná o veřejnou infrastrukturu ve veřejném zájmu s nadmístním významem a koridor je tedy vymezen v souladu s tímto cílem.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky pro období 2016-2025		
2.5.1 Omezit rozšiřování zástavby do volné krajiny,	+/-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny, zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		na úrovni SEA pro ZÚR, viz. kapitola A.XI. Cíl je tak přímo promítnut do posuzované ÚPD.
2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu.	+/-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny. Obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vztahů vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků). V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Ve výrokové části AZÚR č. 10 HMP, část 5.2.6.1, obsažen požadavek na zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území a vymezení rozsahu tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, jako podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější prověření v navazující ÚPD. Předmětný cíl je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován.
3.5.1 Omezit negativní vlivy suburbanizace na ekologickou stabilitu krajiny	+/-	Navržený koridor je jedním z opatření pro zamezení suburbanizace s nepříмым dopadem na dostupnost pracovních příležitostí prostřednictvím zlepšení dopravní dostupnosti metropole. Vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny, zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření na úrovni SEA pro ZÚR, viz. kapitola A.XI. Cíl je tak přímo promítnut do posuzované ÚPD a je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován.
Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050		
1.3.3.1 V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vztahu na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).	-/+	AZÚR HMP vkládá nový zdroj hlukové zátěže do hlukově zatíženého území. V této souvislosti byly navrženy podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD, část 5.2.6.1, výrokové části AZÚR. Na druhou stranu je VRT jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území. AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny a zvýšení hlukové zátěže, zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření na úrovni SEA, viz. kapitola A.XI, což je rovněž v souladu s předmětným cílem Dopravní politiky. Předmětný cíl je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.	+/-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny, zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření na úrovni SEA pro ZÚR, viz. kapitola A.XI. Cíl je tak přímo promítnut do posuzované ÚPD.
1.3.3.4 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo	+/-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny, zároveň byla navržena zmírňující a kompenzační opatření na úrovni SEA pro ZÚR, viz. kapitola A.XI. Ve výrokové části AZÚR č. 10 HMP, část 5.2.6.1, obsažen požadavek na zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území a vymezení rozsahu tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, jako podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější prověření v navazující ÚPD. Předmětný cíl je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován. Cíl je tak přímo promítnut do posuzované ÚPD.
Strategický rámec – Česká republika 2030		
<ul style="list-style-type: none"> 16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování. 	0	Bez přímého vlivu, zprostředkovaně dojde návrhem především k dovybavení území dopravní infrastrukturou nadmístního významu. Cíl tak je v posuzované koncepci dostatečně zohledněn.
<ul style="list-style-type: none"> 16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. 	+	AZÚR HMP je koordinována s PÚR a ZÚR SČK, přímo rozvíjí tento strategický cíl. Předmětný cíl je tak v posuzované koncepci na příslušné strategické úrovni dostatečně zapracován.
<ul style="list-style-type: none"> 18.1 Snižuje se zábor půdy ve městech a jejich zázemí. Brownfieldy jsou recyklovány a revitalizovány. 	+/-	Dojde částečně k využití brownfields. Na druhou stranu znamená vymezení koridoru zábor půdy pro dopravní stavbu ve veřejném zájmu v souladu s principy ochrany půdy. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu a byl udělen předběžný souhlas se zábořem ze strany příslušného orgánu ochrany ZPF. Cíl tak sice není zapracován, nicméně jsou splněny všechny podmínky pro udělení souhlasu s generovaným zábořem a tento byl udělen. V rámci projednání Aktualizace tak jsou splněny podmínky pro zajištění souladu s tímto cílem.
<ul style="list-style-type: none"> 19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů. 	-	Budování nových zpevněných a zastavěných ploch a kácení vzrostlých dřevin. Předpoklad výsadby doprovodné zeleně. AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální zvýšení teplot a snížení retenční schopnosti krajiny s omezeným působením.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		Kompenzační opatření systému odvodnění je možné uplatnit v navazujících řízeních. Obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků). V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. Kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena územně plánovací opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
<ul style="list-style-type: none"> 19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity. 	-/+	AZÚR HMP vkládá nový zdroj hlukové zátěže do hlukově zatíženého území. V této souvislosti byly navrženy podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD, viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. Na druhou stranu je VRT jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. Mírně negativní potenciální vazba z hlediska hlukové zátěže, AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území. Návrh obsahuje územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD, výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků). V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena územně plánovací opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050		
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	0	Není předmětem řešení posuzované ÚPD. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. Cíl je tak rozvíjen nepřímo, v řešené koncepci je dostatečně zohledněn.
1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků). V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena územně plánovací opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území	+/-	Dojde k záboru půdy pro dopravní infrastrukturu nadmístního významu, na druhou stranu posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro VRT částečně v již urbanizovaném území v souběhu s ostatními technickými a dopravními koridory tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků), viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena územně plánovací opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. Vody srážkové	-/+	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem, vlastní vymezení koridoru implikuje potenciální snížení retenční schopnosti krajiny. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena územně plánovací opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	0	Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí skleníkových plynů spojených s dopravou. Cíl je tak v koncepci zapracován a nepřímo rozvíjen.
3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje	-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu s předpokladem záboru ZPF. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, částečné vedení pod povrchem. Kompenzační opatření nejsou reálná, jedná se o veřejný zájem. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak sice není zapracován, nicméně jsou splněny všechny podmínky pro udělení souhlasu s generovaným zábořem a tento byl udělen. V rámci projednání Aktualizace tak jsou splněny podmínky pro zajištění souladu s tímto cílem.
3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna	+/-	AZÚR HMP využívá území dotčeného prvky technické a dopravní infrastruktury, částečně brownfields. Na druhou stranu dojde k zásahu do ZCHÚ. Obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocen dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
3.2.2 Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna	+/-	AZÚR HMP využívá území dotčeného prvky technické a dopravní infrastruktury, částečně brownfields. Na druhou stranu dojde k zásahu do ZCHÚ. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
Státní program ochrany přírody a krajiny v ČR 2020-2025		
Cíl: 2.5.1 Zajistit ochranu urbánních ekosystémů, jejich funkcí a služeb ve specifických podmínkách sídel.	-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vztahů vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vztahů a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008)		
<ul style="list-style-type: none"> Zachování a obnova biologické rozmanitosti a ekologické stability krajiny jako základ trvale udržitelného hospodaření v krajině a předpoklad udržení ekologicky vyváženého stavu při respektování měnících se podmínek prostředí. 	-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vztahů vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vztahů a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022		
<ul style="list-style-type: none"> Územní rezerva pro koridor VRT Praha – Brno – hranice ČR (Bratislava/Vídeň) 	+	Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje a převádí na návrhový koridor vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice. Posuzovaný návrhový koridor vymezen je oproti územní rezervě vymezen v poloze, která

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		méně zasahuje do území PR Klánovický les, znamená menší zásah do environmentálně cenných území a menší fragmentaci krajiny, z tohoto pohledu je jednoznačně příznivější vedení koridoru v navrhované stopě. Cíl je přímo zapracován.
<ul style="list-style-type: none"> 1) Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy. 	+	Jsou zprostředkovaně vytvořeny územní předpoklady pro podporu ekonomického i sociálního pilíře udržitelného rozvoje prostřednictvím zlepšení dopravní dostupnosti v nadregionálním měřítku. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje a převádí na návrhový koridor dosavadní rezervy pro umístění vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice. AZÚR je jedním z nástrojů pro uplatnění této priority. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu.
<ul style="list-style-type: none"> 4) Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území. 	+	AZÚR HMP respektuje urbanistický ráz území, umísťuje dopravní koridor do již zatíženého území a využívá brownfields. Posuzovaná aktualizace vymezuje koridor pro VRT z části v již urbanizovaném území v návaznosti na transformační území průmyslových areálů a v návaznosti na stávající vedení dopravních a technických sítí. AZÚR tak nepřímo rozvíjí tuto prioritu. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
<ul style="list-style-type: none"> 8) Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí. 	+/-	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení nízkooemisní veřejné dopravy. AZÚR vymezuje koridor pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy. Na druhou stranu vytvoření územních předpokladů pro novou dopravní stavbu v území bude mít potenciální mírně negativní vazbu na ZPF, retenční schopnost, hlukovou zátěž a biotickou složku krajiny. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
<ul style="list-style-type: none"> 11) Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města. 	+/-	AZÚR vymezuje koridor pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy se zprostředkovaně pozitivní vazbou na snižování externalit spojených s dopravou. Na druhou stranu vytvoření územních předpokladů pro novou dopravní stavbu v území bude mít potenciální mírně negativní vazbu na ZPF, retenční schopnost a biotickou složku krajiny.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, s účinností ke dni 3. 11. 2022		
<ul style="list-style-type: none"> (02) Vytvářet podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v Politice územního rozvoje ČR z roku 2008 (PÚR 2008; schválena vládou ČR 20. 7. 2009). 	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu v návaznosti na území Středočeského kraje a koridor pro umístění VRT vymezený v ZÚR SČK. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu.
<ul style="list-style-type: none"> (09) Podporovat zlepšení vazeb částí území kraje s územím sousedních krajů Královéhradeckého, Pardubického, Plzeňského a Jihočeského, Kraje Vysočina a hl. m. Prahy s cílem optimalizovat dostupnost obslužných funkcí i přes hranice kraje. 	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu v návaznosti na území Středočeského kraje a koridor pro umístění VRT vymezený v ZÚR SČK. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu.
Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014–2021		
a		
Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013–2022		
<ul style="list-style-type: none"> Zachování (minimálně ve stavu stávajícím) lesních porostů a rostlinných společenstev se všemi jejich ekologickými vazbami (i na živočišné složky, motýli, ptáci atd.) a vytvářením vhodných podmínek managementovými zásahy jejich stav zlepšovat. 	-	AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati ve střetu s chráněnými územími. Koridor je vymezen v souběhu s již existujícími Koridory dopravních a technických sítí, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním umístění, technickém řešení a provedení vlastní stavby. Obsažena územně plánovací opatření pro minimalizaci negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků). V této souvislosti byly navrženy požadavky na rozhodování v území viz. kap. A.XI. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.
Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)		
Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snížení emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů.	+	Bez přímého vlivu na zlepšení kvality ovzduší v řešeném území, koridor pro umístění VRT je jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží především z hlediska dálkové a regionální dopravy v území, a to včetně vztahů mezi jednotlivými druhy dopravy a zprostředkovaně se tak může pozitivně projevit na preferencích hromadné nízkoe emisní dopravy na úkor IAD a dopravy letecké. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu.
Chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejich funkcí.	-	AZÚR znamená zábor ZPF. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu a byl udělen předběžný souhlas se zábořem ze strany příslušného orgánu ochrany ZPF. Cíl tak sice není zapracován, nicméně jsou splněny všechny podmínky pro udělení souhlasu s generovaným zábořem a tento byl udělen.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		V rámci projednání Aktualizace tak jsou splněny podmínky pro zajištění souladu s tímto cílem.
Omezovat negativní působení hluku na zdraví.	-/+	<p>ÚPD vkládá nový zdroj hlukové zátěže do hlukově zatíženého území. V návrhu obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1.</p> <p>Na druhou stranu je koridor pro umístění VRT jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území.</p> <p>Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.</p>
Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování.	-/+	<p>ÚPD vkládá nový zdroj hlukové zátěže do hlukově zatíženého území. V této souvislosti byly navrženy podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD (požadavek vymezení tunelových úseků). Na druhou stranu je koridor pro umístění VRT jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.</p>
Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví 2030		
1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.)	+/-	<p>AZÚR HMP č. 10 vymezuje nový koridor pro dopravní stavbu v dosud převážně nezastavěném území včetně úpravy stávajícího koridoru železniční trati v souběhu s již existujícími koridory dopravních a technických sítí, předpoklad vedení pod povrchem v blízkosti rezidenčních území, konkrétní ovlivnění a zda k němu vůbec dojde, bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridoru. Kompenzační opatření v podobě protihlukových opatření lze uplatnit v navazujících řízeních. V návrhu jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům a prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků) viz výroková část AZÚR HMP č. 10, část 5.2.6.1.</p>

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	AZÚR 10 HMP	
		Mírně pozitivní vazba z hlediska toho, že jsou dány územní předpoklady pro realizaci vysokorychlostní trati jako součásti moderního dopravního systému s těžištěm v nízkoemisních druzích dopravy s pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší, snížení hlukové zátěže, bezpečnost dopravy a sociální determinanty veřejného zdraví. Cíl tak byl dle názoru zpracovatele vyhodnocení dostatečně zapracován do posuzovaného dokumentu, resp. jsou obsažena opatření pro zajištění souladu s tímto cílem.

Cíle ochrany životního prostředí a ochrany veřejného zdraví přijaté na vnitrostátní úrovni byly do řešené koncepce zapracovány způsobem charakterizovaným v předchozích tabulkách a kapitolách.

Soulad s nadřazenou ÚPD a rozvojovými koncepcemi na regionální i místní úrovni je podrobněji komentován v kapitole A.II na základě identifikovaných vztahů dle výše uvedené tabulky.

Opatření pro předcházení negativním vlivům na životní prostředí v důsledku identifikovaných rozporů s cíli přijatými na vnitrostátní úrovni v oblasti ochrany životního prostředí jsou uvedena v kapitole A.VIII.

Shrnutí:

Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro posuzovanou Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy lze konstatovat, že předkládaná AZÚR HMP je vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu z hlediska environmentálního pilíře většinou bez přímého vztahu vůči ostatním strategickým dokumentům přijatým na evropské, národní a místní úrovni a jejich cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, s výjimkou strategických dokumentů v oblasti územního plánování a rozvoje vysokorychlostních tratí, jejichž cíle jsou posuzovanou koncepcí většinou přímo rozvíjeny. Vyhodnocen byl vztah a způsob zapracování těchto cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které mají vazbu na posuzovanou AZÚR č. 10 HMP.

Potenciální negativní vazba byla identifikována především vůči principům územního plánování v oblasti ochrany volné krajiny, kdy dochází k vymezení nového zastavitelného koridoru do dosud volné krajiny v území s významným soustředěním environmentálních limitů a hodnot. V této souvislosti však obsahuje posuzovaná koncepce územně plánovací opatření pro zmírnění dopadů do území v podobě optimalizace rozsahu a vedení koridoru v území tak, aby byl veden v environmentálně relativně méně cenných partiích a souběhu s ostatními již existujícími disturbancemi a stanovení podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD s požadavky na respektování územního rozsahu koridoru, vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu v území, jako reakci na potenciální generované vlivy především z hlediska fragmentace krajiny a vlivů na obyvatele. Z pohledu ostatních strategických dokumentů na národní a místní úrovni se jedná o negativní vazbu vůči cílům v oblasti ochrany přírody a krajiny, ochrany půdy a veřejného zdraví v oblasti hluku. Jedná se o cíle stanovené v PÚR ČR, Dopravní politice ČR, NEHAP, Strategickém rámci – Česká republika 2030, Státní politiky životního prostředí, Státního programu ochrany přírody a krajiny, Strategie biologické rozmanitosti, Plánů péče o chráněná území, Prognózy, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že koncepce přímo reaguje na potenciální negativní vazbu vůči těmto cílům výše zmíněnými územně plánovacími opatřeními zapracovanými přímo do návrhu koncepce a na této strategické úrovni nebyly v rámci SEA navrženy další úpravy výrokové části posuzované ÚPD, lze konstatovat, že AZUR HMP č. 10 na strategické úrovni náležející ZÚR dostatečně zapracovává cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijaté na národní a místní úrovni přímo do koncepce, resp. přijímá opatření pro zesouladění návrhu ÚPD s těmito cíli. V rámci SEA byla navržena další minimalizační opatření, která je možné uplatnit v navazujících řízeních, především na úrovni územního řízení a projektové přípravy stavby, která jsou promítnuta do části odůvodnění, kap. 4.

Aktualizace bude mít pozitivní důsledky s nadmístním dopadem především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje a z hlediska sociálních determinant veřejného zdraví, kde byla identifikována silná pozitivní vazba na sledované cíle Strategického rámce – Česká republika 2030, NEHAP a Zdraví 2030. Tyto cíle především v oblasti zlepšování kvality ovzduší, snižování emisí spojených s dopravou a bezpečnosti obyvatelstva jsou v posuzovaném dokumentu dále rozvíjeny.

Posuzovaná AZUR HMP obsahuje na příslušné strategické úrovni územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, která jsou uplatněna jak v grafické části

v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům, tak i v textové části prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků).

Lze tak konstatovat, že AZÚR HMP č. 10 respektuje a dále rozvíjí strategické cíle v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, které v ní byly dostatečně zohledněny.

A.X Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.

V případě tohoto vyhodnocení se jedná o Aktualizaci zásad územního rozvoje, tedy územně plánovací dokumentaci na úrovni kraje, která je však v rámci Prahy velmi úzce provázaná s územně plánovací dokumentací na úrovni města – tedy územním plánem obce. Praha tak má ÚAP pro kraj i ÚAP pro obec, obě v současnosti ve znění 5. úplné aktualizace ke dni 1. 7. 2021. Z tohoto důvodu je návrh ukazatelů pro sledování vlivu posuzované AZÚR HMP na životní prostředí vybraný ze sady indikátorů vybraných aspektů udržitelného rozvoje hlavního města Prahy definovaných v ÚAP hl. m. Prahy na úrovni obce i kraje a koresponduje tak se systémem vyhodnocování platné ZÚR, resp. územního plánu v současnosti.

V rámci ÚAP by měla být dle metodického pokynu MMR sledována celá řada indikátorů, které ilustrují změny a trendy v průběhu času pomocí kvantifikovatelných údajů. Z interpretačního hlediska je důležité, že pro každý indikátor je možné stanovit žádoucí trend změny vývoje hodnot z hlediska principů udržitelného rozvoje pro nejbližší okolí. Indikátory tak umožňují poměrně přehledným způsobem napomáhat objektivnímu vyhodnocování vyváženosti rozvoje území a zároveň v budoucnu provádět porovnání míry změny v průběhu času.

Vzhledem k výše uvedenému uvádíme soubor vybraných indikátorů, které jsou pravidelně vyhodnocovány v rámci ÚAP kraje, resp. obce, a které je možno uplatnit pro sledování vlivu posuzované územně plánovací dokumentace na životní prostředí. Sledování indikátorů je třeba provádět plošně nad ZÚR HMP jako celkem.

Níže uvádíme ty indikátory, které se vztahují k aspektům environmentálního pilíře udržitelného rozvoje a mohou ilustrovat uplatňování návrhu posuzované AZÚR HMP. Tyto indikátory jsou sledovány v rámci ÚAP a budou využity pro sledování uplatňování posuzované koncepce.

Hluková zátěž včetně synergických vlivů:

- Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku.
 - Počet obyvatel, data SZÚ, sledování v rámci Strategického hlukového mapování
- Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody včetně synergických vlivů: Výměra nových dopravních koridorů zasahujících na území ZCHÚ, EVL a nadregionálních biocenter
 - Nárůst plochy v ha data Hlavního města Prahy (mezi jednotlivými cykly ÚAP), sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky

Klima včetně synergických vlivů

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

Voda včetně synergických vlivů

- Výměra nových dopravních koridorů
 - Plocha v ha data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky

Sídla a urbanizace

- Výměra ploch zeleně na obyvatele.
 - Podíl v % data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky
- Půda a horninové prostředí Zábor půdy pro dopravní stavby
 - Nárůst záboru v ha (mezi jednotlivými cykly ÚAP), data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky
- Délka tunelových staveb

- Nárůst délky tunelových staveb v km (mezi jednotlivými cykly ÚAP), data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Krajinný ráz včetně synergických vlivů

- Výměra nových dopravních koridorů zasahujících na území Přírodních parků
 - Nárůst plochy v ha data Hlavního města Prahy (mezi jednotlivými cykly ÚAP), sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky

Shrnutí: Výše uvedené monitorovací ukazatele umožňují monitorovat všechny relevantní identifikované negativní vlivy návrhu A10ZÚR HMP na úrovni územně plánovací dokumentace v intervalech odpovídajících aktualizaci územně analytických podkladů a následně přijmout opatření pro zamezení negativním vlivům.

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

Obsahovou náplň této kapitoly tvoří návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru formulovaných na bázi minimalizačních opatření stanovených v kap. A.VIII. Požadavky jsou formulovány ve formě návrhu stanoviska jako podkladu pro rozhodnutí příslušného úřadu, dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Do návrhu stanoviska byla převzata jen ta opatření, které je možné převzít do návrhu předmětné AZÚR HMP č. 10, zobecněná na úroveň, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace, ta byla zapracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, kapitola 4.

Na základě vyhodnocení vlivu předloženého návrhu posuzované AZÚR HMP č. 10 na životní prostředí navrhujeme SOUHLASNÉ STANOVISKO. Předloženou koncepci tak doporučujeme k realizaci s uplatněním následujících požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru:

Výběr varianty

Aktualizace ZÚR Hlavního města Prahy je navrhována invariantně. Na základě vyhodnocení nevyplývá potřeba řešení koncepce ve variantách, předkládaná aktivní varianta je z hlediska prověření vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačující.

Akceptovatelnost

AZÚR HMP č. 10 je v podobě, v jaké je navržena, akceptovatelná bez dalších požadavků na úpravu výrokové části, a to zejména z toho důvodu, že vlastní návrh koncepce obsahuje územně plánovací opatření, která na příslušné strategické úrovni umožňují snížení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a na úrovni ZÚR byly naplněny podmínky pro akceptovatelnost z hlediska vlivu na půdy. Jedná se jak o opatření vyjádřená graficky – tj. především vlastní vymezení koridoru, který je oproti doposud sledovaným řešením navržen v optimalizované variantě co do rozsahu koridoru prověřeného technickou studií, tak i z hlediska průchodu územím, kde je sledována optimalizovaná stopa minimalizující střety s environmentálně cennými partiemi území a v souběhu s existujícími koridory dopravních a technických sítí, tedy stávajících disturbancí v řešeném území, což je zásadní pro střet s přítomnými principy a limity z hlediska urbanizace a sídel. Ve výrokové části posuzované AZÚR HMP č. 10 jsou stanovena další podmínky, které je možné uplatnit na této strategické úrovni. Jedná se o výroky v kapitole 5.2.6.1 v částech Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a Úkoly pro podrobnější ÚPD. Tato územně plánovací opatření obsažená ve výrokové části AZÚR považuje zpracovatel vyhodnocení z hlediska akceptovatelnosti návrhu AZÚR HMP č. 10 za dostatečné na příslušné strategické úrovni. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány následující požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, jako minimalizační opatření, která vyplynula ze SEA v podobě, kterou je možné uplatnit v navazující ÚPD a při rozhodování o změnách v území.

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči mikroklimatu, krajinnému rázu a biotické složce krajiny včetně synergických vlivů a významně negativnímu vlivu z hlediska urbanizace se synergickým spolupůsobením, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a je zapracováno do odůvodnění, kapitola 4.
- Při umísťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně

negativního vlivu vůči retenční schopnosti území, horninovému prostředí a biotické složce krajiny včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a je zpracováno do odůvodnění, kapitola 4.

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (Jedná se o požadavky z hlediska nemožnosti na této úrovni přesně identifikovat míru vlivu na EVL Xaverovský háj a Blatov, které jsou na úrovni ZÚR zpracovány do koncepce (část odůvodnění, kapitola 4) a dále budou promítnuty do podrobnější ÚPD a navazujících fází projektové přípravy stavby, které je posuzovanou koncepcí dáván rámec – další podrobnější prověření z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá mimo jiné z legislativy).

- V další fázi územního řízení (EIA), na projektové úrovni bude předmětný záměr podroben hodnocení dle §45i.
- V následných fázích projektové přípravy provést biologický a hydrogeologický průzkum posouzení účinků VRT v úseku prostoru tzv. „úzkého krčku“, kde trať EVL kříží a jeho přilehlém okolí a v jihovýchodní části v lokalitě Blatov kde trať do EVL okrajově také zasahuje. Na základě hydrologického posouzení a biologického průzkumu navrhnout a provést opatření k minimalizaci negativních dopadů na lesní porosty, a zejména pak ve vztahu k mokřadním biotopům zahrnujících vedle rákosin i segmenty s výskytem vlhkých bezkolencových luk (6140). S ohledem na výskyt invazních druhů dřevin v lesních porostech (zejména expanze střemchy pozdní) navrhnout a provést managementová opatření na jejich likvidaci či redukci. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení;
- Z pohledu minimalizace zásahů v prostoru tzv. „úzkého krčku“ vymezení EVL, kudy koridor VRT prochází:
 - minimalizovat zásahy do lesních porostů severozápadního výběžku Klánovického lesa, jehož okraj vymezuje východní hranici průseku vedení VN, jímž je navržen průchod tělesa železniční trati, a který současně tvoří i hranici PR Klánovický les;
 - minimalizovat zásahy do výběžku lesa jižněji, kudy prochází periodická vodoteč, coby zdrojnice Xaverovského/ Svěpravického potoka.
- Z pohledu minimalizace zásahů v rámci jihovýchodního okraje koridoru VRT, v prostoru zaústění tělesa VRT do tělesa stávající železnice:
 - minimalizovat zásah do jihozápadního okraje Klánovického lesa (lokality Blatov);
 - minimalizovat zásah do prostoru báze pramenné sníženiny s výskytem bezkolencové louky, která zasahuje prakticky až k dřevinným porostům podél paty tělesa současné železniční trati (možné řešení je vymezení severního tělesa trati VRT betonovou stěnou apod.).

Ostatní, zde neuvedená, minimalizační opatření, rozvíjející tyto požadavky na rozhodování v území, která vyplynula ze SEA (podrobněji viz. kapitola A.VIII.), neodpovídají svojí podrobností strategické úrovni posuzovaného dokumentu, nebo přímo vyplývají z legislativy a postupů a norem projektování a povolování staveb a jako taková budou uplatněna v navazujících řízeních při umisťování stavby do území.

Odůvodnění:

AZÚR HMP č. 10 je v podobě, v jaké je navržena, akceptovatelná bez dalších požadavků na úpravu výrokové části, a to zejména z toho důvodu, že vlastní návrh koncepce obsahuje územně plánovací opatření, která na příslušné strategické úrovni umožňují snížení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a na úrovni ZÚR byly naplněny podmínky pro akceptovatelnost z hlediska vlivu na půdy. Ve výrokové části posuzované AZÚR HMP č. 10 jsou uplatněna územně plánovací opatření, která je možná uplatnit na strategické úrovni nadřazené ÚPD, viz část 5.2.6.1. výrokové části AZÚR 10 HMP, kde jsou požadavky zajišťující na příslušné strategické úrovni v kontextu posuzovaného dokumentu, který je aktualizací Zásad územního rozvoje Prahy v podobě vložení dílčí kapitoly odpovídající struktury a znění, na který se vztahují rovněž obecné zásady celé ZÚR HMP, které dále vytváří podmínky pro rozhodování v území, např. v kapitole 1. Priority územního plánování Hl.m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovená prioritou:

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.

V kapitole 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel, jsou to potom stanovené obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

a) respektovat vyhlášená velkoplošná i maloplošná zvláště chráněná území přírody i jiné významné přírodní výtvoř, 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,

b) respektovat a chránit krajinný ráz zastavěného i nezastavěného území města, postupně zlepšovat prostupnost krajiny,

h) zachovat integritu ÚSES a vytvářet předpoklady pro zajištění jeho územní spojitosti.

V kapitole 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí, jsou to potom stanovené obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

c) vytvářet podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území.

V kapitole 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, jsou to potom stanovené obecné celoměstské zásady ochrany hodnot území:

g) Zachovat prostupnost krajiny, zejména pro pěší a cyklistickou dopravu,

h) Rozvíjet v přiměřené míře a modernizovat dopravu, zejména hromadnou, která patří k civilizačním hodnotám města.

V ZÚR HMP stanovené Úkoly pro podrobnější ÚPD:

k) prověřit rozvoj dopravních systémů se zřetelem na principy udržitelného rozvoje.

Tyto obecné priority a zásady využití území se dále promítnou do rozhodování v území při uplatnění požadavků vyplývajících z jednotlivých složkových zákonů v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví.

V případě AZÚR 10 HM je navrženo stanovit konkrétní Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT – tato podmínka tak, jak je formulována, vychází z předpokladu využití pouze části v AZÚR 10 HMP vymezeného koridoru a jeho územního respektování pro umístění konkrétní stavby. Což je v souladu se závěry SEA z hlediska vlivu na půdu a horninové prostředí, vodu, biotickou složku krajiny a sídla a urbanizaci a dále přispěje k minimalizaci vlivu na půdy (menší rozsah záboru oproti vymezenému koridoru), vodu a klima (pouze dílčí část vymezeného koridoru bude zastavěna nepropustnými povrchy, část bude vedena v tunelu), biotickou složku krajiny (menší rozsah dotčení mimolesní zeleně, ekosystémů a biotopů oproti vymezenému koridoru), sídla a urbanizaci (menší reálný zásah do zastavitelných ploch a plošně menší rozsah dotčení ZCHÚ a ÚSES oproti vymezenému koridoru). Z podmínky tak vyplývá zmírnění potenciálně negativních vlivů v navazujících řízeních, které dále rozvíjí v AZÚR obsažená územně plánovací opatření promítnutá do grafické části návrhu (tj. zejména umístění koridoru v relativně optimalizované poloze vůči volné krajině i chráněným územím, souběhu s technickými a dopravními sítěmi, a přitom maximálního odstupu od rezidenčních ploch). Další zmírnění potenciálních negativních vlivů bude zajištěno prostřednictvím uplatnění minimalizačních opatření na projektové úrovni, která vyplynou z EIA předmětné stavby a z legislativních požadavků z hlediska ochrany půdy (opatření při stavbě, nakládání se skrytou ornici atd., vyplývající ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivů na vody (hydrogeologické průzkumy, technické řešení stavby a způsobu odkanalizování atd., vyplývající z generelu odvodnění Hlavního města Prahy a zákona 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivu na biotickou složku krajiny (projektová opatření, biologické průzkumy a hodnocení a opatření při výstavbě za účelem ochrany předmětů ochrany, zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a jejich biotopů, mimolesní zeleně, odvodů za kácení, náhradních výsadeb apod., vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivu na sídla a urbanizaci včetně synergických vlivů (umístění části trasy přiléhající k urbanizovaným územím pod povrch terénu v rozsahu stanoveném v navazujících řízeních, prověření technického řešení stavby z hlediska vlivu na akustickou situaci a veřejné zdraví a ověření účinnosti protihlukových opatření v rámci zkušebního provozu a kolaudačního řízení, které zajistí dodržení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných objektů apod., vyplývající ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů.

b) zajištění dostatečných příčných vazeb přes trasu VRT pro zmírnění bariérového efektu stavby v území – tato podmínka tak, jak je formulována, požaduje vytvoření příčných vazeb skrze vymezený koridor tak, aby byl zmírněn bariérový efekt vymezeného koridoru, resp. stavby, které dává rámec. Což je v souladu se závěry SEA z hlediska vlivu na biotickou složku krajiny a sídla a urbanizaci a dále přispěje k minimalizaci vlivu na biodiverzitu a ochranu přírody a krajiny (vytvoření příčných vazeb např. ve formě propustků, tunelových úseků nebo ekoduktů), sídla a urbanizaci (vytvoření příčných vazeb např. ve formě cest a přeložek stávajících sítí). Z podmínky tak vyplývá zmírnění potenciálně negativních vlivů v navazujících řízeních, které dále rozvíjí v AZÚR obsažená územně plánovací opatření promítnutá do grafické části návrhu (tj. zejména umístění

koridoru v relativně optimalizované poloze vůči volné krajině i chráněným územím). Další zmírnění potenciálních negativních vlivů bude zajištěno prostřednictvím uplatnění minimalizačních opatření na projektové úrovni, která vyplynou z EIA předmětné stavby a z legislativních požadavků z hlediska vlivu na biotickou složku krajiny a ekosystémy (projektová opatření, biologické průzkumy a hodnocení a opatření při výstavbě za účelem ochrany ekologické stability a funkčnosti ÚSES, vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivu na sídla a urbanizaci včetně synergických vlivů (vytvoření propustků a prostupů pěších cest a přeložek dopravních sítí, umístění části trasy přiléhající k urbanizovaným územím pod povrch terénu v rozsahu stanoveném v navazujících řízeních, prověření technického řešení stavby z hlediska vlivu na akustickou situaci a veřejné zdraví a ověření účinnosti protihlukových opatření v rámci zkušebního provozu a kolaudačního řízení, které zajistí dodržení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných objektů apod., vyplývající ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů).

Dále jsou v návrhu AZÚR 10 HMP stanoveny konkrétní Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

a) respektovat vymezený koridor – tento úkol, tak jak je formulován požaduje respektovat trasu v AZÚR 10 HMP vymezeného koridoru, ze stavebního zákona potom vyplývá povinnost jeho promítnutí z nadřazené ÚPD, další prověření a zpřesnění v navazující ÚPD, a zároveň další zmenšení rozsahu skutečného dopadu do území při umístění konkrétní stavby, protože bude reálně využita pouze část vymezeného koridoru. Což je v souladu se závěry SEA z hlediska vlivu na půdy, vodu, biodiverzitu a ochranu přírody a krajiny, hlukovou zátěž a sídla a urbanizaci. Dále tak přispěje k minimalizaci vlivu na půdy (menší rozsah záboru oproti vymezenému koridoru), vodu (pouze dílčí část vymezeného koridoru bude zastavěna nepropustnými povrchy, část bude vedena v tunelu), biotickou složku krajiny (menší rozsah dotčení mimolesní zeleně, ekosystémů a biotopů oproti vymezenému koridoru), sídla a urbanizaci (menší reálný zásah do zastavitelných ploch a plošně menší rozsah dotčení ZCHÚ a ÚSES oproti vymezenému koridoru) a krajinu (vyhnutí se esteticky relativně cennějším částem území). Z úkolu tak vyplývá zmírnění potenciálně negativních vlivů v navazujících řízeních, které dále rozvíjí v AZÚR obsažená územně plánovací opatření promítnutá do grafické části návrhu (tj. zejména umístění koridoru v relativně optimalizované poloze vůči volné krajině i chráněným územím, souběhu s technickými a dopravními sítěmi, a přitom maximálního odstupu od rezidenčních ploch). Další zmírnění potenciálních negativních vlivů bude zajištěno prostřednictvím uplatnění minimalizačních opatření na projektové úrovni, která vyplynou z EIA předmětné stavby a z legislativních požadavků z hlediska ochrany půdy (opatření při stavbě, nakládání se skrytou ornici atd., vyplývající ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivů na retenční schopnost krajiny (hydrogeologické průzkumy, technické řešení stavby a způsobu odkanalizování atd., vyplývající z generelu odvodnění Hlavního města Prahy a zákona 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivu na biotickou složku krajiny (projektová opatření, biologické průzkumy a hodnocení a opatření při výstavbě za účelem ochrany předmětů ochrany, zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, mimolesní zeleně, odvodů za kácení, náhradních výsadeb apod., vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivu na sídla a urbanizaci a hlukovou zátěž včetně synergických vlivů (umístění části trasy přiléhající k urbanizovaným územím pod povrch terénu v rozsahu stanoveném v navazujících řízeních, prověření technického řešení stavby z hlediska vlivu na akustickou situaci a veřejné zdraví a ověření účinnosti protihlukových opatření v rámci zkušebního provozu a kolaudačního řízení, které zajistí dodržení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných objektů apod., vyplývající ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů).

b) vymezit rozsah tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území - tato podmínka tak, jak je formulována, konkretizuje vytvoření příčných vazeb skrze vymezený koridor do podoby tunelových úseků tak, aby bylo zmírněn bariérový efekt vymezeného koridoru, resp. stavby, které dává rámeček. Což je v souladu se závěry SEA z hlediska vlivu na biotickou složku krajiny a sídla a urbanizaci a dále přispěje k minimalizaci vlivu na biotickou složku krajiny (vytvoření příčných vazeb překrytím stavby), sídla a urbanizaci (částečné umístění stavby pod povrch terénu) a hlukovou zátěž (eliminace vlivu hluku z umístěné stavby vůči hlukově chráněným prostorům). Z podmínky tak vyplývá zmírnění potenciálně negativních vlivů v navazujících řízeních, které dále rozvíjí v AZÚR obsažená územně plánovací opatření promítnutá do grafické části návrhu (tj. zejména umístění koridoru v relativně optimalizované poloze vůči volné krajině i chráněným územím, a přitom řeší přiblížení stavby urbanizovaným plochám). Další zmírnění potenciálních negativních vlivů bude zajištěno prostřednictvím uplatnění minimalizačních opatření na projektové úrovni, která vyplynou z EIA předmětné stavby a z legislativních požadavků z hlediska vlivu na biotickou složku krajiny a ekosystémy (projektová opatření, biologické průzkumy a hodnocení a opatření při výstavbě za účelem ochrany ekologické stability a funkčnosti ÚSES, vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů), z hlediska vlivu na sídla a urbanizaci včetně synergických vlivů (vytvoření propustků a prostupů pěších cest a přeložek dopravních sítí, umístění části trasy pod povrch terénu v rozsahu stanoveném v navazujících řízeních, rozsah tunelového úseku bude mimo jiné stanoven na základě prověření

technického řešení stavby z hlediska vlivu na akustickou situaci a veřejné zdraví, které zajistí dodržení hlukových limitů u nejbližších hlukově chráněných objektů apod., vyplývající ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů.

Další opatření vyplynou z vyhodnocení vlivů na životní prostředí na úrovni EIA (záměr, jemuž je posuzovanou změnou dáván rámec, spadá do bodu 44, kategorie I, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a jako takový podléhá vždy vyhodnocení vlivů na životní prostředí) a z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (záměr, jemuž je posuzovanou změnou dáván rámec, zasahuje do území Evropsky významné lokality a jako takový podléhá hodnocení dle 45 h, i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zároveň záměr, jemuž je posuzovanou aktualizací dáván rámec, zasahuje na území se zvláštní ochranou podle tohoto zákona a pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jejíž předpokladem je mimo jiné provedení biologického hodnocení dle § 68 tohoto zákona).

Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány další požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, které jsou navrženy pro minimalizaci všech zjištěných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví identifikovaných na základě SEA, prostředky, které je možné uplatnit na úrovni územního plánování nebo rozhodování ve vymezeném koridoru.

V rámci SEA byly identifikovány tyto negativní vlivy a navržena opatření pro jejich minimalizaci:

- Mírně negativní vliv na ohniska biodiverzity a fragmentaci krajiny – na úrovni AZÚR akceptován díky trasování koridoru v relativně environmentálně méně cenných částech území v prostoru již významně narušeném vedením technické a dopravní infrastruktury (VVN, ulice Mladých Běchovic) oproti řešení dosud sledované územní rezervy, do části odůvodnění, kapitola 4, jsou dále zapracována zmírňující opatření vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno, minimalizační opatření budou dále uplatněna v navazujících řízeních v rámci procesu EIA a posouzení vlivů dle § 45 i ZOPK. Zároveň musí být udělena výjimka pro zásah do zvláště chráněných území.
- Významně negativní vliv na ZPF – na úrovni AZÚR akceptován díky odůvodnitelnosti záboru pro veřejně prospěšnou stavbu a optimalizaci trasování koridoru na půdách nižší třídy kvality, v souběhu s ostatními technickými sítěmi a dopravními stavbami v území při předpokladu částečného vedení v tunelu a využití pouze části vymezeného koridoru pro umístění stavby. Z těchto důvodů je z hlediska udržitelného rozvoje území navrhované řešení považováno za nejvhodnější. Byl udělen souhlas ze strany příslušného orgánu ochrany půdy. Přetrvávající negativní vlivy budou automaticky zmírněny na úrovni záměru využitím pouze části vymezeného koridoru pro umístění stavby a částečně podzemním vedením stavby. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno.
- Mírně negativní vliv na horninové prostředí – generuje vymezení koridoru s předpokladem částečně podzemního vedení stavby, které je dáván rámec. Ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1, jsou stanoveny úkoly pro navazující ÚPD v podobě stanovení rozsahu tunelových úseků a respektování vymezeného koridoru. To je na strategické úrovni AZÚR dostatečné opatření pro minimalizaci vlivů. V rámci SEA uplatněn požadavek pro navazující řízení při umístění stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území, který je promítnut do odůvodnění, kapitola 4. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno, minimalizační opatření budou dále podrobněji prověřena a uplatněna v navazujících řízeních v rámci procesu EIA předmětné stavby.
- Mírně negativní vliv na retenční funkci krajiny se synergickým spolupůsobením – identifikován z hlediska vymezení zastavitelného koridoru v dosud nezastavěném území s předpokladem částečně podzemního vedení stavby, které je tímto koridorem dáván rámec. Potenciálně mírně negativní vliv z hlediska rozšiřování zastavěných a zpevněných ploch a zásahu do hydrogeologických struktur při spolupůsobení již v území přítomných nepropustných povrchů. Ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1., stanoveny úkoly pro navazující ÚPD v podobě stanovení rozsahu tunelových úseků a respektování vymezeného koridoru. To je na strategické úrovni AZÚR dostatečné opatření pro minimalizaci vlivů. V rámci SEA uplatněn požadavek pro navazující řízení při umístění stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území, který je promítnut do odůvodnění, kapitola 4. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno, minimalizační opatření budou dále uplatněna v navazujících řízeních na úrovni EIA předmětné stavby.
- Mírně negativní vliv na klima se synergickým spolupůsobením – identifikován z hlediska vymezení zastavitelného koridoru v dosud nezastavěném území s předpokladem částečně podzemního vedení stavby, které je tímto koridorem dáván rámec. Potenciálně mírně negativní vliv z hlediska zvyšování teplot povrchů v důsledku rozšiřování zastavěných a zpevněných ploch a snižování podílu zeleně při spolupůsobení již v území přítomných zastavěných ploch. Ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap.

5.2.6.1., stanoveny úkoly pro navazující ÚPD v podobě stanovení rozsahu tunelových úseků a respektování vymezeného koridoru. To je na strategické úrovni AZÚR dostatečné opatření pro minimalizaci vlivů. V rámci SEA uplatněn požadavek pro navazující řízení při umisťování stavby volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně, který je promítnut do odůvodnění, kapitola 4. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno, minimalizační opatření budou dále uplatněna v navazujících řízeních na úrovni EIA předmětné stavby.

- Mírně negativní vliv na hlukovou zátěž se synergickým spolupůsobením – v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území, bez předpokladu předkročení hygienických limitů z hlediska hluku, resp. mezních hodnot hlukových ukazatelů díky předpokladu vedení stavby, které je dáván rámeč částečně v podzemí. Ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1., stanoveny úkoly pro navazující ÚPD v podobě stanovení rozsahu tunelových úseků a respektování vymezeného koridoru. To je na strategické úrovni AZÚR dostatečné opatření pro minimalizaci vlivů. V podrobnější ÚPD a následně projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení bude dále prověřeno na základě legislativních požadavků a navržena případná další protihluková opatření. Opatření přímo vyplývá z postupů povolování staveb a zákona o ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcích předpisů a jako takové není promítnuto do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru v kapitole A.XI, bude uplatněno v rámci EIA a územního a kolaudačního řízení.
- Významně negativní vliv na sídla a urbanizaci z hlediska střetu s limity a hodnotami území, na druhou stranu jsou přijata územně plánovací opatření pro minimalizaci faktického ovlivnění takto dotčeného území v podobě trasování koridoru v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování v území a úkolů pro územní plánování zavazující se k vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků viz výroková část AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1. Tato opatření však budou uplatněna až v navazujících řízeních, na úrovni této koncepce je třeba konstatovat střet s principy územního plánování. V této souvislosti je třeba konstatovat, že se jedná o koridor pro umístění stavby v zásadním veřejném zájmu, který je rovněž reprezentován zájmem z hlediska ochrany životního prostředí zprostředkovaným především zlepšením kvality ovzduší a pohody bydlení v důsledku podpory rozvoje nízkoemisní veřejné hromadné dopravy. Z pohledu vyhodnocení vlivů AZÚR HMP č. 10 je tak vymezení koridoru považováno za akceptovatelné, a to zejména s ohledem na optimalizaci trasování koridoru a stanoveným podmínkám pro rozhodování v území a úkolům pro podrobnější ÚPD jako územně plánovacím opatřením ke zmírnění střetů obsaženým v samotné koncepci, oproti předchozímu řešení územní rezervy, která měla podstatně významnější vlivy na chráněná území i veřejné zdraví. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno, minimalizační opatření budou dále uplatněna v navazujících řízeních na úrovni EIA předmětné stavby.
- Mírně negativní vliv na krajinný ráz se synergickým spolupůsobením - v důsledku zásahu do přírodního parku Klánovický les – Čihadla, nicméně neočekáváme významné negativní ovlivnění krajinného rázu území vzhledem k trasování koridoru VRT, který je navržen ve stopě s relativně nejmenším zásahem z hlediska krajinného rázu, kdy se přimyká k liniím stávajících technických a dopravních staveb v území a tím dochází k synergickému spolupůsobení v podobě zesílení stávajícího vlivu liniových staveb. Opatření obsažená v samotné koncepci – tj. vedení koridoru v souběhu s již existujícími disturbancemi vůči krajinnému rázu, ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1., stanoveny úkoly pro navazující ÚPD v podobě stanovení rozsahu tunelových úseků a respektování vymezeného koridoru. To je na strategické úrovni AZÚR dostatečné opatření pro minimalizaci vlivů. V rámci SEA je uplatněn požadavek pro navazující řízení při umisťování stavby volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně, který je promítnut do odůvodnění, kapitola 4, V následné projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení bude dále prověřeno na základě legislativních požadavků dle § 12, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (vyplývá z legislativy a střetu s územím Přírodního parku) a navržen způsob zapojení stavby do krajiny. Opatření přímo vyplývá z postupů povolování staveb a zákona o ochraně přírody a krajiny a jako takové není promítnuto do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru v kapitole A.XI, bude uplatněno v rámci EIA. Na této strategické úrovni je z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečně vypořádáno.

A.XII Vypořádání Stanoviska MŽP

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, vydalo Stanovisko k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí, vydaného odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí pod č.j. MZP/2020/710/712 ze dne 11.6.2020. Niže uvádíme vypořádání jednotlivých požadavků příslušného úřadu vyplývajících z výše uvedeného stanoviska.

1. U navrhovaného koridoru požadujeme vyhodnotit jeho vliv na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví (s důrazem na hluk) a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (na fragmentaci krajiny, střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, jejich vzájemné působení a souvislosti byly vyhodnoceny v kapitole A.VI., dle metodického přístupu, který je popsán v úvodní části tohoto dokumentu a sledovaných kritérií a hodnot popsaných v kapitole A.VI.1. Podrobné vyhodnocení návrhu AZÚR vůči jednotlivým složkám životního prostředí je přehledně shrnuto v hodnotící matici v kapitole A.VI. a jednotlivé identifikované nebo předpokládané vlivy vůči sledovaným složkám jsou potom porovnány, zhodnoceny a dále komentovány v kapitole A.VII, včetně popisu použitých metod vyhodnocení a jejich omezení.

2. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů AZÚR HMP na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska k návrhu koncepce AZÚR HMP s uvedením jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí s AZÚR HMP jako celkem souhlasit, nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Závěry a doporučení vyplývající z vyhodnocení jsou uvedeny v kapitole A.XI. návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, která je koncipována jako návrh stanoviska s uvedením akceptovatelnosti posuzovaného dokumentu a minimalizačních opatření uplatnitelných prostředky územního plánování. Zároveň je doporučeno při následných fázích projektové přípravy podrobnější ÚPD i umisťovaných záměrů brát v úvahu i doporučení ve formě navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných negativních vlivů na životní prostředí v kapitole A.VIII. Tato opatření je třeba uplatnit v následných fázích projektové přípravy. Opatření zobecněná na úroveň, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace jsou dále uvedena v kapitole A.XI a budou zpracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, do kapitoly 4.

3. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR HMP požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby a v souvislosti se stavem v území a záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 AOS 1/2013–133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů. Je také nezbytné upozornit na rozsudek NSS 1 AOS 7/2011–526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno jak z hlediska prostorové koncentrace záměrů v řešeném území, tak i z hlediska širších vztahů a vazeb v území viz kapitola A.IV, kde je hodnocení vyjádřeno graficky (viz obr. 39) a rovněž v kapitole A.VII.12, kde je hodnocení podrobně komentováno.

4. Požadujeme podrobně vyhodnotit vliv AZÚR HMP na lokality soustavy NATURA 2000. Je nezbytné vyhodnotit, zda realizací AZÚR HMP nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany lokalit soustavy NATURA 2000 (EVL Blatov a Xaverovský háj). V rámci posouzení vlivů na EVL a PO požadujeme navrhnout opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů na lokality soustavy NATURA 2000.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Bylo provedeno vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Zpracovatel hodnocení Ing. Pavel Koláček, PhD., autorizovaná osoba dle výše uvedeného zákona. Podrobněji viz část B a přílohová část tohoto dokumentu.

Vymezení koridoru VRT, který je předmětem Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, bude dle tohoto vyhodnocení generovat soubor přímých i nepřímých negativních vlivů. Z pohledu přímého dotčení EVL a jeho habitatů, jež jsou předmětem ochrany (habitaty 9170, 9190, 6410), byl vliv z pohledu samotného vymezení koridoru VRT vyhodnocen jako velmi okrajový, málo významný, v rámci vlastního vymezení trati pak jako prakticky nulový.

Z pohledu významnosti však bude rozhodující spolupůsobení vlivů nepřímých. a to zejména z hlediska možného ovlivnění hydrologických poměrů v území průchodem vysokorychlostní trati. Tuto problematiku však nelze na úrovni územně plánovací dokumentace, tj. Zásad územního rozvoje, objektivně posoudit. V současnosti tedy nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj

jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz kap. V.). Jejich převzetí a zapracování je tedy podmínkou realizace záměru v dalších navazujících fázích územního řízení. Navržená opatření byla převzata do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru v rámci kapitoly A.XI a Blatov – Xaverovský budou zapracována do AZÚR HMP č. 10, do části odůvodnění v rámci kapitoly 4.

5. Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR HMP na ZCHÚ, je nezbytné vyhodnotit, zda realizací AZÚR HMP nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ (Přírodní rezervace Klánovický les, Přírodní památka Xaverovský háj). V rámci vyhodnocení požadujeme navrhnout opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů na ZCHÚ a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Byly vyhodnoceny vlivy posuzovaného dokumentu na ZCHÚ a jejich předměty ochrany včetně vyhodnocení vlivů na migrační propustnost území a návrhu opatření pro minimalizaci vlivů. Podrobněji viz kapitola A.VI. pro kvantifikaci vlivů a kapitoly A.VII.6 a A.VII.7 kde jsou identifikované vlivy podrobněji komentovány. Návrh opatření pro minimalizaci vlivů je obsažen v kapitolách A.VIII. Minimalizační opatření, v podobě, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace jsou dále uvedena v kapitole A.XI a budou zapracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, do kapitoly 4.

6. Požadujeme vyhodnotit vlivy AZÚR HMP z hlediska obecné ochrany přírody a krajiny, zejména se zaměřením na možné vlivy na ÚSES, VKP a krajinný ráz.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Byly vyhodnoceny vlivy posuzovaného dokumentu na krajinu včetně návrhu opatření pro minimalizaci vlivů. Podrobněji viz kapitola A.VI. pro kvantifikaci vlivů a kapitoly A.VII.6, A.VII.7 a A.VII.8 kde jsou identifikované vlivy podrobněji komentovány. Návrh opatření pro minimalizaci vlivů je obsažen v kapitolách A.VIII. Minimalizační opatření, v podobě, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace jsou dále uvedena v kapitole A.XI a budou zapracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, do kapitoly 4.

Vliv z hlediska obecné ochrany přírody a krajiny byl hodnocen jako přímý mírně negativní vliv s místním dopadem a dlouhodobým působením vůči ÚSES (především z hlediska zásahu do biocentra N1 Vidrholec) a jako přímý mírně negativní vliv s místním dopadem a mírně negativním synergickým spolupůsobením v kontextu souvisejících staveb v řešeném území (vedení technických a dopravních sítí, průmyslové areály) vůči krajinnému rázu. V této souvislosti byla navržena opatření viz výše.

7. Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR HMP z hlediska záboru ZPF a zásahů do PUPFL.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Byly vyhodnoceny vlivy posuzovaného dokumentu na zábor ZPF. Zábor PUPFL se nepředpokládá viz kapitola A.III.4. K identifikovaným vlivům podrobněji viz kapitola A.VI. pro kvantifikaci vlivů a kapitola A.VII.3 kde jsou identifikované vlivy podrobněji komentovány. Návrh opatření pro minimalizaci vlivů je obsažen v kapitolách A.VIII. a A.XI. Byl identifikován potenciálně významně negativní vliv z hlediska záboru ZPF s místním dopadem. Zábor je odůvodnitelný vymezením koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu. V této souvislosti byla splněna podmínka akceptovatelnosti z hlediska získání předběžného souhlasu orgánu ochrany půdy. Opatření pro minimalizaci vlivů nejsou na této strategické úrovni reálná, vymezení koridoru v souběhu s ostatními koridory vedení technické a dopravní infrastruktury je opatřením pro minimalizaci vlivů na ZPF obsaženým ve vlastním posuzovaném dokumentu.

8. Požadujeme posoudit vlivy navrhovaného koridoru na podzemní a povrchové vody, změny vodního režimu krajiny a odtokové poměry.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Byly vyhodnoceny vlivy posuzovaného dokumentu na podzemní a povrchové vody na úrovni podrobnosti odpovídající strategické úrovni ZÚF včetně návrhu opatření pro minimalizaci vlivů. Podrobněji viz kapitola A.VI. pro kvantifikaci vlivů a kapitola A.VII.5, kde jsou identifikované vlivy podrobněji komentovány. Návrh opatření pro minimalizaci vlivů je obsažen v kapitolách A.VIII. Minimalizační opatření, v podobě, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace jsou dále uvedena v kapitole A.XI a budou zapracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, do kapitoly 4.

9. Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR HMP naplňuje cíle národních a regionálních koncepčních dokumentů, např. Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025, Státní politiky životního prostředí ČR 2012–2020, Strategického rámce Česká republika 2030 či Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Soulad posuzovaného dokumentu s cíli národních a regionálních koncepčních dokumentů včetně dokumentů výše jmenovaných je vyhodnocen v kapitole A.IX a komentován v kapitole A.I.3. Níže stručné shrnutí k výše uvedeným dokumentům.

Strategický rámeček – Česká republika 2030 - Předkládaná koncepce je navržena převážně v souladu s cíli Strategie 2030. Shodnou prioritou je především zdrojově šetrná tržní ekonomika a odpovědné využívání území a harmonický rozvoj obcí a regionů, územní soudržnost. Nebyly identifikovány žádné zásadní střety mezi navrhovanou aktualizací a Strategií Česká republika 2030. Navrhovaná ÚPD má vůči cílům Strategie 2030 převážně nepřímý vztah, přímo pozitivně se projevuje zejména uplatnění postupů strategického a územního plánování, které jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. AZÚR má přímý vztah především k prioritní oblasti infrastruktura z hlediska cíle 2. Je zajištěno kvalitní dopravní spojení s ekonomickými populačními a dopravními centry Německa, Rakouska a Polska., kdy AZÚR HMP č. 10 je jedním z kroků na vnitrostátní úrovni pro rozvoj vysokorychlostních tratí, jejichž další fáze budou znamenat i napevnění na evropské metropole. Klíčovými rozporů mohou nastat vůči tématu Krajina a odolné ekosystémy cíle 5 Vzroste prostupnost krajiny pro migraci volně žijících organismů, AZÚR vkládá koridor pro dopravní stavbu v území mimo migrační koridory. Nepřímo negativně se projevuje vazba vůči tématu 4.5 Adaptace na změnu klimatu – 1 snižuje se počet a intenzita městských tepelných ostrovů. Potenciálně negativní vazba je potom tak spojena s vymezením koridoru pro dopravní stavbu v dosud nezastavěném území s dopadem do ZPF, retenční schopnosti krajiny a zvyšování teplot povrchů. V této souvislosti byla navržena minimalizační opatření viz kapitola A.VIII.

Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050 - Zaměření posuzované AZÚR není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlíkové hospodářství, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a účelného umístění nového dopravního koridoru v území. Vzájemná vazba je nepřímo pozitivní (rozvoj nízkoemisní dopravy) až nepřímo negativní (z hlediska zprostředkovaného vlivu záboru ZPF a rozšiřování zastavěného území bez vazby na hospodaření v krajině). Přímou negativní vazbu je možné identifikovat v případě střetu vymezeného koridoru s chráněnými územími. Vzájemná vazba je mírně pozitivní (rozvoj nízkoemisní dopravy) až mírně negativní (vlození nového dopravního koridoru do území). V této souvislosti byla navržena minimalizační opatření viz kapitola A.VIII.

Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025 - Na této strategické úrovni nepředpokládáme významný zásah do populací nebo životních podmínek chráněných druhů. Pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Dotčení konkrétních druhů, resp. biotopů je třeba řešit se znalostí konkrétní podoby umístěvaných záměrů a způsobu jejich realizace v navazujících řízeních. Přímá negativní vazba z důvodu vytvoření územních předpokladů pro průchod dopravního koridoru přes chráněná území bez přímé vazby na cíle Státního programu ochrany přírody a krajiny. Řešená koncepce vkládá koridor pro umístění liniové stavby s bariérovým efektem do území, kde jsou přítomny chráněné environmentální hodnoty, z tohoto pohledu je třeba konstatovat formálně negativní vazbu na Aktualizaci státního programu ochrany přírody a krajiny. Nicméně je třeba konstatovat, že v posuzované koncepci jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění reálných vlivů na environmentálně cenné části území, zejména z hlediska volby trasy průchodu koridoru územím. Na této strategické úrovni je třeba konstatovat, že ve vymezeném koridoru je možné uplatnit taková opatření při projektové přípravě a vlastní realizaci stavby, aby nedošlo k významně negativnímu vlivu na životní prostředí. V této souvislosti byla navržena minimalizační opatření viz kapitola A.VIII.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 - Řešená koncepce vkládá koridor pro umístění liniové stavby s bariérovým efektem do území, kde jsou přítomny chráněné environmentální hodnoty, z tohoto pohledu je třeba konstatovat formálně negativní vazbu vůči Strategii ochrany biologické rozmanitosti St. Nicméně je třeba konstatovat, že v posuzované koncepci jsou obsažena územně plánovací opatření pro zmírnění reálných vlivů na environmentálně cenné části území, zejména z hlediska volby trasy průchodu koridoru územím. Na této strategické úrovni je třeba konstatovat, že ve vymezeném koridoru je možné uplatnit taková opatření při projektové přípravě a vlastní realizaci stavby, aby nedošlo k významně negativnímu vlivu na životní prostředí. Přímá vazba vůči principům omezování zastavování volné krajiny a upřednostnění využití bývalých průmyslových areálů pro výstavbu. Vazba vůči cílům 2.5.1 Omezit rozšiřování zástavby do volné krajiny, 2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu, 3.5.1 Omezit negativní vlivy suburbanizace na ekologickou stabilitu krajiny. Na této strategické úrovni nepředpokládáme významný zásah do populací nebo životních podmínek chráněných druhů. Dotčení konkrétních druhů, resp. biotopů je třeba řešit se znalostí konkrétní podoby umístěvaných záměrů a způsobu jejich realizace v navazujících řízeních. Pro zásah do chráněných území a biotopů chráněných druhů je třeba vyžádat si výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

10. Požadavky uvedené v tomto stanovisku je nezbytné ve vyhodnocení vlivů AZÚR HMP na životní prostředí a veřejné zdraví relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit i s odkazem na příslušnou kapitolu vyhodnocení.

Komentář zpracovatele VVURÚ:

Požadované vypořádání je uvedeno výše.

A.XIII Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.

Tato část SEA je určena zájemcům o všeobecné informace. Jsou zde shrnuty veškeré předchozí kapitoly do přehledné a stručnější formy. Podrobnější informace zájemce najde v předchozích kapitolách.

Předmětem je Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále také AZÚR HMP), spočívající v úpravě trasy VRT v úseku Praha-Běchovice – Poříčany. Předmětem aktualizace je úprava trasy VRT v tomto úseku. Souběžně je zároveň pořizována změna platného územního plánu hlavního města Prahy se stejným předmětem řešení.

V platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „ZÚR HMP“) je pro účel dané VRT vymezen koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (Wien/Bratislava). Na základě AZÚR HMP má být trasa VRT v úseku Praha-Běchovice – Poříčany vymezena jako návrhový koridor umožňující umístění, povolení a realizaci stavby a současně jako veřejně prospěšná stavba. AZÚR HMP rovněž navrhuje posun trasy návrhového koridoru západním směrem oproti současnému vymezení územní rezervy, a to na základě studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území.

Předkládané posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území, v tomto případě Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, je zpracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a dle prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Posouzení vlivů posuzované AZÚR HMP na udržitelný rozvoj území je zpracováno řešitelským týmem firmy Jacobs Clean Energy s.r.o. pod vedením autorizované osoby Mgr. Jany Švábové Nezvalové.

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

Předmět řešení:

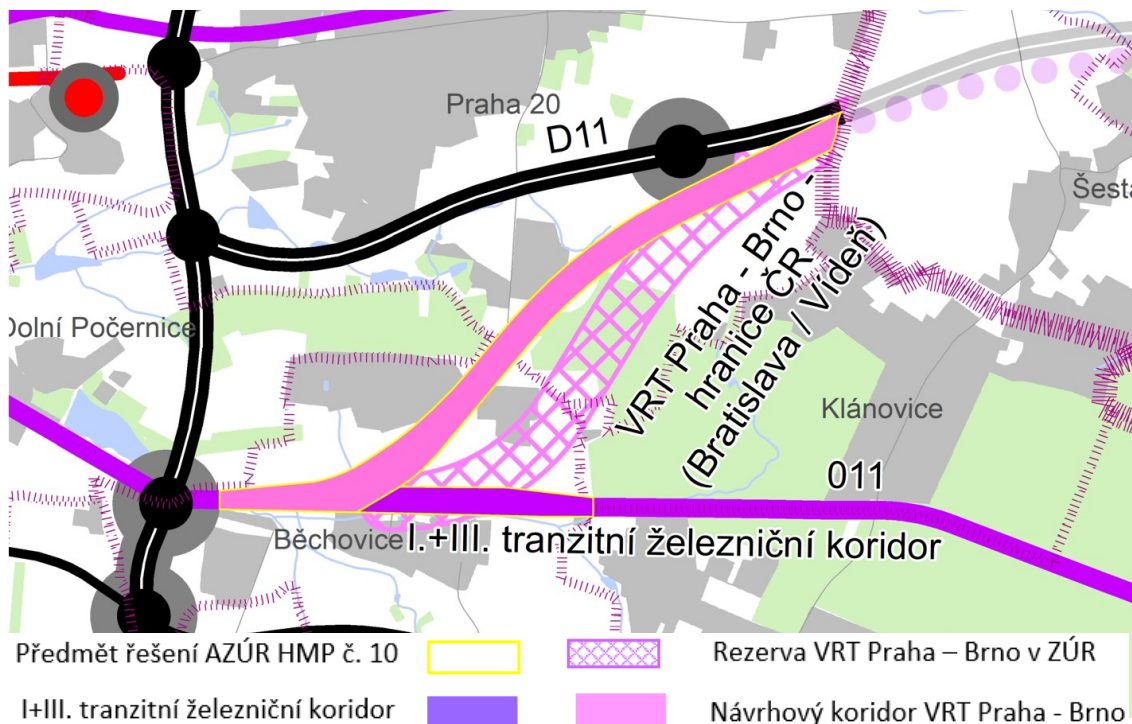
Důvodem daného návrhu je příprava výstavby vysokorychlostních železničních tratí (dále také „VRT“), resp. realizace úseku Praha-Běchovice – hranice Prahy – Poříčany. Předmětem je úprava vymezení trasy VRT v tomto úseku a její promítnutí do územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR a následně do územního plánu města.

Jedná se o změnu územně plánovací dokumentace spočívající v Aktualizaci č. 10 ZÚR HMP a souběžně pořizované změně územního plánu ve stejné věci, dle Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 13/17, ze dne 23.1.2020, k návrhu na pořízení změny ÚP - 405/2019 a AZÚR HMP č. 10.

Byla provedena úprava trasy vysokorychlostní trati Praha – Brno v úseku Běchovice – hranice Prahy. Nově se trasa především vyhýbá plochám LR, na kterých je zároveň vymezen CSZ. Díky novému vedení se v části trasy vyhne zvláště chráněným územím (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.) a přírodnímu parku (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.).

Posuzovaný úsek je součástí trasy VRT Trasa SK4, resp. JK4 – díky velkým poloměřům oblouků umožňující ve výhledu traťovou rychlost až 350 km/h; na straně ŽUP je trasa zaústěna jak do ŽST Praha-Běchovice, tak do ŽST Praha-Zahradní Město; součástí trasy je zde řešený čtyřkolejný pilotní úsek Praha – hranice Prahy – Poříčany.

Navrhovaný koridor zasahuje do katastrálních území Běchovice a Horní Počernice, velmi okrajově pak zasahuje i do k.ú. Klánovice a Újezd nad Lesy (místní část Blatov). Od hranice Středočeského kraje je koridor veden v souběhu s dálnicí D11 směrem k železniční stanici Praha-Běchovice, kde ústí do stávající železniční trati. Daný úsek má být koncipován jako čtyřkolejný s pokračováním dvou kolejí ve směru do železniční stanice Praha-Libeň a dvou kolejí do železniční stanice Praha-Zahradní Město.



Obr. 43 Posun a zpřesnění koridoru VRT Praha-Běchovice – Pořičany oproti územní rezervě obsažené v platném znění ZÚR HMP, zdroj: IPR Praha.

Koridor řešený v ZÚR počíná v koridoru stávající běchovické trati v km cca 13,0, je veden ve stávající trati a odpojuje se jižně od ČOV, dále prochází ve směru od Běchovic v těsné blízkosti areálu rozvodny Běchovice, kterou míjí z jihu stejně jako průmyslovou zónu Běchovice. V tomto prostoru se koridor dvojí v směru na Zahradní Město a Běchovice a uvnitř se nachází bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252,253 a 254 (v km 14,5) které jsou tak nejbližšími hlukově chráněnými objekty v řešeném území. Samotná stavba by v tomto úseku měla být vedena v tunelu. Koridor dále směrem na sever prochází ze severozápadní strany kolem areálu technických služeb. V km 15,7-15,8 se severně od řešeného koridoru nachází šestice menších budov (rodinných domů nebo menších firemních budov) po západní straně ulice Ve Žlábku, jižně od Špačkova statku v jižní části Xaverova. Spolu s bytovými domy při ulici Mladých Běchovic se jedná se o nejbližší hlukově chráněné objekty, dům s č. p. 1633 se nachází ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru. Koridor dále pokračuje ke skladovacímu areálu Xaverov (cca v km 16,1) východně od ulice Ve Žlábku a severně od řešeného koridoru VRT. Dále míjí z jihu Hummer centrum Horní Počernice v km 17,2 a dostává se do souběhu s dálnicí D11, kde končí na hranici kraje v km cca 19,9.

Obsah dokumentace:

V úvodní kapitole je stručně charakterizován důvod, předmět a způsob posouzení. V kapitole A.I je podrobně popsán předmět a cíle posuzovaného dokumentu včetně územních souvislostí a charakterizován vztah AZÚR HMP č. 10 k ostatním strategickým dokumentům na různých hierarchických úrovních, od dokumentů mezinárodních po koncepcí na úrovni města. Následně jsou v kapitole A.II vybrány ty cíle ochrany životního prostředí, přijaté v relevantních strategických dokumentech, jejichž splnění lze dosáhnout nebo k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování použitými v rámci návrhu předkládané ÚPD a zároveň zhodnocení vztahu předmětné koncepce k těmto cílům. Údaje o současném stavu a vývoji životního prostředí v dotčeném území jsou podrobně charakterizovány v kapitole A.III., vývoj životního prostředí bez provedení koncepce je popsán v kapitole A.III.12. V kapitole A.IV. jsou identifikovány skutečnosti z hlediska sledovaných témat životního prostředí a veřejného zdraví, které by mohly být významně ovlivněny v důsledku uplatnění koncepce, včetně identifikace a prostorové analýzy možných kumulativních a synergických vlivů. Vlivy předkládané koncepce jsou vyhodnoceny v kapitole A.VI. a shrnuty dle jednotlivých sledovaných složek životního prostředí v kapitole A.VII. Následně jsou navržena opatření pro kompenzaci a předcházení negativním vlivům v kapitole A.VIII. V kapitole A.IX je zhodnocen způsob zapracování relevantních cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijatých strategickými dokumenty s vazbou na posuzovanou AZÚR HMP č. 10. V kapitole A.X. jsou navrženy indikátory pro monitoring a sledování vlivů uplatňování koncepce v oblastech, které mohou být uplatněním dokumentu ovlivněny. Minimalizační opatření, v podobě, kterou je možné propsat do posuzované územně plánovací dokumentace jsou dále uvedena v kapitole A.XI a budou zapracována do části odůvodnění AZÚR HMP č. 10, do kapitoly 4.

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

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

Ovzduší

Zprostředkovaně, tj sekundárně působící potenciálně významně pozitivní vliv s mírně pozitivním synergickým spolupůsobením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy. Významným souvisejícím efektem řešených změn bude zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici, což ve svých důsledcích zprostředkovaně přinese snížení automobilové dopravy s nadmístním významem.

Bez identifikovaných negativních vlivů na ovzduší.

Klima

Podstatné vlivy na mikroklimatické charakteristiky posuzovaná ÚPD negeneruje. Na úrovni stavby pravděpodobně dojde k místnímu kácení vzrostlé zeleně v rozsahu, který nemůže mít podstatný vliv na mikroklimatické charakteristiky území, rovněž nově budované zastavěné plochy nemají vzhledem k charakteru dotčeného území takový rozsah, který by znamenal podstatnou změnu teplot povrchů zejména s ohledem na umístění z velké části v otevřené zorněné krajině bez vzrostlé zeleně a předpokladu doplnění koridoru výsadbou izolační zeleně. K plošně rozsáhlému zásahu do vodních ploch, vodních toků nebo omezení rozlivových podmínek a retenční schopnosti krajiny rovněž nedojde. Z tohoto pohledu lze vlivy na klima považovat za mírně negativní až marginální především z důvodu vybudování nového úseku trati a doprovodných staveb.

Voda

Návrh řešení AZÚR HMP bude mít potenciální důsledky z hlediska zvýšení podílu zpevněných ploch, a tím i nároků na odkanalizování území, resp. bezpečné odvedení dešťových vod z tělesa nové železniční trati.

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

V trase modernizované železniční trati se nenacházejí žádná prameniště nebo území PHO vodních zdrojů. Na území plánovaného úseku trati (ani v jeho okolí) se nenachází žádné chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod.

Potenciálně mírně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody, které zahrnují i úpravy koridoru Z/507/DZ, synergické spolupůsobení ostatních již realizovaných a plánovaných staveb z hlediska potenciálního ovlivnění hydrogeologických poměrů především hladiny podzemní vody, dílčí střety se záplavovým územím na úrovni koridoru budou vyřešeny podzemním vedením stavby v daném úseku – mimo podrobnost AZÚR, na úrovni AZÚR bez vlivu – potenciální ovlivnění záplavového území Běchovického potoka a Rokytky v části úpravy vymezení stávajícího železničního koridoru – pouze pokud dojde k zásahu do stávajícího náspu železniční trati omezující záplavové území – mimo podrobnost AZÚR.

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

Půda a horninové prostředí

Potenciálně významně negativní vliv z hlediska záboru ZPF s místním dopadem. Zábor je odůvodnitelný vymezením koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu. Mírně negativní vliv z hlediska potenciálního zásahu do horninového prostředí z důvodů předpokladu budování tunelových úseků VRT. Koridor zasahuje do ploch v kategorii „ZPF“ v předpokládaném rozsahu cca 20 ha. Většina potenciálního záboru odpovídá dle BPEJ třídě ochrany III. až V. dle příslušného metodického pokynu MŽP. Vliv je označen jako významně negativní, akceptovatelný z toho důvodu, že se jedná o zábor ve prospěch veřejně prospěšné liniové stavby a byl udělen předběžný souhlas se záborem ze strany příslušného orgánu ochrany půdy.

AZÚR HMP č. 10 se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa.

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné potenciální negativní vlivy ÚPD ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům, které by nebylo

možné účinně kompenzovat pomocí technických a sanačních opatření v navazujících fázích. V této souvislosti byla navržena minimalizační opatření.

Fauna a flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny

Potenciální mírně negativní přímý vliv v důsledku vymezení koridoru pro umístění VRT v území, které je chráněno z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny. Hodnoceno potenciálně mírně negativním vlivem, neboť nedejde k přímému zásahu do předmětů ochrany zvláště chráněných území (PR Klánovický les a PP Xaverovský háj, EVL Blatov a Xaverovský háj), protože na základě prostorové analýzy a provedených terénních průzkumů vymezený koridor nezasahuje do environmentálně cenných porostů (Jen velmi okrajově zasahuje koridor VRT do partií lesa jihovýchodního okraje Xaverovského háje, resp. i západního okraje lesního celku Blatova, které jsou ovlivněny ruderalizací bylinného podrostu a invazními druhy neofytů a jsou přímo přerušeny a poškozeny vedením VVN a ulice Mladých Běchovic v tomto prostoru, (přímé dotčení porostů ve smyslu případného kácení, pokud k němu dojde, bude vyčísleno v navazujících řízeních, nelze jej vyhodnotit na úrovni AZÚR). Dotčena průchodem koridoru budou okrajově i travobylinná, místy až ruderalizovaná lada s hojnou přítomností porostů rákosu vč. náletů olše lepkavé (*Alnus glutinosa*) a luční enkláva charakteru polokulturních až kulturních ovsíkových luk s mírně ruderalizovaným charakterem severně od ZCHÚ. Jak ukazuje vrstva mapování biotopů, do segmentů naturových habitatů, jež jsou v rámci EVL předmětem ochrany, koridor VRT zasahuje pouze okrajově, bez přímého ovlivnění. Chráněné druhy rostlin nebyly zjištěny).

Realizací stavby, jíž dává rámeček posuzovaná AZÚR, dojde ke změně habitatu prostředí v koridoru VRT tím, že současný rostlý terén bude místně nahrazen novým tělesem čtyřkolejně železniční trati. Nejmarkantněji se tato situace projeví průchodem přes environmentálně cennější části území mezi průmyslovou zónou Běchovice a areálem technických služeb a severně od ní přes území chráněné jako EVL Xaverovský háj a Blatov, PP Xaverovský háj, PR Blatov a Přírodní Park Klánovice – Čihadla a zároveň nadregionální biocentrum, dále pak méně významně v polních částech nové trati. V tomto území je koridor VRT veden v relativně nejméně konfliktní poloze podél stávajícího vedení VVN a ulice Mladých Běchovic mezi průmyslovými areály. Z hlediska ochrany přírody a krajiny v nejméně reprezentativním a environmentálně cenným územím. Nicméně nesporně dojde k formálnímu předělení EVL, zásahu do PP Xaverovský háj, PR Blatov a předělení nadregionálního biocentra.

Dílčí střety s MZCHÚ (Přírodní památka Xaverovský háj, Přírodní rezervace Klánovický les a EVL Xaverovský háj a Blatov) byly vyhodnoceny v kapitole A.VI., resp. z hlediska Natura 2000 v části B tohoto dokumentu. V konkrétních případech, kdy byly identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy na zvláště chráněná území, EVL, biotopy chráněných druhů a krajinný ráz, ať už z hlediska dotčení MZCHÚ, ochranného pásma nebo možných nepřímých vlivů či spolupůsobení, byla navržena opatření pro zamezení nebo zmírnění negativních vlivů.

Hmotný majetek, Kulturní památky, architektonické a archeologické dědictví

Navrhovaný koridor VRT nezasahuje v řešeném úseku do architektonicky cenných partií měst a nepředpokládá se ani vliv na nemovitě kulturní památky.

Vzhledem k historii pražského osídlení je třeba prakticky celé řešené území považovat za území s potenciálem archeologických nálezů a tomu je třeba přizpůsobit přípravu a realizaci staveb. Na úrovni AZUR HMP č. 10 nelze konkrétní dotčení archeologických struktur predikovat.

Na úrovni SEA pro AZUR HMP č. 10 nebyly identifikovány potenciální negativní vlivy na hmotný majetek, kulturní památky ani architektonické a archeologické dědictví.

Krajina

Potenciálně mírně negativní vliv s místním působením a synergickým spolupůsobením v kontextu ostatních dopravních a technických staveb a průmyslových a skladových areálů v území. Mírně negativní potenciální vliv z hlediska krajinného rázu byl identifikován především v důsledku zásahu do přírodního parku Klánovický les – Čihadla, nicméně neočekáváme významné negativní ovlivnění krajinného rázu území vzhledem k trasování koridoru VRT, který je navržen ve stopě s relativně nejmenším zásahem z hlediska krajinného rázu, kdy se přimyká k liniím stávajících technických a dopravních staveb v území. Řešením posuzované AZÚR HMP č. 10 nejsou vzhledem k rozloze, umístění a vzdálenosti vůči významným horizontům a charakteru navrhovaných změn využití území očekávány významné vlivy na krajinný ráz. Identifikován mírně negativní vliv v kontextu ostatních existujících staveb v souvisejícím území. Lze předpokládat, že liniová stavba charakteru VRT nebude mít významné výškové členění a bude doplňovat stávající liniové stavby v řešeném území a zesilovat jejich vizuální působení. Z výše uvedeného je možné konstatovat, že vzhledem k morfologii terénu, stávajícímu využití území, a předpokládanému charakteru umísťované stavby nedejde k významnému negativnímu ovlivnění krajinných dominant a panoramat města. Vliv na krajinný ráz je tak možné

charakterizovat jako mírně negativní s dlouhodobým působením a s kumulativním spolupůsobením v kontextu ostatních staveb v řešeném území, především liniových staveb dopravní a technické infrastruktury.

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

Stavba kolejového napojení je proto na úrovni SEA pro AZÚR HMP hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nevyžaduje specifická opatření k ochraně krajinného rázu nad rámec opatření mimo podrobnost řešené ÚPD, uvedených v předchozích kapitolách vlivů na biotu a ekosystémy. Vzhledem k přítomnosti přírodního parku je třeba v následné fázi projektové přípravy stavby prověřit konkrétní technické řešení umísťované stavby pomocí hodnocení vlivů na krajinný ráz území dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a navrhnout opatření pro zapojení stavby do krajiny.

Sídla a urbanizace

Zprostředkovaně potenciálně významně pozitivní vliv s mírně pozitivním synergickým spolupůsobením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch kolejové dopravy.

Nepřímý potenciálně významný negativní vliv byl identifikován z důvodů střetu s limity využití území z hlediska principů územního plánování. Realita územní situace je taková, že tento koridor, pokud má být vymezen, musí protnout existující chráněná území jako limity využití území a nelze jej vést bez střetu s těmito lokalitami, zároveň se významně přibližuje plochám s funkcí bydlení, kterým se v tomto území rovněž nelze vyhnout, pokud má být koridor napojen do stávající trati. Významně negativní vliv je tak konstatován z důvodu prosté skutečnosti významného střetu s územně plánovacími limity využití území, na druhou stranu jsou přijata územně plánovací opatření pro minimalizaci faktického ovlivnění takto dotčeného území v podobě trasování koridoru v souběhu s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek rozhodování v území a úkolů pro územní plánování zavazující se k vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků. Tato opatření však budou uplatněna až v navazujících řízeních, na úrovni této koncepce je třeba konstatovat střet s principy územního plánování. V této souvislosti je třeba konstatovat, že se jedná o koridor pro umístění stavby v zásadním veřejném zájmu, který je rovněž reprezentován zájmem z hlediska ochrany životního prostředí zprostředkovaným především zlepšením kvality ovzduší a pohody bydlení v důsledku podpory rozvoje nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy. Z pohledu AZUR HMP č. 10 je tak vymezení koridoru považováno za akceptovatelné, a to zejména s ohledem na optimalizaci trasování koridoru a stanovením podmínkám pro rozhodování v území a úkolům pro podrobnější ÚPD jako územně plánovacím opatřením pro zmírnění střetů s hodnotami a limity využití území obsaženým v samotné koncepci, oproti předchozímu řešení územní rezervy, která generovala podstatně významnější vlivy na chráněná území i veřejné zdraví.

Hluková zátěž

Zprostředkovaně potenciálně významně pozitivní vliv s mírně pozitivním synergickým spolupůsobením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží, a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy.

Zde je třeba upozornit, že na místní úrovni však dojde i ke vložení nového zdroje hlukové zátěže do území. Nejbližší hlukově chráněné objekty jsou bytové domy při ulici Mladých Běchovic č.p. 252, 253 a 254 (v km 14,5) nacházející se v rozdělení koridoru směrem na Zahradní město. Samotná stavba by v tomto úseku měla být vedena v tunelu za účelem ochrany obyvatel Běchovic před negativními účinky hluku. V km 15,7-15,8 se severně od řešeného koridoru nachází šestice menších budov (rodinných domů nebo menších firemních budov) po západní straně ulice Ve Žlábku, jižně od Špačkova statku v jižní části Xaverova. Dům s č. p. 1633 se nachází ve vzdálenosti cca 210 m od osy koridoru, vlastní stavba zde pravděpodobně povede v zářezu. Realizací stavby dojde rovněž k napojení do stávající železniční stanice Praha Běchovice a Praha – Zahradní Město, dojde ke zkapacitnění stávající železniční trati. V prostoru jižně od železniční trati Praha – Kolín se nachází zástavba místní části Běchovice 1, přičemž nejbližší hlukově chráněné objekty jsou zadní trakty rodinných domů podél ulic V potočinách a U vrby, které jsou od stávajícího železničního koridoru odděleny protihlukovou zdí. Budoucí VRT bude v tomto úseku vedena tunelem. Dotčených obyvatel v nejbližších hlukově chráněných objektech jsou řádově desítky. Účinnost protihlukových opatření ve vazbě na plánované napojení VRT a změnu provozu na stávající železniční trati bude třeba prověřit v další fázi projektové přípravy stavby.

Z dostupných podkladů k aktuálnímu uvažovanému záměru v území lze usuzovat, že navrhované využití území pro umístění VRT je možné pouze za předpokladu předchozí realizace protihlukových opatření, kterými mohou být i navrhované tunelové úseky.

Pro zamezení potenciálním mírně negativním vlivům byla navržena minimalizační opatření v rámci SEA dále rozvíjející územně plánovací opatření obsažená ve vlastní ÚPD (podmínky pro prověření v navazující ÚPD – tunelové úseky, využití ploch, dopravní řešení), která budou doplněna opatřeními při následné projektové přípravě staveb umístovaných v řešených plochách (protihluková opatření, tunelové úseky).

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Podstatné nové negativní ovlivnění obyvatel se vzhledem k již existujícímu výraznému impaktu především hlukovému zatížení území z automobilové i železniční dopravy, vzdáleností o nejbližších hlukově chráněných objektů, podmínkám využití území obsaženým ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1, (stanovení rozsahu tunelových úseků) a legislativním požadavkům na ochranu obyvatel nepředpokládá.

Mírně pozitivně se sekundárně v nadregionálním měřítku se projeví rozšíření okruhu možné denní dojížděky za prací do metropole. Významně pozitivní přímý vliv s dopadem do bezprostředního okolí koridoru z hlediska bezpečnosti z hlediska vytvoření územních předpokladů pro realizaci moderní dopravní stavby s vysokými standardy bezpečnosti.

Kumulativní a synergické vlivy

Kumulativní, resp. synergické vlivy byly identifikovány v kapitole A.VI.2 vůči těmto sledovaným složkám:

Voda

- referenční cíl 4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních a povrchových vod – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým účinkem z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch do území s dosud přirozeným vsakem v kontextu stávající zastavěnosti

Ovzduší a klima

- referenční cíl 5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO_x, PM₁₀ a B(a)P – identifikován potenciálně mírně pozitivní nepřímý vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozvoje nízkoe emisní dopravy
- referenční cíl 5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením z hlediska rozšiřování zastavitelných ploch a zvyšování teplot povrchů v kontextu stávajícího stavu území a jeho územního rozvoje

Hluková zátěž

- referenční cíl 6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování – identifikován potenciálně mírně pozitivní nepřímý vliv se synergickým spolupůsobením a širším dopadem v kontextu přerozdělení dopravních zátěží a zároveň i mírně negativní vliv s dopadem do bezprostředního okolí koridoru v místech souběhu a křížení s jinými dopravními stavbami se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového zdroje hlukové zátěže do území

Sídla a urbanizace

- referenční cíl 7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou – identifikován potenciálně mírně pozitivní vliv se synergickým spolupůsobením v kontextu přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železniční dopravy

Krajina

- referenční cíl 9.1 chránit krajinný ráz – identifikován potenciálně mírně negativní vliv se synergickým spolupůsobením v důsledku vložení nového koridoru pro liniovou stavbu v kontextu s ostatními disturbancemi v řešeném území

Z hlediska kumulativního a synergického působení nemají posuzované úpravy územně plánovací dokumentace potenciálně významné negativní vlivy na životní prostředí. V kontextu vybudování nové VRT lze uvažovat prostorovou kumulaci a synergickým působením z hlediska vybudování nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči stávající zastavěnosti území a plánovaným ostatním dopravním stavbám jsou případné synergické způsoby realizací VRT v tomto úseku marginální, vzhledem k legislativním požadavkům na technické řešení odkanalizování a ochrany obyvatel. Navrhovaný koridor nemá takový charakter, aby mohl mít potenciálně významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými

obdobnými záměry v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění potenciálně negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního resp. synergického spolupůsobení spočívající především ve volbě trasy vymezeného koridoru a jeho umístění v souběhu s již existujícími disturbancemi v podobě vedení technických a dopravních sítí.

V hodnocení jsou zohledněny všechny potenciální vlivy existujících nebo připravovaných záměrů, opatření a strategických rozhodnutí, které by se mohly v daném území projevit. Výše uvedené dokumenty a zdroje informací lze tedy považovat za relevantní a aktuální podklad pro posouzení možných kumulativních, resp. synergických vlivů v kontextu uvažované Aktualizace ZÚR se zohledněním nejistot, které plynou z úrovně podrobnosti, se kterou ZÚR pracuje.

Na základě výše uvedených podkladů lze potenciálně očekávat minimální navýšení hlukové zátěže a další omezení migrační prostupnosti území pro organismy i prostupnosti a přístupnosti krajiny pro obyvatele v důsledku realizace vymezení posuzovaného koridoru, a jeho spolupůsobení s ostatními existujícími, resp. uvažovanými záměry v území. V této souvislosti jsou v návrhu AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1 stanoveny podmínky pro rozhodování o změnách v území a požadavky na podrobnější ÚDP tak, aby na této strategické úrovni zajišťovaly budoucí realizaci příčných vazeb a tunelových úseků pro zmírnění bariérovému efektu a vlivu na obyvatele.

Posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

Bylo provedeno vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Zpracovatel hodnocení Ing. Pavel Koláček, PhD., autorizovaná osoba dle výše uvedeného zákona. Podrobněji viz část B a přílohová část tohoto dokumentu.

Vymezení koridoru VRT, který je předmětem Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, bude dle tohoto vyhodnocení generovat soubor přímých i nepřímých negativních vlivů. Z pohledu přímého dotčení EVL a jeho habitatů, jež jsou předmětem ochrany (habitaty 9170, 9190, 6410), byl vliv z pohledu samotného vymezení koridoru VRT vyhodnocen jako velmi okrajový, málo významný, v rámci vlastního vymezení trati pak jako prakticky nulový.

Z pohledu významnosti však bude rozhodující spolupůsobení vlivů nepřímých, a to zejména z hlediska možného ovlivnění hydrologických poměrů v území průchodem vysokorychlostní trati. Tuto problematiku však nelze na úrovni územně plánovací dokumentace, tj. Zásad územního rozvoje (z důvodů neznalosti konkrétního technického řešení stavby, tj. rozsahu a umístění stavby, tunelových úseků ani zářezů, resp. náspů), objektivně posoudit. V současnosti tedy nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz kap. V.). Jejich převzetí a zapracování je tedy podmínkou realizace záměru v dalších navazujících fázích územního řízení. Navržená opatření byla převzata do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a navržena k zapracování do AZÚR.

Opatření pro předcházení negativním vlivům

Závěry a doporučení vyplývající z vyhodnocení jsou uvedeny v kapitole A.XI. návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, která je koncipována jako návrh stanoviska s uvedením podmínek akceptovatelnosti posuzovaného dokumentu uplatnitelných prostředky územního plánování. Zároveň je doporučeno při následných fázích projektové přípravy podrobnější ÚPD i umísťovaných záměrů brát v úvahu i doporučení ve formě navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných negativních vlivů na životní prostředí v kapitole A.VIII. Tato opatření je třeba uplatnit v následných fázích projektové přípravy.

Níže uvádíme požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru formulovaných na bázi minimalizačních opatření, které je možné převzít do odůvodnění předmětné AZÚR HMP č. 10.

Výběr varianty

Aktualizace ZÚR Hlavního města Prahy je navrhována invariantně. Na základě vyhodnocení nevyplývá potřeba řešení koncepce ve variantách, předkládaná aktivní varianta je z hlediska prověření vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačující.

Akceptovatelnost

AZÚR HMP č. 10 je v podobě, v jaké je navržena, akceptovatelná bez dalších požadavků na úpravu výrokové části, a to zejména z toho důvodu, že vlastní návrh koncepce obsahuje územně plánovací opatření, která na příslušné strategické úrovni umožňují snížení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a na úrovni ZÚR byly naplněny podmínky pro akceptovatelnost z hlediska vlivu na půdy. Jedná se jak o opatření vyjádřená graficky – tj. především vlastní vymezení koridoru, který je oproti doposud sledovaným řešením navržen v optimalizované variantě co do rozsahu koridoru prověřeného technickou studií, tak i z hlediska průchodu územím, kde je sledována optimalizovaná stopa minimalizující střety s environmentálně cennými partiemi území a v souběhu s existujícími koridory dopravních a technických sítí, tedy stávajících disturbancí v řešeném území, což je zásadní pro střet s přítomnými principy a limity z hlediska urbanizace a sídel. Ve výrokové části posuzované AZÚR HMP č. 10 jsou stanovena další podmínky, které je možné uplatnit na této strategické úrovni. Jedná se o výroky v kapitole 5.2.6.1 v částech Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a Úkoly pro podrobnější ÚPD. Tato územně plánovací opatření obsažená ve výrokové části AZÚR považuje zpracovatel vyhodnocení z hlediska akceptovatelnosti návrhu AZÚR HMP č. 10 za dostatečné na příslušné strategické úrovni. Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány následující požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, jako minimalizační opatření, která vyplynula ze SEA v podobě, kterou je možné uplatnit v navazující ÚPD a při rozhodování o změnách v území.

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči mikroklimatu, krajinnému rázu a biotické složce krajiny včetně synergických vlivů a významně negativnímu vlivu z hlediska urbanizace se synergickým spolupůsobením, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a je zapracováno do odůvodnění, kapitola 4.
- Při umisťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči retenční schopnosti území, horninovému prostředí a biotické složce krajiny včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a je zapracováno do odůvodnění, kapitola 4.

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (Jedná se o požadavky z hlediska nemožnosti na této úrovni přesně identifikovat míru vlivu na EVL Xaverovský háj a Blatov, které jsou na úrovni ZÚR zapracovány do koncepce (část odůvodnění, kapitola 4) a dále budou promítnuty do podrobnější ÚPD a navazujících fází projektové přípravy stavby, které je posuzovanou koncepcí dáván rámec – další podrobnější prověření z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá mimo jiné z legislativy).

- V další fázi územního řízení (EIA), na projektové úrovni bude předmětný záměr podroben hodnocení dle §45i.
- V následných fázích projektové přípravy provést biologický a hydrogeologický průzkum posouzení účinků VRT v úseku prostoru tzv. „úzkého krčku“, kde trať EVL kříží a jeho přilehlém okolí a v jihovýchodní části v lokalitě Blatov kde trať do EVL okrajově také zasahuje. Na základě hydrologického posouzení a biologického průzkumu navrhnout a provést opatření k minimalizaci negativních dopadů na lesní porosty, a zejména pak ve vztahu k mokřadním biotopům zahrnujících vedle rákosin i segmenty s výskytem vlhkých bezkolencových luk (6140). S ohledem na výskyt invazních druhů dřevin v lesních porostech (zejména expanze střemchy pozdní) navrhnout a provést managementová opatření na jejich likvidaci či redukci. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení;
- Z pohledu minimalizace zásahů v prostoru tzv. „úzkého krčku“ vymezení EVL, kudy koridor VRT prochází:
 - minimalizovat zásahy do lesních porostů severozápadního výběžku Klánovického lesa, jehož okraj vymezuje východní hranici průseku vedení VN, jímž je navržen průchod tělesa železniční trati, a který současně tvoří i hranici PR Klánovický les;
 - minimalizovat zásahy do výběžku lesa jižněji, kudy prochází periodická vodoteč, coby zdrojnice Xaverovského/ Svěpravického potoka.

- Z pohledu minimalizace zásahů v rámci jihovýchodního okraje koridoru VRT, v prostoru zaústění tělesa VRT do tělesa stávající železnice:
 - minimalizovat zásah do jihozápadního okraje Klánovického lesa (lokalita Blatov);
 - minimalizovat zásah do prostoru báze pramenné sníženiny s výskytem bezkolencové louky, která zasahuje prakticky až k dřevinným porostům podél paty tělesa současné železniční trati (možné řešení je vymezení severního tělesa trati VRT betonovou stěnou apod.).

Ostatní, zde neuvedená, minimalizační opatření, rozvíjející tyto požadavky na rozhodování v území, která vyplynula ze SEA (podrobněji viz. kapitola A.VIII.), neodpovídají svojí podrobností strategické úrovni posuzovaného dokumentu, nebo přímo vyplývají z legislativy a postupů a norem projektování a povolování staveb a jako taková budou uplatněna v navazujících řízeních při umisťování stavby do území.

Monitoring vlivů implementace koncepce:

V případech, kdy bylo identifikováno možné ovlivnění životního prostředí nebo veřejného zdraví byly navrženy podmínky monitorování implementace koncepce, podrobněji viz kapitola A.X. Jedná se o hodnotící indikátory z hlediska záboru ZPF a vlivu na horninové prostředí, snížení hlukové zátěže, snížení retenční schopnosti území a vlivů na klima, ochrany přírody a krajiny, rozvoje sídel a urbanizace.

Závěr:

V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by vymezení koridoru VRT ani realizaci AZÚR HMP jako celku bránily. V případě zjištěných negativních vlivů byly v jednotlivých případech tam, kde to bylo na této strategické úrovni možné, navrženy opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé sledované charakteristiky životního prostředí a veřejného zdraví. Základním předpokladem akceptace navrhovaného řešení je potom uplatnění územně plánovacích opatření, která jsou relevantní na této strategické úrovni územního plánování v samotném posuzovaném dokumentu, a to jak v podobě rozsahu a územního vymezení koridoru, tak i stanovení podmínek pro rozhodování o změnách v území a požadavků na podrobnější ÚDP, které jsou již obsaženy ve výrokové části AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1. Další minimalizační opatření, která vyplynula ze SEA jsou zpracována do odůvodnění, AZÚR HMP č. 10, kap. 4.

ČÁST B Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Posuzovaná Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy zasahuje do evropsky významné lokality EVL Blatov a Xaverovský háj (CZ0110142). Jedná se o západní část velkého lesního celku na východním okraji Prahy, mezi městskými částmi Klánovice a Horní Počernice. Z krajinářského hlediska jde o lesní komplex s dominantními acidofilními doubravami a chudými dubohabřinami s reliktem bezkolencové louky na pramenném horizontu.

V dané věci byla vydána stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody z hlediska možného významného vlivu na lokality soustavy NATURA 2000, a sice stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) se závěrem, že nelze vyloučit, že AZÚR HMP může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) v jeho působnosti. Ptačí oblasti (dále jen „PO“) nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny. Dále stanoviska odboru výkonu státní správy I MŽP a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny s tím, že lze vyloučit významný vliv AZÚR HMP na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.

Vzhledem k výše uvedenému je součástí tohoto vyhodnocení i Vyhodnocení vlivů na evropsky významné oblasti a ptačí oblasti dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, provedené autorizovanou osobou Ing. Pavlem Kolářkem, PhD. Jedná se o samostatný dokument, který je v kompletní formě přiložen jako příloha č. 1 tohoto dokumentu. Níže uvádíme jen stručné shrnutí.

EVL Z0110142 – Blatov a Xaverovský háj

Rozloha: 213.8850 ha

Kategorie ochrany: Přírodní rezervace – část, Přírodní památka – část

Biogeografická oblast – kontinentální

Jedná se o poměrně rozsáhlé plochy přírodě blízkých biotopů na okraji velkoměsta. Velký význam má území i z hlediska ochrany genofondu (např. poslední lokalita hořce hořepíku *Gentiana pneumonanthe*) na území Velké Prahy) a také z hlediska fytogeografického (jarva žilnatá (*Cnidium dubium*), rozrazil dlouholistý (*Pseudolysimachion longifolium*) – již mimo komplex). Díky poloze na okraji Prahy je lokalita dobře přírodovědně prozkoumána.

Hlavním biotopem komplexu jsou kyselé doubravy as. *Molinio arundinaceae-Quercetum* (L7.2) a na suchých místech doubravy as. *Luzulo-Quercetum* (L7.1). Druhové složení kyselých doubrav je chudé a monotónní. V bezkolencových doubravách se hojně vyskytuje bříza pýřitá (*Betula pubescens*) a místy i několik dalších chladnomilnějších druhů rostlin, což je z hlediska celkově teplé Velké Prahy floristicky pozoruhodné.

Na hlubších, ale ne příliš vlhkých hnědozemích se vyskytují lipové doubravy (*Tilio-Betuletum*) patřící již do dubohabřin (L3.1). Jejich bylinné patro je rovněž nepříliš bohaté. Druhově bohatší černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*) se nevyskytují často. Malé druhové bohatství bylinného patra lesních porostů je způsobeno i tím, že se v lesích vyskytují pozůstatky zaniklých středověkých vsí a celá oblast byla poté druhotně zalesněna. V úzkém pruhu lesa přiléhajícího k rybníku na severním okraji Xaverovského háje se vyskytuje nepříliš zachovalý údolní jasanovo-olšový luh (*Pruno-Fraxinetum*) (L2.2). Na obnaženém dně a v pobřeží navazujících rybníků rostou kosatec žlutý (*Iris pseudacorus*) a vzácný šáchor hnědý (*Cyperus fuscus*). V závěru rybníka se vyskytují porosty vodních makrofyt s bublinatkou jižní (*Utricularia australis*). V jižní části komplexu je zahrnuto několik tůňek podél železniční trati vzniklých při její stavbě. Zde se vyvinula mezotrofní a místy až rašelinná společenstva, např. *Sphagnum cuspidatum*, violka bahenní (*Viola palustris*) a kozlík dvoudomí (*Valeriana dioica*) v mozaice s mokřadními vrbami. V tůňkách se krom běžného okřehku menšího (*Lemna minor*) vyskytuje opět bublinatka jižní (*Utricularia australis*).

Botanicky proslulé jsou zdejší vlhké louky, z nichž však do současnosti zbyly jen degradující zbytky. Do komplexu byla zahrnuta z důvodů ochrannosti pouze bezkolencová louka (T1.9) severně železniční trati, kde se vyskytuje značné množství chráněných a ohrožených druhů jako kosatec sibiřský (*Iris sibirica*), hořec hořepík (*Gentiana pneumonanthe*), srpice barvířská (*Serratula tinctoria*), mochna bílá (*Potentilla alba*), vrba rozmarýnolistá (*Salix rosmarinifolia*) a jarva žilnatá (*Cnidium dubium*). Další zbytek hodnotné bezkolencové louky se nachází zhruba ve středu komplexu. Zahrnuty jsou také segmenty ovsíkových luk (T1.1), jedná se však o druhově chudé, nepříliš hodnotné porosty vzniklé zatrávněním orné půdy.

Závěry vyhodnocení vlivů dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., na EVL Blatov (Ing. Pavel Kolářek, Ph.D., listopad 2021)²¹:

Předmětem hodnocení zpracovaného ve smyslu §45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění byla koncepce -"Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy", spočívající v úpravě trasy VRT v úseku Praha-Běchovice – Poříčany. Koncepce je zpracována invariantně.

Cílem hodnocení bylo zjistit, má-li předmětná koncepce významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost území soustavy Natura 2000, tj. na evropsky významnou lokalitu (CZ0110142) Blatov a Xaverovský háj.

Vymezení koridoru VRT, který je předmětem Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, bude generovat soubor přímých i nepřímých negativních vlivů. Z pohledu přímého dotčení EVL a jeho habitatů, jež jsou předmětem ochrany (habitaty 9170, 9190, 6410), byl vliv z pohledu samotného vymezení koridoru VRT vyhodnocen jako velmi okrajový, málo významný, v rámci vlastního vymezení trati pak jako prakticky nulový.

Z pohledu významnosti však bude rozhodující spolupůsobení vlivů nepřímých, a to zejména z hlediska možného ovlivnění hydrologických poměrů v území průchodem vysokorychlostní trati. Tuto problematiku však nelze na úrovni územně plánovací dokumentace, tj. Zásad územního rozvoje, objektivně posoudit. V současnosti tedy nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz kap. V.). Jejich převzetí a zapracování je tedy podmínkou realizace záměru v dalších navazujících fázích územního řízení.

²¹ Podrobněji viz Hodnocení vlivů Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i, zákona č. 114/1994 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění, které je nedílnou součástí tohoto dokumentu v příloze č. 1

ČÁST C Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP

Tato kapitola slouží k vyhodnocení vlivů navrhované územně plánovací dokumentace na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech. Pro účely vyhodnocení vlivů předkládané Aktualizace Zásad územního rozvoje Prahy byly vybrány ty sledované jevy, cíle a indikátory, které se v řešeném území vyskytují, nebo s ním přímo souvisí, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem posuzované ÚPD, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. Účelem je charakterizovat jaký vliv má navrhované řešení, případně varianty řešení, na tyto charakteristiky. Vzhledem k tomu, že Praha je současně krajem i obcí a posuzovaná změna územně plánovací dokumentace je sice pořizována jako Aktualizace ZÚR Prahy, avšak bude promítnuta rovněž do úrovně územně plánovací dokumentace obce, tj. do územního plánu města, byly pro účely naplnění obsahu této kapitoly konfrontovány jako ÚAP Prahy pro kraj, tak i ÚAP Prahy pro obec, obě v současnosti ve znění 5. úplné aktualizace ÚAP ve znění ke dni 1. 7. 2021.

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

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

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

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

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

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

Daný dokument obsahuje zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území, záměry na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci.

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

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

Tato kapitola slouží ke shrnutí vlivů návrhu předkládané územně plánovací dokumentace na výsledky rozboru udržitelného rozvoje provedeného v rámci Územně analytických podkladů. V tomto případě byly z vyhodnocení rozboru udržitelného rozvoje ÚAP vybrány sledované cíle udržitelného rozvoje, je reprezentující indikátory a hodnoty, resp. limity, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené koncepce, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat.

Charakterizován je vliv řešení předkládané změny ÚPD na cíle a indikátory za jednotlivé principy a oblasti udržitelného rozvoje dle ÚAP Praha pro kraj, s tím, že v relevantních případech byly vyhodnoceny rovněž cíle a indikátory dle ÚAP Praha pro obec, protože řešená Aktualizace ZÚR HMP je poměrně konkrétní a bude dále promítnuta do územního plánu města. Níže jsou vyhodnoceny vlivy posuzované ÚPD z hlediska jednotlivých

pilířů udržitelného rozvoje a je reprezentujících cílů a indikátorů, včetně vybraných limitů a hodnot řešeného území dle výkresu hodnot a limitů ÚAP:

- ▶ Vliv na Environmentální pilíř udržitelného rozvoje,
- ▶ Vliv na Ekonomický pilíř udržitelného rozvoje,
- ▶ Vliv na Soudržnost společenství.
- ▶ Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území.

Níže jsou tabelární formou shrnuty předpokládané vlivy řešení navržené AZÚR HMP na vybrané relevantní cíle a indikátory dle rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Praha, včetně vyhodnocení vlivů na stav a vývoj hodnot řešeného území.

C.I Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti environmentálního pilíře udržitelného rozvoje

Vybrané, vůči navrhované ÚPD relevantní cíle a sledované indikátory zjištěné v rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Praha, které reprezentují žádoucí trendy v oblasti péče o životní prostředí ve městě a ochrany a rozvoje environmentálních hodnot. V rámci rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Prahy 2020 byly vyhodnoceny vůči posuzované změně ÚPD pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může AZÚR HMP přispět k naplňování sledovaných cílů.

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

Tab. 10 Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti environmentálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních ²² cílů reprezentovaných indikátory v oblasti environmentálního pilíře nástroji územního plánování ²³	AZÚR 10	Komentář
01 SOULAD MĚSTSKÉHO A PŘÍRODNÍHO PROSTŘEDÍ		
01.1 Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	0 až -	Posuzovaná ÚPD zasahuje do území se soustředěním environmentálních hodnot, jedná se o prostor styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, který je současně chráněn jako EVL Xaverovský háj a Blatov a Přírodní park Klánovický les – Čihadla. Zároveň je zde vymezeno nadregionální biocentrum, které je vedením VRT přetnuto. V řešeném území se tak překrývá celá řada kategorií ochrany přírody a krajiny. Nicméně navrhovaný koridor je v tomto prostoru veden v souběhu se stávajícími disturbancemi v podobě již existujících liniových staveb – silnice Mladých Běchovic a vedení vysokého napětí. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● <i>i.01.1.03 Zvyšování podílu ploch zvláště chráněných území a významných krajinných prvků – registrovaných a péče o ně</i>	-	Územní střet se ZCHÚ. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● <i>i.01.1.04 Zvyšování ekologické stability krajiny a snižování její degradace a fragmentace</i>	-	Územní střet s environmentálně relativně cennějšími částmi území a přetnutím nadregionálního biocentra, avšak v prostoru, kde jsou vedeny technické a dopravní sítě, dojde k zesílení fragmentace krajiny nicméně v prostoru, který již dnes je migrační překážkou. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● <i>i.01.1.05 Zvyšování spojitosti celého systému ÚSES</i>	-	Územní střet s nadregionálním biocentrem. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních

²² Ze souboru sledovaných cílů a indikátorů dle ÚAP Praha byly vybrány ty, které mají vazbu na posuzovanou ÚPD, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešení AZÚR HMP č. 10, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. V případě, že sledovaný cíl je vůči posuzované ÚPD relevantní, ale nemá stanovený žádný indikátor, je hodnocení provedeno ve formě komentáře.

²³ Tučně jsou sledované cíle. Kurzívou zvýrazněny jsou ty indikátory, které jsou převzaty z ÚAP Praha pro kraj a mají tak nadmístní význam

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních ²² cílů reprezentovaných indikátory v oblasti environmentálního pilíře nástroji územního plánování ²³	AZÚR 10	Komentář
		vlivů.
<ul style="list-style-type: none"> c.01.1.06 Snižování míry ohroženosti půdy vodní a větrnou erozí 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> c.01.1.08 Zlepšování péče a ochrany ploch Natura 2000 	-	Územní sítet s EVL Xaverovský háj a Blatov, bylo posouzeno dle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny viz část B tohoto dokumentu. Hodnocení bylo promítnuto do SEA a byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
<ul style="list-style-type: none"> c.01.1.09 Zlepšování péče o lokality s chráněnými živočichy a rostlinami s národním významem 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
01.2 Aktivně chránit a rozvíjet krajinné zázemí města	-	Posuzovaná ÚPD znamená vytvoření nové překážky v krajině. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
<ul style="list-style-type: none"> i.01.2.01 Zvyšování podílu pozemků určených k plnění funkce lesa na celkové rozloze Prahy. 	0	Posuzovaná ÚPD neznámá zabor PUPFL.
<ul style="list-style-type: none"> i.01.2.04 Snižování výměry nekonceptčního zaboru zemědělského půdního fondu. 	-	Posuzovaná ÚPD znamená zabor ZPF, který lze odůvodnit vymezením veřejné prospěšné stavby dopravní infrastruktury.
<ul style="list-style-type: none"> i.01.2.09 Zvyšování kvality městského prostředí zlepšováním dostupnosti vnější otevřené krajiny 	-	Posuzovaná ÚPD znamená vytvoření nové překážky v krajině. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
<ul style="list-style-type: none"> c.01.2.11 Zlepšování prostupnosti krajiny, resp. snížení fragmentace krajiny jak pro živočichy a rostliny, tak pro rekreaci obyvatel – pěší i cyklisty 	-	Posuzovaná ÚPD znamená vytvoření nové překážky v krajině. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
01.3 Aktivně chránit a rozvíjet městskou krajinu	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> i.01.3.01 Zvyšování kvality městského prostředí zakládáním a revitalizací parků 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> i.01.3.05 Zlepšování prostupnosti a využitelnosti pro rekreaci v krajině ve městě i v otevřené krajině 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> c.01.3.08 Ochrana pohledové veduty a panoramat 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
02 KVALITNÍ SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ		
02.1 Efektivní hospodaření se zdroji	+	Posuzovaný koridor částečně využívá území průmyslových areálů a brownfields.
<ul style="list-style-type: none"> i.02.1.10 Revitalizace brownfieldů a území se starými zátěžemi 	+	Při stavbě VRT lze předpokládat částečné využití brownfields v závislosti na konkrétním umístění stavby i sanaci starých ekologických zátěží.
02.2 Adaptace na klimatickou změnu	0 až -	Bez významných vlivů na klimatickou změnu.
<ul style="list-style-type: none"> i.02.2.06 Zvyšování podílu přírodě blízkých úseků vodních toků 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> i.02.2.07 Zvyšování propustných a zelených ploch, které umožňují vsakování dešťové vody a snižují vliv městského tepelného ostrova 	-	Realizace VRT znamená zvýšení podílu nepropustných povrchů a zpevněných ploch, který je třeba kompenzovat pomocí technických opatření v rámci navazujících fází projektové přípravy stavby. Lze očekávat výsadbu doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny s pozitivním vlivem na retenční schopnost krajiny.
02.3 Snížení znečištění ovzduší, světelné a hlukové zátěže	+ až -	Zprostředkovaně pozitivní vliv na zvýšení podílu veřejné kolejové dopravy na úkor individuální automobilové a letecké dopravy, na druhou stranu dojde k vložení nového zdroje hlukové zátěže do území.
<ul style="list-style-type: none"> i.02.3.02 Snižování rozlohy území s překročením imisních limitů znečištění ovzduší 	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv na zvýšení podílu veřejné kolejové dopravy na úkor individuální automobilové a letecké dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> 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 	+/-	Zprostředkovaně pozitivní vliv na zvýšení podílu veřejné kolejové dopravy na úkor individuální automobilové a letecké dopravy, a tím i snížení hlukové zátěže v širším měřítku, na druhou stranu dojde k vložení nového zdroje hlukové zátěže do území.
02.4 Snížení znečištění vody	0	Na úrovni ÚPD nejsou očekávány významné vlivy na kvalitu povrchových ani podzemních vod.
<ul style="list-style-type: none"> i.02.4.01 Zlepšování kvality a jakosti vody v rámci povrchových vodních toků a vodních ploch 	0	Na úrovni ÚPD nejsou očekávány významné vlivy na kvalitu povrchových ani podzemních vod.

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

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

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

Tab. 11 Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti sociálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních ²⁴ cílů reprezentovaných indikátory v oblasti sociálního pilíře nástroji územního plánování ²⁵	AZÚR 10	Komentář
03 VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA		
03.1 Vyvážený rozvoj vystavěného prostředí města	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Nicméně je třeba konstatovat, že navzdory tomu, že posuzovaný koridor kříží celou řadu limitů ochrany přírody, jeho stopa byla zvolena tak, aby se přimykala, k již urbanizovaným územím a stávajícím vedením technických a dopravních sítí, což lze považovat za opatření pro minimalizaci vlivů obsaženou ve vlastním návrhu ÚPD.
● <i>i.03.1.01 Upřednostňování vyváženého rozvoje města v rámci souvisle zastavěného území</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.03.1.02 Omezování suburbanizace</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.03.1.05 Upřednostňování intenzivního rozvoje města v transformačních územích</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>c.03.1.08 Ochrana a rozvoj urbanistické, architektonické a kulturně-historické hodnoty při regeneraci deprimovaných území</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
03.2 Kvalitní veřejná prostranství	+	V rámci realizace stavby VRT, resp. doprovodných staveb, lze očekávat vznik nových, resp. revitalizaci stávajících veřejných prostranství především v návaznosti na železniční stanice.
● <i>i.03.2.01 Zlepšování propojení tras pro pohyb ve městě</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.03.2.04 Zajišťování a udržení přístupu k veřejným prostranstvím</i>	+	V rámci realizace stavby VRT, resp. doprovodných staveb, lze očekávat vznik nových, resp. revitalizaci stávajících veřejných prostranství především v návaznosti na železniční stanice.
03.3 Kvalitní využití území	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.03.3.03 Snižování podílu monofunkčních území</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
04 VYVÁŽENÝ ROZVOJ KULTURNÍCH A URBÁNNÍCH HODNOT		
04.1 Aktivně rozvíjet a chránit kulturní dědictví	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
07 BEZPEČNÉ, ODOLNÉ A PŘIPRAVENÉ MĚSTO		
07.1 Posilovat dostupnost a spolehlivost technické infrastruktury	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, v důsledku stavby dojde k přeložkám technických sítí s předpokladem jejich revitalizace.
07.2 Rozvíjet prevenci a ochranu před živelnými katastrofami	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. V závislosti na konkrétním technickém řešení odvodnění

²⁴ Ze souboru sledovaných cílů a indikátorů dle ÚAP Praha byly vybrány ty, které mají vazbu na posuzovanou ÚPD, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené AZÚR HMP č. 10, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. V případě, že sledovaný cíl je vůči posuzované ÚPD relevantní, ale nemá stanovený žádný indikátor, je hodnocení provedeno ve formě komentáře.

²⁵ Tučně jsou sledované cíle. Kurzívou zvýrazněny jsou ty indikátory, které jsou převzaty z ÚAP Praha pro kraj a mají tak nadmístní význam

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních ²⁴ cílů reprezentovaných indikátory v oblasti sociálního pilíře nástroji územního plánování ²⁵	AZÚR 10	Komentář
		nové trati, resp. jejího napojení do stávajícího železničního koridoru lze očekávat vznik nových retenčních nádrží a optimalizace průchodu přes záplavové území vodních toků.
● i.07.2.01 Dokončení systému protipovodňové ochrany, zlepšení správy a managementu protipovodňových opatření	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. V závislosti na konkrétním technickém řešení odvodnění nové trati, resp. jejího napojení do stávajícího železničního koridoru lze očekávat vznik nových retenčních nádrží a optimalizace průchodu přes záplavové území vodních toků.
● i.07.2.02 Zvyšování délky revitalizovaných úseků vodních toků a maximální zpomalení odtoku vody z krajiny i města	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● i.07.2.03 Zvyšování počtu vodních ploch, které umožňují retenci vody v krajině a snižovat tak vliv městského tepelného ostrova	0	V závislosti na konkrétním technickém řešení odvodnění nové trati, resp. jejího napojení do stávajícího železničního koridoru lze očekávat vznik nových retenčních nádrží.
07.3 Posilovat ochranu obyvatel a snižovat bezpečnostní hrozby	+	V rámci realizace stavby VRT, resp. doprovodných staveb, lze očekávat zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a vybudování bezpečnostních prvků i na stávajících tratích.
08 VZDĚLANÉ A INOVATIVNÍ MĚSTO		
09 SOCIÁLNĚ SOLIDÁRNÍ A SOUDRŽNÉ MĚSTO		
10 KVALITNÍ A TRANSPARENTNÍ VEŘEJNÁ SPRÁVA		
10.1 Odbornost, kompetentnost a odpovědnost veřejné správy	+	Posuzovanou ÚPD dojde k vytvoření podmínek pro realizaci strategických rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury na nadmístní úrovni.
● i.10.1.01 Vytváření podmínek pro realizaci naplánované veřejné infrastruktury	+	Posuzovanou ÚPD dojde k vytvoření podmínek pro realizaci strategických rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury na nadmístní úrovni.
● i.10.1.04 Pořizování kvalitních podrobnějších územně plánovacích dokumentů jako podklad pro územní rozhodování	+	Posuzovanou ÚPD dojde k vytvoření podmínek pro realizaci strategických rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury na nadmístní úrovni.
11 SPOKOJENOST A ANGAŽOVANOST OBYVATEL		

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

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

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

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

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních ²⁶ cílů reprezentovaných indikátory v oblasti ekonomického pilíře nástroji územního plánování ²⁷	AZÚR 10	Komentář
05 ATRAKTIVNÍ A KONKURENCESCHOPNÉ MĚSTO		
05.1 Příznivé podnikatelské prostředí	0 až +	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Dojde však ke zlepšení dopravní dostupnosti města na mezinárodní i nadregionální úrovni, což pozitivně přispěje k rozvoji ekonomické aktivity.
05.2 Podpora inovace a konkurenceschopnosti	0 až +	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Dojde však ke zlepšení dopravní dostupnosti města na mezinárodní i nadregionální úrovni, což pozitivně přispěje k rozvoji ekonomické aktivity.
05.3 Ekonomická prosperita a blahobyt	0 až +	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Dojde však ke zlepšení dopravní dostupnosti města na mezinárodní i nadregionální úrovni, což pozitivně přispěje k rozvoji ekonomické aktivity.
<ul style="list-style-type: none"> i.05.3.05 Doplnění nedostatečných lokálních zdrojů pro zajištění pražského trhu práce (ekonomické základny) a nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele v zázemí Prahy 	0 až +	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Dojde však ke zlepšení dopravní dostupnosti města na mezinárodní i nadregionální úrovni, což pozitivně přispěje k rozvoji mobility za prací.
06. BEZPEČNÁ A EFEKTIVNÍ MOBILITA		
06.1 Šetrná mobilita	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl rozvojem nízkoe emisní hromadné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> i.06.1.06 Zvyšování podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce 	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento indikátor rozvojem nízkoe emisní hromadné dopravy.
06.2 Dostupná doprava	+	Budou vytvořeny územní předpoklady zlepšení dostupnosti zemí na mezinárodní a regionální úrovni prostřednictvím nízkoe emisní dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> i.06.2.05 Zvyšování podílu obyvatel majících v dosahu 15 min. pěší chůze zastávku kolejové dopravy 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> c.06.2.08 Zlepšování dostupnosti Prahy vysokorychlostní kolejovou dopravou 	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl.
06.3 Výkonná a spolehlivá doprava	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl rozvojem moderní nízkoe emisní hromadné dopravy s vysokou kapacitou.
06.4 Prostorově a ekonomicky efektivní doprava	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl rozvojem moderní nízkoe emisní hromadné dopravy s vysokou kapacitou.
<ul style="list-style-type: none"> i.06.4.01 Nezvyšování stupně automobilizace 	+	Zprostředkovaně přispěje k relativnímu snížení IAD v důsledku rozšíření nabídky kapacitní, komfortní a rychlé hromadné železniční dopravy.

C.IV Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

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

Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj hodnot území bylo provedeno vůči posuzované ÚPD a sledovaným hodnotám řešeného území dle ÚAP, dle stejného klíče jako byly vyhodnoceny vlivy resp. vzájemné vztahy vůči sledovaným cílům a indikátorům udržitelného rozvoje v předchozích kapitolách tj. pomocí jednoduché tabelární formy znázorňující vztah řešené ÚPD vůči sledovanému jevu v tomto případě hodnotám řešeného území dle následující hodnotové stupnice, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k zachování a rozvoji hodnot řešeného území.

²⁶ Ze souboru sledovaných cílů a indikátorů dle ÚAP Praha byly vybrány ty, které mají vazbu na posuzovanou ÚPD, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené AZÚR HMP č. 10, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. V případě, že sledovaný cíl je vůči posuzované ÚPD relevantní, ale nemá stanovený žádný indikátor, je hodnocení provedeno ve formě komentáře.

²⁷ Tučně jsou sledované principy udržitelného rozvoje a cíle. Kurzívou zvýrazněny jsou ty indikátory, které jsou převzaty z ÚAP Praha pro kraj a mají tak nadmístní význam

- + Realizací předkládané AZÚR HMP dojde k zachování či rozvoji hodnot řešeného území
- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na slabé stránky území identifikované v ÚAP žádný vliv (tato hodnota není z hlediska řešené ÚPD relevantní)
- Řešení předkládané změny ÚPD má negativní vazbu na zachování hodnot řešeného území, je třeba přijmout opatření k ochraně definovaných hodnot

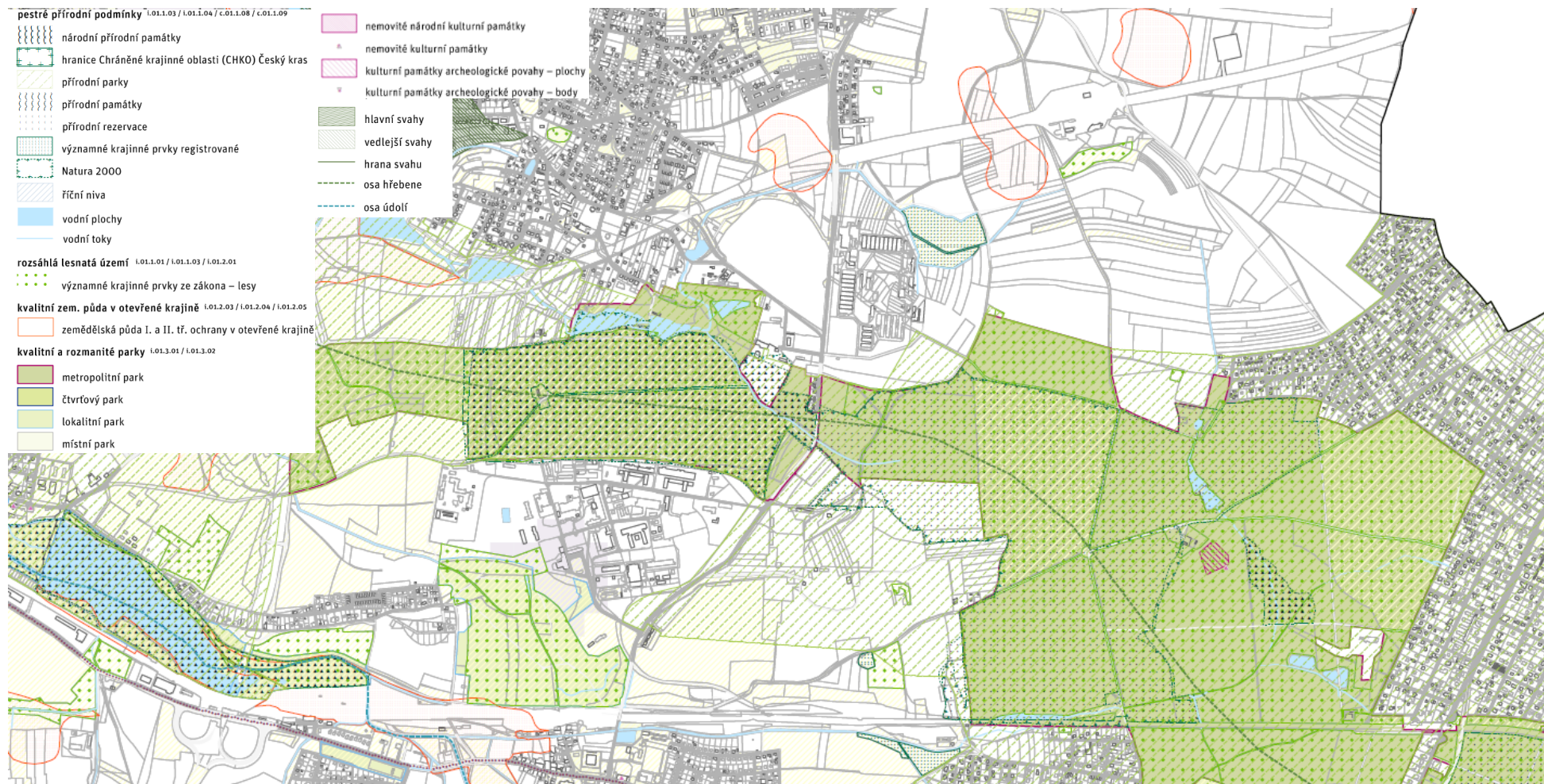
Tab. 13 Vliv řešené ÚPD na zachování a rozvoj vybraných²⁸ hodnot území dle ÚAP

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	AZÚR 10 HMP	Komentář
01 SOULAD MĚSTSKÉHO A PŘÍRODNÍHO PROSTŘEDÍ		
pestré přírodní podmínky	0 až -	Posuzovaná ÚPD zasahuje do území se soustředěním environmentálních hodnot, jedná se o prostor styku PP Xaverovský háj a PR Klánovický les, který je současně chráněn jako EVL Xaverovský háj a Blatov a Přírodní park Klánovický les – Čihadla. V řešeném území se tak překrývá celá řada kategorií ochrany přírody a krajiny. Nicméně navrhovaný koridor je v tomto prostoru veden v souběhu se stávajícími disturbancemi v podobě již existujících liniových staveb – silnice Mladých Běchovic a vedení vysokého napětí. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● národní přírodní památky	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● hranice CHKO Český kras	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● přírodní památky	-	Posuzovaná ÚPD je v přímém střetu s touto hodnotou. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● přírodní rezervace	-	Posuzovaná ÚPD je v nepřímém střetu s touto hodnotou, posuzovaný koridor zasahuje do ochranného pásma přírodní památky. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● VKP registrované	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Natura 2000	-	Posuzovaná ÚPD je v přímém střetu s touto hodnotou. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● říční niva	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● vodní plochy	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● vodní toky	-	Posuzovaná ÚPD je v přímém střetu s touto hodnotou, posuzovaný koridor kříží občasný vodní tok Xaverovského potoka. Při napojení trati do stávajícího železničního koridoru ve směru na Běchovice a Zahradní Město dojde ke křížení Běchovického potoka a Rokytky a záplavového území na jejich soutoku. Případný přímý střet bude záviset na konkrétním provedení stavby, lze předpokládat vedení v tunelu. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
rozsáhlá lesnatá území	0 až -	Posuzovaná ÚPD nezasahuje do lesní půdy, nicméně nachází se v místě styku Xaverovského háje a Klánovického lesa, tj. významných lesních komplexů. Významné ovlivnění obou lesů nepředpokládáme, protože jak Xaverovský háj, tak Klánovický les nejsou vymezeným koridorem přímo dotčeny. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
● VKP ze zákona – lesy	-	Posuzovaná ÚPD je v nepřímém střetu s touto hodnotou. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
kvalitní zemědělská půda v otevřené krajině	-	Posuzovaná ÚPD je v přímém střetu s touto hodnotou. Kompenzační opatření nejsou reálná, nicméně je třeba konstatovat, že v rámci daného území byl posuzovaný koridor vymezen tak, aby se minimalizoval zábor ZPF a zároveň nebylo ztíženo obhospodařování ani organizace zemědělského půdního fondu. Navrhovaný koridor je v tomto prostoru veden v souběhu se stávajícími disturbancemi v podobě již existujících liniových staveb – silnice Mladých Běchovic a vedení vysokého napětí.
● ZPF I. a II. třídy ochrany v otevřené krajině	-	Posuzovaná ÚPD je v přímém střetu s touto hodnotou. Kompenzační opatření nejsou reálná, jedná se o stavbu ve veřejném zájmu.
kvalitní a rozmanité parky	0 až -	Posuzovaný koridor sice zasahuje do okrajových částí

²⁸ Z hodnot sledovaných v ÚAP Praha byly vybrány ty hodnoty, které jsou relevantní z hlediska územně plánovací dokumentace

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	AZÚR 10 HMP	Komentář
		parkových ploch metropolitního významu, nicméně nejedná se podstatný plošný zásah do rekreačních funkcí území, protože jak Xaverovský háj, tak Klánovický les jsou vymezeným koridorem dotčeny pouze okrajově, a to v místě, kde jsou vedeny technické a dopravní sítě i v současnosti a nejedná se o klidovou oblast. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
<ul style="list-style-type: none"> metropolitní park 	-	Posuzovaný koridor zasahuje do okrajových částí parkových ploch metropolitního významu bez významného omezení rekreačních funkcí území, protože jak Xaverovský háj, tak Klánovický les jsou vymezeným koridorem dotčeny pouze okrajově, a to v místě, kde jsou vedeny technické a dopravní sítě i v současnosti a nejedná se o klidovou oblast. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
<ul style="list-style-type: none"> čtvrtový park 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> lokální park 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> místní park 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
synergie kompozice historické městské krajiny a přírodního rámce	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> trojúhelník historických hodnot 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Pražský hrad, Vyšehrad, Vítkov 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> vybrané vyhlídkové body 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> výseče vybraných vyhlídkových bodů 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> práh vzdálenosti 2 km 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> práh vzdálenosti 3 km 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> práh vzdálenosti 4 km 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> hlavní svahy 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> vedlejší svahy 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> osa hřebene 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> osa údolí 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
03 VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘADÁNÍ MĚSTA		
kvalitně založená síť veřejných prostranství	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez významného vlivu. Při realizaci stavby a související infrastruktury dojde ke vzniku a úpravám stávajících veřejných prostranství.
<ul style="list-style-type: none"> uliční prostranství 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez významného vlivu.
<ul style="list-style-type: none"> cesty v otevřené krajině 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez významného vlivu.
<ul style="list-style-type: none"> trasy císařských silnic v roce 1842 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
04 VYVÁŽENÝ ROZVOJ KULTURNÍCH A URBÁNNÍCH HODNOT		
vysoká koncentrace kulturního a architektonického dědictví	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> koncentrace architektonických a stavebních dominant 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> nemovitě národní kulturní památky 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> nemovitě kulturní památky 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> kulturní památky archeologické povahy – plochy 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> kulturní památky archeologické povahy – body 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

Vliv řešené AZÚR HMP na stav a vývoj přírodních hodnot je podrobně vyhodnocen v kap. A, konkrétně podkap. A.VI předkládaného VVURÚ a shrnut v kapitole A.VII.



Obr. 44 Hodnoty řešeného území dle ÚAP Praha, aktualizace 2020, zdroj: IPR Praha, cit. 8.9.2022.

ČÁST D Případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v ÚAP, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech.

Za účelem sjednocení, přehlednosti a kompatibility Posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje byla pro vyhodnocení vlivu na hospodářský, resp. socioekonomický pilíř udržitelného rozvoje zvolena stejná metoda, jako byla použita pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí (viz část A SEA), tedy metoda referenčních cílů. Metoda spočívá v konfrontaci jednotlivých navrhovaných opatření vůči zvolenému referenčnímu rámci, který reprezentuje žádoucí pozitivní trendy ve sledovaných oblastech udržitelného rozvoje. Sada referenčních cílů byla vybrána na základě analýzy trendů vývoje jednotlivých sledovaných jevů udržitelného rozvoje dle ÚAP, dle SWOT analýzy a dle vybraných cílů stanovených strategickými dokumenty přijatými na národní, regionální a lokální úrovni (především Politika územního rozvoje ČR, Strategický rámec Česká republika 2030). Zohledněna byla rovněž specifika řešeného území.

Pro samotné hodnocení byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů udržitelného rozvoje, resp. jeho ekonomického a sociodemografického pilíře, versus dílčí navrhované plochy, resp. podmínky využití ploch (regulativů). Pozn.: Vyhodnocení vlivu na environmentální pilíř obsahuje SEA dokumentace (část A Salim B tohoto dokumentu). Jednotlivá navržená územně plánovací opatření obsažená v posuzované ÚPD (posuzovaný koridor a podmínky jeho využití) byly konfrontovány s vybranými referenčními cíli a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu implementace koncepce na udržitelný rozvoj jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu.

Tab. 14 Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje

Pilíř udržitelného rozvoje	Referenční cíl
Soudržnost společenství	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace
	1.2 Zajistit dostupnost sportovního vyžití v kvalitním prostředí
	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání
	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti
	1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel
Ekonomický pilíř UR	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot
	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury při respektování environmentálního pilíře
	2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře
	2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu
	2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí

Tab. 15 Charakteristika referenčních cílů ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje a způsobu hodnocení

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ²⁹
<p>1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend z hlediska zachování demografických charakteristik ekonomicky produktivní společnosti v centrech urbanizace (hodnotí zvýšení nabídky atraktivního bydlení mimo suburbanizační polohy s nutností dojíždky za ekonomickými i sociálními aktivitami).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, ZÚR HMP, NEHAP, Zdraví 2030,</p>	<p>+2 nově vymezené plochy bydlení v dosahu ploch pracovních příležitostí veřejné vybavenosti a rekreace nad cca 5 ha. +1 nově vymezené plochy bydlení v dosahu ploch pracovních příležitostí veřejné vybavenosti a rekreace do cca 5 ha. -1 vymezení monofunkčních ploch bydlení v území s deficitem občanské vybavenosti a pracovních příležitostí do cca 5 ha. - 2 vymezení monofunkčních ploch bydlení v území s deficitem občanské vybavenosti a pracovních příležitostí nad cca 5 ha.</p>
<p>1.2 Zajistit dostupnost sportovního využití v kvalitním prostředí</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zdravého trávení volného času – hodnotí vybavení území plochami sportu.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, Zdraví 2030, ZÚR Praha, NEHAP</p>	<p>+2 vznik ploch sportu v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha. +1 vznik ploch sportu v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha. -1 úbytek ploch sportu v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha. -2 úbytek ploch sportu v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha.</p>
<p>1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zlepšování možností trávení volného času a budování soudržných společenství a komunit – hodnotí vybavení území plochami s možností trávení volného času v přírodním prostředí – plochy parků, veřejných prostranství s převahou zeleně, zahrádek, veřejně přístupné zeleně a ploch veřejných prostranství a občanské vybavenosti pro komunitní setkávání včetně kulturních zařízení s bezprostřední vazbou na plochy bydlení.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, Zdraví 2030, ZÚR Praha, NEHAP</p>	<p>+2 vznik ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha +1 vznik ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha -1 úbytek ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha -2 úbytek ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p>
<p>1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zvyšování kvality bydlení – hodnotí vybavení území veřejnou občanskou vybaveností (zdravotnictví, školství, veřejná správa, municipalita apod.)</p>	<p>+2 vznik ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha +1 vznik ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha -1 úbytek ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p>

²⁹ uvedené orientační hranice jsou součty pro celou rozvojovou lokalitu a je třeba je chápat jako přibližnou hranici, bez ostrého rozhraní, která má vazbu na územní kontext konkrétní posuzované lokality.

	<p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, SRR, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy, SPŽP 2030 s výhledem do roku 2050.</p>	<p>-2 úbytek ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p>
<p>1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zvyšování kvality bydlení a bezpečnosti obyvatel – hodnotí vybavení území opatřeními pro zvyšování kvality bydlení a bezpečnosti obyvatel – PPO, protihluková opatření, dopravní opatření, obchvaty, křižovatky, ochranná bezpečnostní a hygienická pásma, zásobování vodou a elektrickou energií, ČOV, odpadové hospodářství.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, PÚR, ZÚR Prahy, ČR 2030, SPŽP 2030 s výhledem do roku 2050,</p>	<p>+2 vymezení ploch, koridorů a opatření pro zvyšování bezpečnosti obyvatel a zlepšení obslužnosti území s nadmístním významem +1 vymezení ploch, koridorů a opatření pro zvyšování bezpečnosti obyvatel a zlepšení obslužnosti území s místním významem -1 vymezení zastavitelných bez odpovídajícího vybavení dopravní, resp. technickou vybaveností a obslužností s místním významem do cca 5 ha -2 vymezení zastavitelných ploch bez odpovídajícího vybavení dopravní, resp. technickou vybaveností a obslužností s nadmístním významem nad cca 5 ha</p>
<p>2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v transformaci a zintenzivňování využití stávajícího zastavěného území – hodnotí se využití ploch uvnitř zastavěného území a návaznost funkcí – bydlení vs. plochy průmyslu a energetiky, kapacitní dopravní koridory generující nadlimitní hlukovou zátěž apod.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, ZÚR HMP, ČR 2030, SPŽP 2030 s výhledem do roku 2050.</p>	<p>+2 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v souladu s navazujícími plochami v rozsahu nad cca 5 ha +1 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v souladu s navazujícími plochami v rozsahu do cca 5 ha -1 využití ploch přestavby pro nové funkce v rozporu s navazujícími plochami v rozsahu do cca 5 ha -2 využití ploch přestavby pro nové funkce v rozporu s navazujícími plochami v rozsahu nad cca 5 ha</p>
<p>2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury při respektování environmentálního pilíře</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti vybavení území moderní technickou a dopravní infrastrukturou (dopravní obslužnost, technická vybavenost – napojení na vodovody, kanalizaci, ČOV, odpadové hospodářství apod.).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: Dopravní politika ČR, NEHAP, ČR 2030, ZÚR HMP, SPŽP 2030 s výhledem do roku 2050.</p>	<p>+2 vymezení nových technických nebo dopravních opatření zlepšujících environmentální charakteristiky území s nadmístním významem +1 vymezení nových technických nebo dopravních opatření zlepšujících environmentální charakteristiky území s místním významem -1 vymezení nových technických nebo dopravních opatření ve střetu environmentálními charakteristikami území s místním významem (fotovoltaika na orné půdě, skládky, dopravní infrastruktura ve střetu s rezidenčními plochami z hlediska imisního, resp. hlukového zatížení, sítě nadzemního vedení ve střetu s krajinným rázem, biotickou složkou krajiny apod.) -2 vymezení nových technických nebo dopravních opatření ve střetu environmentálními charakteristikami území</p>

		s nadmístním významem (fotovoltaika na orné půdě, skládky, dopravní infrastruktura ve střetu s rezidenčními plochami z hlediska imisního, resp. hlukového zatížení, sítě nadzemního vedení ve střetu s krajinným rázem, biotickou složkou krajiny apod.)
2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti mísení městských funkcí a rozvoje pracovních příležitostí v dostupnosti bydlení. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, ZÚR HMP, ČR 2030.	+2 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha +1 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -1 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -2 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha
2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti rozvoje cestovního ruchu ³⁰ jako jednoho z významných odvětví ekonomiky. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, ZÚR Praha, SPŽP 2030 s výhledem do roku 2050.	+2 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s nadmístním významem +1 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s místním významem -1 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s nadmístním významem -2 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s lokálním významem
2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti mísení městských funkcí a rozvoje komerční vybavenosti (obchody, služby, zábava) v dostupnosti bydlení. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, ZÚR Prahy, PÚR.	+2 vymezení ploch generujících komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha +1 vymezení ploch generujících komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -1 úbytek ploch generujících komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -2 úbytek ploch komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může mít ÚPD při realizaci závažné vlivy na udržitelný rozvoj, bylo provedeno hodnocení navržených územně plánovacích opatření v posuzované ÚPD, tj. vymezeného koridoru a podmínek jeho využití vzhledem k referenčním cílům udržitelného rozvoje, tj. zda a jakým způsobem bude vymezení daných ploch v rámci návrhu ÚPD přispívat, či nikoliv, k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito stejné stupnice jako v případě vyhodnocení vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje:

stupnice významnosti

- +2 potenciálně významný pozitivní vliv (přímý či nepřímý/sekundární vliv velkého rozsahu) uplatnění navrhovaného opatření na referenční cíl
- +1 potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý/sekundární) vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl
- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření, resp. návrhovou plochu)

³⁰ cestovní ruch ve smyslu referenčního cíle 2.4 je chápán jako víkendová, eventová, kongresová i prázdninová turistika ovlivňující mobilitu jak v rámci aglomerace, tak i s nadregionálním významem – jedná se o aktivity vyvolané přítomností atraktivit cestovního ruchu (typicky např. centrum města, přírodní a kulturní atraktivitu Šárka, Petřín, Stromovka, Obora Hvězda apod.) nebo volnočasové a sportovní infrastruktury s nadmístním významem (aquaparky, sjezdovky, lanovky, single traily, rozhledny, naučné stezky, cyklo, hipo a in-line infrastruktura apod.)

- 1 potenciálně negativní vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
- 2 potenciálně významný negativní vliv³¹ uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)
- ?

rozsah vlivu

- B bodový (působící v bezprostředním okolí koridoru nebo zprostředkovaně s bodovým dosahem)
- L lokální (působící v rámci městské části)
- R regionální (působící v rámci celého města/aglomerace)
- NR nadregionální přesahující území kraje
- PR přeshraniční dosah vlivu přesahující území ČR

délka trvání vlivu

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

spolupůsobení vlivu

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

Stupnice významnosti spolupůsobení vlivu^{32, 33, 34:}

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ koridorům /záměrům / strategickým dokumentům vč. ÚPD
S	synergické působení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ koridorům/ záměrům / strategickým dokumentům vč. ÚPD
	potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1 míry kumulativního, resp. synergického vlivu
	potenciálně významný negativní ³⁵ vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2 míry kumulativního, resp. synergického vlivu
	nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním, resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území
	potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1 míry kumulativního, resp. synergického vlivu

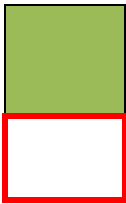
³¹ Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při hodnocení v této kategorii je stanoveno opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů.

³² Hranice hodnocení jednotlivých stupňů míry významnosti vlivu vyplývá z charakteristiky jednotlivých referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení, viz tabulka 7

³³ Zda se jedná o vliv přímý nebo nepřímý či sekundární (zprostředkovaný) je blíže charakterizováno v hodnotících komentářích

³⁴ Hodnocení odpovídá potenciálním možnostem ovlivnění sledovaného jevu, charakteristiky nebo cíle reprezentovaného referenčním cílem

³⁵ Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při hodnocení v této kategorii je stanoveno opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů.



potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním, resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením, resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2 míry kumulativního, resp. synergického vlivu

opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí plochy/koridoru oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku³⁶

Jednotlivá navrhovaná územně plánovací opatření obsažená v posuzované ÚPD byla konfrontována s vybranými referenčními cíli a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu ÚPD na udržitelný rozvoj jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu.

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

Kumulativní, resp. synergické vlivy, pokud jsou identifikovány, jsou vyhodnoceny stejným způsobem, jako v případě environmentálního pilíře udržitelného rozvoje viz výše.

³⁶ Pozn.: například kód **+1/B/dp/S** tak znamená mírně pozitivní vliv s místním dosahem, dlouhodobým působením a pozitivním spolupůsobením se synergickým efektem v kontextu ostatních plánovaných záměrů v širším území, přičemž v bezprostředním okolí řešené plochy nebo koridoru se může projevit mírně negativní vliv (např. v případě nějakého hlukové chráněného objektu v blízkosti křižovatky dopravních koridorů apod.) viz výše uvedená stupnice hodnocení.

Ekonomický a Sociální pilíř udržitelného rozvoje										
Referenční cíle udržitelného rozvoje	Sociální pilíř					Hospodářský pilíř				
	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace	1.2 Zajistit dostupnost sportovního využití v kvalitním prostředí	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace v přírodním prostředí	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti	1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit kvalitu bydlení a bezpečnost obyvatel	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury	2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře	2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu	2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí
AZÚR HMP č.10	0	0	0	0	+2/R/dp	+1/B/dp	+2/B/dp	0	0	0
<p>Komentář: Posuzovaná územně plánovací dokumentace dává územní předpoklady pro rozvoj dopravní infrastruktury v podobě koridoru pro vysokorychlostní trať. Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje dojde k optimalizaci stávajícího dopravního systému s posunem směrem k většímu využití hromadné bezemisní dopravy a uvolnění kapacit stávajících tratí pro dopravu nákladní. Zároveň dojde k napojení metropole systémem rychlých spojení na ostatní regionální centra a naplnění závazků ČR z hlediska rozvoje sítě rychlých spojení.</p> <p>Pozitivní vlivy: Zprostředkovaným významně pozitivním vlivem s regionálním dopadem a dlouhodobým působením z hlediska zlepšení dopravního napojení území s nadregionálním významem, a tím i dostupností pracovních příležitostí denní dojížděnkou ze vzdálenějších regionů s nepřímým zprostředkovaně pozitivním vlivem na omezení suburbanizace. Přímě pozitivně s místním dopadem se projeví zvýšení bezpečnosti a vybavení území technickou a dopravní infrastrukturou v souvislosti s řešením vlastní trati, jejího napojení a úprav stávající konvenční trati a vyvolaných úprav ulice Mladých Běhovic, mimoúrovňových křížení a vybudování mimoúrovňových dopravních terminálů kombinované dopravy. Mírně pozitivní vliv s přímým působením a místním dopadem z důvodu trasování koridoru v území které je v současnosti využito především pro dopravní a výrobní funkce, optimalizace jeho trasy vůči rezidenčnímu území a předpokladu vedení stavby v blízkosti zástavby Běhovic pod povrchem terénu.</p> <p>Negativní vlivy: Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje nejsou identifikovány žádné negativní vlivy navrhované ÚPD.</p> <p>Kumulativní a synergické vlivy: Nebyly identifikovány žádné kumulativní ani synergické vlivy.</p> <p>Akceptovatelnost: Při umístování stavby do vymezeného koridoru je třeba zajistit prostupnost území pro pěší a cyklisty. To je na strategické úrovni nadřazené ÚPD zajištěno podmínkami pro rozhodování při změnách využití území a požadavky na podrobnější ÚPD obsaženými v návrhu posuzovaného dokumentu.</p> <p>Opatření pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů: Vzhledem k tomu, že nebyly identifikovány negativní vlivy vůči ekonomickému ani sociálními pilíři udržitelného rozvoje nejsou navrhována další minimalizační, resp. kompenzační opatření nad rámec podmínek pro využití koridoru stanovených v návrhu posuzované ÚPD. Při zastavování ploch je třeba uplatnit minimalizační opatření navržená v rámci SEA.</p> <p>Monitoring: Počet osob přijíždějících do Prahy kolejovou dopravou, zdroj dat SŽDC, každoročně</p> <p>Shrnutí: AZÚR HMP je koordinována s řešením územního rozvoje v širším kontextu a její dopady je třeba uvažovat v kontextu dopravního systému na republikové úrovni, kdy dojde k rozšíření možností, rychlosti, kapacity, kvality a komfortu dopravní obslužnosti s nadmístním významem, který povede k relativnímu upřednostnění železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti na úkor individuální automobilové a letecké dopravy. Z toho plynou převážně významně pozitivní vlivy na sociální a ekonomický pilíř udržitelného rozvoje.</p>										

D.I.1 Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru z hlediska sociálního a ekonomického pilíře

Zde uvádíme základní minimalizační opatření pro další fázi zastavování lokalit, která vyplynula z vyhodnocení vlivů AZÚR HMP na ekonomický a sociální pilíř udržitelného rozvoje. Výsledky vyhodnocení vlivů jednotlivých rozvojových lokalit a dopravních koridorů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje jsou součástí části A. tohoto dokumentu, konkrétně kapitol A.VIII a A.XI.

- Při umísťování stavby do vymezeného koridoru je třeba zajistit prostupnost území pro pěší a cyklisty. Toto opatření je na strategické úrovni nadřazené ÚPD zajištěno podmínkami pro rozhodování při změnách využití území a požadavky na podrobnější ÚPD obsaženými v návrhu posuzovaného dokumentu, nevzniká tedy požadavek na jeho zapracování do AZÚR HMP č. 10.

ČÁST E Vyhodnocení přínosu územně plánovací dokumentace k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo v ZÚR.

Pro potřeby vyhodnocení vlivů předkládané ÚPD na udržitelný rozvoj území jsou prioritami územního plánování míněny priority stanovené v zásadách územního rozvoje (dále jen „ZÚR“), případně v politice územního rozvoje (dále jen „PÚR“), které se významným způsobem vážou k řešenému území.

Předmětem této kapitoly je popis toho, které priority, stanovené v ZÚR/PÚR a významným způsobem vázané k řešenému území, byly zohledněny v územním plánu, a jak byly naplněny.

Do značné míry se vyhodnocení v této části překrývá s vlastním textem AZÚR, tato skutečnost vyplývá z obsahu posuzované ÚPD a VVÚRU tak, jak je stanovuje stavební zákon a jeho prováděcí předpisy. V rámci VVÚRÚ je proto především stručně shrnuto, jak návrh posuzované ÚPD konkrétně naplňuje priority ve vztahu k udržitelnému rozvoji území.

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

Návrh AZÚR č. 10, který byl předložen k posouzení, je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 (dále též jen „PÚR ČR“). 1. aktualizace PÚR byla schválena Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015. Dne 30. září 2019 byla ve Sbírce zákonů zveřejněna dvě sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizací č. 2 a č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky v souladu s § 31 odst. 3 stavebního zákona, Aktualizace č. 2 a 3 řeší drobné jednotlivé úpravy, které nemají podstatný věcný vztah k tomuto dokumentu, stejně jako Aktualizace č. 5 řešící vodní nádrž Kryry, platná od 11. 9. 2020. Sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky bylo zveřejněno dne 31. srpna 2021 ve Sbírce zákonů v částce 141 pod číslem 321. Dnem 1. září 2021 je Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona. Aktualizace č. 4 je řádnou úplnou aktualizací Politiky územního rozvoje, to znamená, že byl revidován celý dokument a zesouladěn s aktuální právní úpravou i vývojem v oblasti územního plánování a udržitelného rozvoje od doby vzniku dokumentu.

Předmětem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru VRT, která umožňuje lépe chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny vlivem možnosti nalezení vhodnější trasy VRT v rámci koridoru.

PÚR ČR shodně předpokládá rozvoj železniční dopravy ve formě vysokorychlostních tratí, pro něž definuje základní koridory. Základ tvoří tradiční spojení evropského významu Dresden – Praha – Brno – Wien/Bratislava s větvemi na Plzeň (a dále do Německa) a Ostravu (a dále do Polska).

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

OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha je vymezena jako území ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, dokončení Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), připojení na tranzitní železniční koridory I., III. a IV. (dále jen TŽK) a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

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

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

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

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

Tyto úkoly územního plánování jsou posuzovanou Aktualizací ZÚR Praha přímo rozvíjeny a naplňovány.

Z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených Politikou územního rozvoje (kapitola 2.2 Republikové priority), které byly respektovány a zpracovány v posuzovaném dokumentu, resp. ty, které respektovány nebyly, z pohledu posouzení vlivů AZÚR 10 HMP na životní prostředí je možno zmínit tyto body (podrobněji je vyhodnocení vazby předkládaného návrhu AZÚR HMP č. 10 a republikových priorit PÚR uvedeno v kapitole A.XI):

- Hodnoty území města jsou respektovány.
- Návrh vymezuje koridor pro umístění dopravní stavby v souběhu s ostatními koridory dopravních a technických sítí. Koridor je umístěn do co nejméně konfliktních lokalit a jsou podporována opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která musí být navržena v další fázi projektové přípravy stavby, zejména s ohledem na zachování migrační prostupnosti a biologické rozmanitosti území.
- Návrh ÚPD znamená zábor poměrně významných ploch ZPF, dosavadní koncepce rozvoje území je respektována, jedná se o zábor pro veřejně prospěšnou stavbu.
- Nedochozí k zásadnímu omezení funkčnosti ÚSES, oproti stávajícímu stavu, resp. byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů.
- Dílčí střety se záplavovým územím budou řešeny technickými opatřeními v rámci projektové přípravy stavby.
- Návrhem posuzované ÚPD jsou vytvářeny podmínky pro minimalizaci negativních vlivů na bydlení v územích, zatížených z hlediska hluku a znečištění ovzduší.
- Jsou vytvářeny předpoklady pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že návrh posuzované ÚPD je v souladu s prioritami územního plánování v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví deklarovanými v Politice územního rozvoje ČR, resp. byly navrženy takové podmínky využití území obsažené v samotné AZÚR HMP č. 10 a požadavky na rozhodování ve vymezené koridoru, aby byl tento soulad zajištěn.

E.II Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, účinné od 28. 7. 2022

Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) jsou nástrojem územního plánování na regionální úrovni, který dle stavebního zákona určuje požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezuje plochy a koridory nadmístního významu a stanovuje požadavky na jejich využití. ZÚR zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly uvedené v PÚR a určují strategii pro jejich naplňování. Aktuálně je platné znění ZÚR účinné od 28. 7. 2022. Opatření obecné povahy, kterým byla dne 28.4.2022 vydána Aktualizace č. 11 ZÚR HMP, dosud nenabýlo účinnosti.

Obecné zásady územního rozvoje stanovené ZÚR Prahy jsou rozděleny do čtyř částí:

- ▶ role Prahy v ČR a v Evropě,
- ▶ účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy,

- ▶ hospodářský rozvoj,
- ▶ ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot.

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

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

Obecné zásady jsou založeny na předpokládaném demografickém vývoji, potvrzují historické, kulturní, přírodní a civilizační hodnoty města. Definují základní zásady urbanistické koncepce, včetně koncepce dopravy, technické infrastruktury a tvorby a ochrany životního prostředí, která by měla být následně rozpracována v územním plánu hl. m. Prahy. Z hlediska hodnocené AZÚR HMP lze konstatovat soulad se zásadou „Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města“, především z důvodů přerozdělení dopravních zátěží mimo rezidenční území města.

Z Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vychází v ZÚR vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti nadmístního významu stejně jako zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje ČR a stanovení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu, vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření a ostatních požadavků podle vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Posuzovaná Aktualizace Zásad územního rozvoje Prahy je v souladu s požadavkem vyplývajícím z kapitoly 2.2.3. ZÚR na vytváření podmínek k preferenci veřejné dopravy před automobilovou.

Předkládaná AZÚR HMP č. 10 vychází z úkolů územního plánování stanovených ZÚR HMP. Platné priority a obecné zásady územního rozvoje promítnuté do úkolů územního plánování stanovené v platných zásadách územního rozvoje se návrhem AZÚR HMP č. 10 nijak nemění a jsou plně respektovány. Jedná se pouze o věcné úpravy vymezení konkrétního koridoru v ZÚR s dopadem do konkrétního území, bez dopadu do systémových a koncepčních složek Zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy.

AZÚR HMP tak není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR, ani s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů (ZÚR).

ČÁST F Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí.

F.I Vyhodnocení vlivů ÚPD na zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a jejich soulad.

Předmětem této kapitoly je na základě vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území obsaženém v RURÚ ÚAP Prahy a v ZÚR Prahy a vyhodnocení disproporcí vzájemné vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje, které nejvíce ovlivňují udržitelný rozvoj řešeného území. Posuzován je vliv řešení posuzované ÚPD na tyto disproporce (to je porovnání se stávajícím stavem) a z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území, tj. charakteristika kladů a záporů realizace ÚP na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území.

F.I.1 Disproporce a problémy k řešení v rámci územně plánovací dokumentace identifikované v ÚAP Prahy a jejich vazba k posuzované ÚPD

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

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

Vliv posuzované ÚPD na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování	AZÚR 10	Komentář
03 VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA		
podmíněnost rozvoje klíčových transformačních území	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● zablokování klíčových transformačních území stavební uzávěrou (i.03.1.01) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
06. BEZPEČNÁ A EFEKTIVNÍ MOBILITA		
kapacitní problémy kolejové sítě	+	Posuzovaná ÚPD přímo řeší tento problém rozvojem nízkoemisní kolejové hromadné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> ● kapacitní problémy na linkách S (i.06.1.06) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● kapacitní problémy na některých úsecích linky metra C, částečně také B (i.06.1.06 / i.06.3.07) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● kapacitní problémy na některých úsecích tramvajových tratí (i.06.1.06 / i.06.3.07) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● nedostatečná kapacita železničního uzlu Praha a navazujících úseků železničních tratí, přenášení nepravidelností z dálkové na příměstskou dopravu 	+	Posuzovaná ÚPD přímo řeší tento problém rozvojem nízkoemisní kolejové hromadné dálkové dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> ● veřejná doprava je oproti individuální automobilové dopravě (IAD) pomalejší jak v radiálních, tak ještě více v tangenciálních vazbách 	+	Posuzovaná ÚPD přímo řeší tento problém rozvojem vysokorychlostní hromadné dopravy.
chybějící propojení kolejové sítě	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● absence některých vazeb v tramvajové síti, zejména v centru města (i.06.1.06 / i.06.3.07) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● chybějící kolejové propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem města (c.06.2.07) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● existence silně zatížených autobusových linek, které by bylo vhodné z dopravně-inženýrského hlediska nahradit kolejovou dopravou (c.06.2.07) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

Vliv posuzované ÚPD na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování	AZÚR 10	Komentář
kapacitní problémy komunikační sítě		
	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl rozvojem moderní nízkoemisní hromadné dopravy s vysokou kapacitou.
<ul style="list-style-type: none"> chybějící kapacitní trasa pro tranzitní dopravu a lepší distribuci zdroj-cílové dopravy (Pražský okruh) (i.06.3.01) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> zátěž hustě obydlených částí Prahy tranzitní a zdroj-cílovou dopravou (i.06.3.01) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> trvalý růst počtu automobilů projíždějících přes vnější kordon (i.06.3.02) 	0/+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Zprostředkovaně přispěje k nahrazení části IAD hromadnou kolejovou dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> trvalý růst dopravních výkonů IAD (i.06.3.02) 	0/+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Zprostředkovaně přispěje k nahrazení části IAD hromadnou kolejovou dopravou.
07 BEZPEČNÉ, ODOLNÉ A PŘIPRAVENÉ MĚSTO		
problémy vodovodní sítě		
	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> vyčerpání kapacity vodojemů (i.07.1.04) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
problémy kanalizační sítě		
	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> vyčerpání kapacity čistíren odpadních vod (i.07.1.07) 	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

F.1.2 Disproporce mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje identifikované na základě Vyhodnocení vlivů posuzované ÚPD na udržitelný rozvoj území

Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem

Posuzovaná územně plánovací dokumentace řeší vložení koridoru pro umístění vysokorychlostní tratě v úseku Běchovice – hranice Prahy, což má pozitivní vazbu vůči ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje v podobě vytvoření příležitostí pro lepší dopravní obslužnost území v regionálním, národním a mezinárodním měřítku a zprostředkovaně i vyšší mobilitu pracovní síly. Na druhou stranu je posuzovaný koridor v územním střetu s celou řadou kategorií ochrany přírody a krajiny. Z hlediska ekonomického pilíře se jedná o zásadní pozitivní impuls. Negativní vazba vůči ekonomickému pilíři nebyla zjištěna. Z hlediska environmentálního pilíře dojde bezesporu k vytvoření nové disturbance v území a snížení jeho migrační prostupnosti. Na druhou stranu je řešený koridor veden v území, kterým již dnes prochází sítě dopravní a technické infrastruktury a z tohoto hlediska je veden v souladu s republikovými prioritami územního plánování tak, jak je definuje Politika územního rozvoje ČR. Je zde negativní vazba z hlediska zásahu do volné krajiny, záboru ZPF a zásahu do environmentálně cenných částí přírody. Z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje je pak možné identifikovat zprostředkovaně pozitivní vliv na zlepšení komfortu veřejné hromadné dopravy v regionálním, národním a mezinárodním měřítku s předpokladem dílčího upřednostnění hromadné dopravy na úkor dopravy letecké a individuální automobilové se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení uhlíkové stopy, hlukové a imisní zátěže. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů na environmentální pilíř nad rámec územně plánovacích opatření již obsažených v posuzované ÚPD (tj. trasování koridoru pro umístění VRT a podmínek jeho využití).

Disproporce mezi soudržností obyvatel a environmentálním pilířem

Vložení koridoru pro umístění vysokorychlostní tratě v úseku Běchovice – hranice Prahy do území, které je již částečně urbanizováno bude znamenat nový zdroj hlukové zátěže, což může mít negativní vliv na nejbližší hlukově chráněné objekty a pohodu bydlení v nich. K překročení hlukových limitů v důsledku realizace VRT však v reálu nedojde z důvodů legislativních pravidel pro výstavbu. Na druhou stranu dojde k částečnému přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch kolejové dopravy v širším měřítku, což má zprostředkovaně pozitivní vliv na zlepšení komfortu veřejné hromadné dopravy v regionálním, národním a mezinárodním měřítku s předpokladem dílčího upřednostnění hromadné dopravy na úkor dopravy letecké a individuální automobilové se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení uhlíkové stopy, hlukové a imisní zátěže a pohody bydlení podél stávajících zatížených dopravních tahů. Na druhou stranu je posuzovaný koridor v územním střetu s rekreačními charakteristikami území – parkově využívané plochy metropolitního významu. Z hlediska sociálního pilíře se jedná o pozitivní impuls především z hlediska rozšíření okruhu trhu práce na širší region a posílení vazeb pracoviště – bydliště a tím i zprostředkované omezení suburbanizace. Z hlediska environmentálního pilíře dojde bezesporu k vytvoření nové disturbance v území a snížení jeho migrační prostupnosti. Na druhou stranu je řešený koridor veden v území, kterým již dnes prochází sítě dopravní a technické infrastruktury a z tohoto hlediska je veden v souladu s republikovými prioritami územního plánování

tak, jak je definuje Politika územního rozvoje ČR. Je zde negativní vazba z hlediska zásahu do volné krajiny, záboru ZPF a zásahu do environmentálně cenných částí přírody. Z hlediska environmentálního pilíře udržitelného rozvoje je pak možné identifikovat zprostředkovaně pozitivní vliv na zlepšení komfortu veřejné hromadné dopravy v regionálním, národním a mezinárodním měřítku s předpokladem dílčího upřednostnění hromadné dopravy na úkor dopravy letecké a individuální automobilové se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení uhlíkové stopy, hlukové a imisní zátěže. V rámci SEA byla navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů na environmentální pilíř i pohodu bydlení a zachování rekreačního potenciálu krajiny nad rámec územně plánovacích opatření již obsažených v posuzované ÚPD (tj. trasování koridoru pro umístění VRT a podmínky jeho využití).

F.II Shrnutí přínosu ÚPD k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích

F.II.1 Přínos předkládané ÚPD pro environmentální pilíř udržitelného rozvoje

Z pohledu environmentálního pilíře udržitelného rozvoje lze díky posuzované ÚPD očekávat zprostředkovaně mírně pozitivní vliv na zlepšení hlukové situace v důsledku vybudování nové dopravní cesty pro kapacitní a rychlou nízkooemisní dopravu s předpokladem přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železniční dopravy v širším měřítku. To se pozitivně projeví na relativním snížení IAD a letecké dopravy na střední a delší vzdálenosti a uvolnění kapacit konvenčních tratí pro nákladní dopravu po železnici. Na druhou stranu dojde jednak k zavlečení hlukové zátěže do volné krajiny, kde dosud tato doprava neprobíhala a ke změně provozu na stávajících koridorech, kam bude zaústěna. Rovněž dojde k záboru půdy poměrně velkého rozsahu pro infrastrukturní stavbu ve veřejném zájmu, k dílčím zásahům do ploch chráněných z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny jako maloplošná chráněná území, resp. jejich ochranná pásma, EVL, nadregionální biocentrum ÚSES a přírodní park. V této souvislosti je třeba konstatovat, že vymezený koridor pro umístění ZÚR je veden v trase, která se přimyká, k již existujícím vedením technických a dopravních sítí a nezasahuje environmentálně zvláště hodnotné biotopy, což lze považovat za územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů obsažené ve vlastní ÚPD.

Nicméně negativně dotčené ZCHÚ a snížení migrační prostupnosti území, stejně jako vlivy na krajinný ráz a ZPF je třeba hodnotit významně negativním vlivem, v případě, kdy by nebyla učiněna opatření pro minimalizaci vlivů. Posuzovanou ÚPD je tak dle názoru zpracovatele VVURÚ možné akceptovat pouze při splnění podmínek, které byly navrženy v rámci SEA. Jedná se zejména u udělení souhlasu se zábohem ZPF ze strany orgánu ochrany půdy, volby vhodného umístění stavby v rámci koridoru a volby technického řešení trati tak, aby nedošlo k významnému negativnímu vlivu na předměty ochrany ZCHÚ, EVL a přírodního parku a vlivu na hydrogeologické poměry v území a vodní zdroje. Při umístění stavby v koridoru musí být rovněž zachováni migrační prostupnosti a prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu, to je na úrovni AZÚR zajištěno návrhem podmínek na následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD. Předpokladem pro splnění těchto požadavků je zpracování podrobného biologického, migračního a hydrogeologického průzkumu souvisejícího území a uplatnění opatření pro minimalizaci vlivů v územním a stavebním řízení jako předpokladu udělení příslušného povolení. Zároveň je třeba navrhnout vhodné technického řešení a realizaci opatření pro zamezení neúnosného negativního vlivu z hlediska hlukové zátěže, a to vhodným opatřeními při výstavbě (např. tunelového řešení) a následného zapojení nově vybudovaných úseků trati do okolí.

Žádné jiné další významné střety s limity využití území nebo negativní dopady na stav a vývoj životní prostředí nebyly zjištěny, pro zmírnění ostatních negativních vlivů včetně spolupůsobících skutečností byla navržena opatření pro zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, podrobněji viz kapitola A.VIII.

V rámci všech zastavitelných ploch je nezbytné v maximální možné míře minimalizovat podíl zastavěných a zpevněných ploch.

V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci posouzené ÚPD jako celku. V případě zjištěných negativních vlivů byly v jednotlivých případech navržena opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé sledované charakteristiky životního prostředí a veřejného zdraví.

F.II.2 Přínos předkládané ÚPD pro hospodářský rozvoj

Celkově se jedná o, z hospodářského hlediska, rychle se rozvíjející pól rozvoje s vůdčí pozicí především v oblastech high-tech oborů a terciární sféry. Předkládaná AZÚR HMP může nepřímo pozitivně přispět

k rozvoji terciární sféry, zejména ve vztahu k cestovnímu ruchu a zlepšení komfortu veřejné nízkooemisní dopravy ve vztahu bydliště – pracoviště s nadmístním a mezinárodním přesahem.

Stávající železniční infrastruktura je v současnosti přeplněná, zastaralá a neodpovídá moderním standardům a požadavkům na rychlost a komfort cestování, a tak není dostatečně konkurenceschopná v sektoru meziregionálních a mezinárodních cest vůči automobilové a letecké dopravě. Zároveň je kapacita konvenčních tratí přeplněná a nedokáže tak pojmout žádoucí objemy nákladní dopravy a umožnit převedení přepravy podstatného objemu zboží ze silnice na železnici. Ačkoliv tak má železniční doprava velké předpoklady k růstu, zůstává vzhledem k zastaralé infrastruktuře s prakticky vyčerpanou kapacitou dráhy ve stagnaci. Silný přepravní proud se uskutečňuje majoritně silniční dopravou, se všemi negativními dopady na obyvatelstvo, bezpečnost a životní prostředí, které jsou s touto skutečností spojeny.

Posuzovaná ÚPD dává rámec pro zkapacitnění celého systému železniční dopravy včetně vytvoření funkčních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy s přímými pozitivními vlivy na ekonomický rozvoj v podobě zvýšení objemu přepravovaných osob i zboží a rovněž zprostředkovaně v rozšíření reálné dostupnosti Prahy z hlediska pracovní dojížděky, a tím i snížení tlaku na suburbanizaci okolí metropole.

F.II.3 Přínos předkládané ÚPD pro sociální vztahy a podmínky

Funkce bydlení je ve městě stabilizována a nová výstavba probíhá postupně v návaznosti na zastavěné území jednotlivých center a v lokalitách přestaveb. Předkládaná AZÚR nemá na tuto skutečnost žádný přímý ani nepřímý vliv. Zprostředkovaně lze očekávat, že vybudováním vysokorychlostních tratí dojde k rozšíření reálné dostupnosti Prahy z hlediska pracovní dojížděky, a tím i snížení tlaku na suburbanizaci okolí metropole.

Riziko pro obyvatele řešeného území spočívá především v omezení prostupnosti krajiny v případě nevhodného způsobu realizace stavby. To je na úrovni AZÚR zajištěno návrhem podmínek na následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější ÚPD. Naopak by realizace stavby mohla být příležitostí pro vytvoření funkčních vazeb v území v podobě vybudování nových pěších a cyklistických spojení za předpokladu respektování environmentálního pilíře udržitelného rozvoje. Rekreační funkce území nebude vzhledem ke stávajícím disturbancím významně ovlivněna.

Celkově lze konstatovat, že předkládaná AZÚR HMP dává rámec pro, vzhledem k demografické situaci a stávajícím trendům v území, přiměřený budoucí rozvoj města tak, aby byly v maximální míře respektovány hodnoty a limity území, a přitom poskytnuty vhodné podmínky pro kvalitu bydlení. V této souvislosti byla navržena opatření pro zmírnění negativních dopadů případné realizace AZÚR.

F.II.4 Zohlednění hodnot kulturního dědictví

Nemovitě kulturní památky se v řešeném území nenacházejí. Realizací záměrů, kterým dává posuzovaná AZÚR HMP rámec, může při zemních pracích potenciálně dojít k narušení archeologických struktur. V takovém případě je nutné v souladu s ustanoveními zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zajistit záchranný archeologický průzkum. Hodnoty krajinného rázu území by vzhledem k rozsahu předkládané AZÚR HMP č. 10 neměly být významně dotčeny.

F.II.5 Podmínky pro přiměřený rozvoj města

Z hlediska přiměřenosti rozvoje je návrh posuzované ÚPD vyvážený, především z důvodů potenciálu pro zlepšení kvality života obyvatel na nadmístní a nadregionální úrovni, negativní vlivy na environmentální pilíř je převážně možné zmírnit, resp. kompenzovat prostřednictvím podmínek a opatření navržených v rámci viz kapitola A. XI.

Ostatní pilíře udržitelného rozvoje nebudou řešením navrhované AZÚR HMP č. 10 nijak významně dotčeny.

F.II.6 Shrnutí

Lze konstatovat, že předkládaná AZÚR HMP je vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu z hlediska environmentálního pilíře většinou bez přímého vztahu vůči ostatním strategickým dokumentům přijatým na evropské, národní a místní úrovni a jejich cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, s výjimkou strategických dokumentů v oblasti územního plánování a rozvoje vysokorychlostních tratí, jejichž cíle jsou posuzovanou koncepcí většinou přímo rozvíjeny.

Potenciální negativní vazba byla identifikována především vůči principům územního plánování v oblasti ochrany volné krajiny, kdy dochází k vymezení nového zastavitelného koridoru do dosud volné krajiny v území s významným soustředěním environmentálních limitů a hodnot. V této souvislosti však obsahuje posuzovaná koncepce územně plánovací opatření v podobě optimalizace rozsahu a vedení koridoru v území tak, aby byl veden v environmentálně relativně méně cenných partiích a souběhu s ostatními již existujícími disturbancemi

a stanovení podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD s požadavky na respektování územního rozsahu koridoru, vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu v území, jako reakci na potenciální generované vlivy především z hlediska fragmentace krajiny a vlivů na obyvatele. Z pohledu ostatních strategických dokumentů na národní a místní úrovni se jedná o negativní vazbu vůči cílům v oblasti ochrany přírody a krajiny, ochrany půdy a veřejného zdraví v oblasti hluku. Jedná se o cíle stanovené v PÚR ČR, Dopravní politice ČR, NEHAP, Strategickém rámci – Česká republika 2030, Státní politiky životního prostředí, Státního programu ochrany přírody a krajiny, Strategie biologické rozmanitosti, Plánů péče o chráněná území, Prognózy, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že koncepce přímo reaguje na potenciální negativní vazbu vůči těmto cílům výše územně plánovacími opatřeními zpracovanými přímo do návrhu koncepce v podobě optimalizace vedení koridoru v území a stanovení podmínek jeho využití (viz výřezová část AZÚR HMP č. 10, kap. 5.2.6.1), a na této strategické úrovni nebyly v rámci SEA navrženy další úpravy výřezové části ÚPD, lze konstatovat, že AZÚR HMP č. 10 na strategické úrovni náležitě ZÚR dostatečně zpracovává cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijaté na národní a místní úrovni přímo do koncepce, resp. přijímá opatření pro zesouladění návrhu ÚPD s těmito cíli. V rámci SEA byla navržena další minimalizační opatření, která je možné uplatnit v navazujících řízeních, především na úrovni územního řízení a projektové přípravy stavby.

Aktualizace bude mít pozitivní důsledky s nadmístním dopadem především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje a z hlediska sociálních determinant veřejného zdraví, kde byla identifikována silná pozitivní vazba na sledované cíle Strategického rámce – Česká republika 2030, NEHAP a Zdraví 2030. Tyto cíle především v oblastech zlepšování kvality ovzduší, snižování emisí spojených s dopravou a bezpečnosti obyvatelstva jsou v posuzovaném dokumentu dále rozvíjeny.

Posuzovaná AZÚR HMP obsahuje na příslušné strategické úrovni územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, která jsou uplatněna jak v grafické části v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům, tak i v textové části prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků). Lze tak konstatovat, že AZÚR HMP č. 10 respektuje a dále rozvíjí strategické cíle v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Navzdory faktu, že zde posuzovaná koncepce vymezení návrhového koridoru pro umístění VRT do území bude mít potenciálně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, z hlediska porovnání dostupných možností se jeví jako racionální a umožňující naplnění závazků a cílů vyplývajících z ostatních strategických dokumentů udržitelného rozvoje, aniž by došlo k zásadnímu střetu se sledovanými charakteristikami životního prostředí a veřejného zdraví. Zjištěné potenciálně negativní vlivy je možné minimalizovat pomocí územně plánovacích opatření, v podobě uplatnění podmínek využití území obsažených v samotné AZÚR HMP č. 10 i prostřednictvím minimalizačních opatření navržených v rámci Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Návrh posuzované aktualizace ZÚR je řešen invariantně, koridor je navržen v poloze dané obsahem AZÚR HMP č. 10 a vymezením řešeného území, přičemž lze konstatovat, že se v rámci řešeného území jedná o vhodně navrženou lokalizaci především z hlediska stávajícího charakteru řešeného území, jeho environmentálních hodnot, návaznosti na ostatní dopravní koridory i vedení sítí technické infrastruktury i zastavěné území, možnosti technického řešení a propojení na stávající železniční trať a vzdálenosti od obytné zástavby. Koridor je v souladu s cíli územního plánování na celorepublikové úrovni stanovené PÚR, tj. umisťovat koridory dopravní a technické infrastruktury souběžně za účelem zachování prostupnosti krajiny a minimalizování fragmentace krajiny. Samotný koridor v řešeném území dle názoru zpracovatele VVURÚ lze jen těžko umístit do méně konfliktní polohy. V následných fázích projektové přípravy stavby je však třeba zajistit, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění hodnot v území přítomných. Jedná se především hydrogeologické poměry a o biotickou složku krajiny ve vzájemných souvislostech. Z toho důvodu byly v rámci SEA navrženy opatření pro minimalizaci negativních vlivů. To je třeba zajistit pomocí technických opatření na vlastní stavbě např. prostřednictvím vymezení tunelových úseků trasy, stanovení její konečné nivelety, vyhodnocení vlivů na biotickou složku krajiny a návrhem a realizací kompenzačních opatření.

V rámci posouzení vlivů AZÚR 10 HMP na lokality soustavy Natura 2000, nebyly prokázány významné negativní vlivy na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo ptačí oblasti. V rámci vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (podrobněji viz příloha 1 tohoto dokumentu) se uvádí: „V současnosti nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz kap. V. Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000). Z výše uvedeného důvodu nebyly zpracovány realizační varianty koncepce z hlediska vlivu na lokality soustavy Natura 2000. Minimalizační opatření vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 byly převzaty do VVURÚ v rámci návrhu požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru (viz níže) a jejich zpracování je tedy podmínkou realizace záměru při jeho umisťování do koridoru.

Zpracovatel Vyhodnocení vlivů AZÚR 10 HMP na udržitelný rozvoj území, považuje vymezení koridoru ve sledované trase, za odůvodnitelné, nepožaduje zpracování dalších variant řešení koncepce.

Z pohledu environmentálního pilíře udržitelného rozvoje lze díky posuzované ÚPD očekávat zprostředkovaně mírně pozitivní vliv na zlepšení hlukové situace v důsledku vybudování nové dopravní cesty pro kapacitní a rychlou nízkooemisní dopravu s předpokladem přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železniční dopravy v širším měřítku. To se pozitivně projeví na relativním snížení IAD a letecké dopravy na střední a delší vzdálenosti a uvolnění kapacit konvenčních tratí pro nákladní dopravu po železnici. Na druhou stranu dojde jednak k zavlečení hlukové zátěže do volné krajiny, kde dosud tato doprava neprobíhala a ke změně provozu na stávajících koridorech, kam bude zaústěna. Rovněž dojde k záboru půdy poměrně velkého rozsahu pro infrastrukturní stavbu ve veřejném zájmu, k dílčím zásahům do ploch chráněných z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny jako maloplošná chráněná území, resp. jejich ochranná pásma, nadregionální biocentrum ÚSES a přírodní park. V této souvislosti je třeba konstatovat, že vymezený koridor pro umístění ZÚR je veden v trase, která se přimyká, k již existujícím vedením technických a dopravních sítí a nezasahuje environmentálně zvláště hodnotné biotopy, což lze považovat za územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů obsažené ve vlastní ÚPD.

Žádné jiné další významné střety s limity využití území nebo negativní dopady na stav a vývoj životní prostředí nebyly zjištěny, pro zmírnění ostatních negativních vlivů včetně spolupůsobících skutečností byla navržena opatření pro zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, podrobněji viz kapitola A.VIII.

Navrhovaná AZÚR HMP se pozitivně projeví především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje, kdy dojde ke zlepšení podmínek pro propojení metropole a regionálních subcenter a pro zkapacitnění železniční dopravy na národní a mezinárodní úrovni s předpokladem vytvoření podmínek pro upřednostnění vlakové dopravy na úkor dopravy individuální a letecké na střední a dlouhé vzdálenosti v dlouhodobém horizontu. Zároveň by mělo dojít k uvolnění kapacity konvenčních tratí pro příměstskou a nákladní dopravu. Z tohoto pohledu je řešená koncepce navržena tak, aby v maximální míře využila pozitivních daností území a účelně využila již urbanizované území.

Navržené řešení předkládané ÚPD tak dle názoru zpracovatele vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, při splnění uplatnění opatření pro minimalizaci vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje, vytváří dostatečné podmínky pro předcházení zjištěným rizikům budoucího rozvoje při současném stavu poznání a při znalostech stávajícího území. V této souvislosti byla v rámci SEA navržena opatření pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů, která je však třeba uplatnit až v další fázi projektové přípravy stavby a při výstavbě. Územně plánovací dokumentace je technicky právním dokumentem a je jedním z podkladů pro následná politická rozhodování v území. Budoucí vývoj řešeného území se bude odvíjet v závislosti na globálních geopolitických, vnitropolitických a ekonomických podmínkách, které budou určovat jeho praktické naplňování.

Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území nebude znamenat významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.

KONEC TEXTU DOKUMENTACE „Vyhodnocení vlivu Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území“

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