

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA

znění po společném jednání dle § 94 zákona č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů
a veřejném projednání dle § 96 zákona č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

06/2026



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA
(znění po společném jednání dle § 94 zákona č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů
a veřejném projednání dle § 96 zákona č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů)

Objednatel

Česká republika – Ministerstvo dopravy

se sídlem Praha 1 – Nové Město, nábřeží L. Svobody 1222/12, PSČ 110 15

IČO: 66003008; DIČ: CZ66003008

zapsané v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384

a

Správa železnic, státní organizace

se sídlem Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

IČO: 70994234; DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384



Zhotovitel

„ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT PRAHA“

společnost uzavřená na základě „smlouvy o společnosti“ dle ustanovení § 2716 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 14. 2. 2025, sdružující společnosti:

Atelier T - plan, s.r.o. (vedoucí společník a zpracovatel návrhu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA)

se sídlem: Lublaňská 1730/21, Praha 2, 120 00

IČO: 26483734; DIČ: CZ26483734

zapsaná v Obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka C85150

zastoupená RNDr. Liborem Krajíčkem, jednatelem



a

EKOLA group, spol. s r.o. (společník a zpracovatel dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území)

se sídlem: Mistrovská 558/4, Praha 10, 108 00

IČO: 63981378 DIČ: CZ63981378



zapsaná v Obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka C39803

zastoupená Ing. Věrou Ládyšovou, jednatelkou

tel: + 420 274 784 927

e-mail: ekola@ekolagroup.cz

Zakázkové číslo

25.0135-04

Vedoucí řešitelského týmu zpracovatele Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Ing. Libor Ládyš (EKOLA group, spol. s r.o.)

– držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183.

Řešitelský tým zpracovatele Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

EKOLA group, spol. s r.o.:

Mgr. Ondřej Mizera

Ing. Jakub Černý

Mgr. Karolína Červeňanská

Ing. Pavel Hudousek

Ing. Zuzana Vošická

Ing. Jan Duřt

Mgr. Dominik Mach

Ing. Kryštof Pávek

Bc. Michal Hlaváček



– držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), dle § 19 odst. 6 na základě rozhodnutí o udělení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. MZP/2024/710/5173 ze dne 18. 12. 2024.

Další členové řešitelského týmu:

RNDr. Milan Macháček

– držitel autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, na základě rozhodnutí o udělení autorizace vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. MZP/2018/610/3550 ze dne 14. 12. 2018; poslední rozhodnutí o prodloužení autorizace platné do 27. 12. 2028.

– držitel autorizace k provádění hodnocení podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, na základě rozhodnutí o udělení autorizace vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 69909/ENV/06-2396/630/06; poslední rozhodnutí o prodloužení autorizace vydané Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. MZP/2022/630/76 platné do 31. 1. 2027.

SEZNAM SAMOSTATNÝCH PŘÍLOH DOKUMENTACE

Příloha č. 1 Výkres A: Ochrana přírody a krajiny (1 : 200 000)

Výkres B: Památková péče (1 : 200 000)

Výkres C: Ochrana vod (1 : 200 000)

Výkres D: Ochrana horninového prostředí (1 : 200 000)

Příloha č. 2 – Kumulativní a synergické vlivy

Výkres A1: Území zasažená hlukem – dopravní infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres A2: Území zasažená hlukem – technická infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres B1: Ochrana přírody a krajiny – dopravní infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres B2: Ochrana přírody a krajiny – technická infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres C1: Památková péče – dopravní infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres C2: Památková péče – technická infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres D1: Ochrana horninového prostředí – dopravní infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres D2: Ochrana horninového prostředí – technická infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres D3: Ochrana vod – dopravní infrastruktura (1 : 200 000)

Výkres D4: Ochrana vod – technická infrastruktura (1 : 200 000)

SEZNAM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny	KVES	Konsolidovaná vrstva ekosystémů
As	Arsen	MČ	Městská část
AV ČR	Akademie věd ČR	MD	Ministerstvo dopravy ČR
Be	Beryllium	MHMP	Magistrát hl. m. Prahy
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka	MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí ČR
BTEX	Benzen, toluen, ethylbenzen, xylene – těžké organické sloučeniny	NATURA	Soustava evropsky významných lokalit a ptačích oblastí
Cd	Cadmium	NEHAP ČR	Akční plán zdraví a životního prostředí ČR
CIU	Chlorované uhlovodíky	Ni	Nikl
Co	Kobalt	NO ₂	Oxid dusičitý
Cr	Chrom	NO _x	Oxidy dusíku
č.	Číslo	NSS	Nejvyšší správní soud
ČGS	Česká geologická služba	OB	Rozvojová oblast
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	OCP	Odbor ochrany prostředí
ČOV	Čistírna odpadních vod	OPVN	Ochranné pásmo vodárenských nádrží
ČR	Česká republika	OPVZ	Ochranné pásmo vodních zdrojů
ČSN	Česká technická norma	OS	Rozvojová osa
DD	Drážní doprava	OSN	Organizace spojených národů
DÚRP	Dílčí územní rozvojový plán	PAU	Polycyklické aromatické uhlovodíky
EVL	Evropsky významná lokalita	Pb	Olovo
GIS	Geografický informační systém	PCB	Polychlorované bifenyls
Hg	Rtuť	PID	Pražská integrovaná doprava
Hl. m.	Hlavní město	PPk	Přírodní park
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	PM ₁₀	Suspendované částice frakce PM ₁₀
IAD	Individuální automobilová doprava	PM _{2,5}	Suspendované částice frakce PM _{2,5}
INSPIRE	Infrastructure for spatial information in Europe	PO	Ptačí oblast
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	POPs	Perzistentní organické polutanty
k. ú.	Katastrální území	PPR	Památková rezervace v hl. m. Praze
KN	Katastr nemovitostí	PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa

PÚR	Politika územního rozvoje	ÚSES	Územní systém ekologické stability
PZKO	Program zlepšování kvality ovzduší	ÚSKP	Ústřední seznam kulturních památek
RS	Rychlá spojení	VKP	Významný krajinný prvek
SEA	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí	VPS	Veřejně prospěšná stavba
rVKP	Registrovaný významný krajinný prvek	VRT	Vysokorychlostní železniční trať
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst	VÚKOZ	Výzkumný ústav pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i.
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy	VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
SÚ	Sídelní útvar	WCED	World Commission on Environment and Development
SZÚ	Státní zdravotní ústav	WMS	Web Map Services
UAN	Území s archeologickými nálezy	ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ÚAP	Územně analytické podklady	ZPF	Zemědělský půdní fond
ÚČOV	Ústřední čistírna odpadních vod	ZÚR	Zásady územního rozvoje
ÚP	Územní plán	ŽP	Životní prostředí
ÚPD	Územně plánovací dokumentace	ŽUP	Železniční uzel Praha
ÚRP	Územní rozvojový plán		

Seznam obrázků

Obrázek 1 Schéma vymezení koridorů drážní dopravy DD04 a DD28 DÚRP VRT PRAHA	15
Obrázek 2 Ložisková ochrana v zájmovém území koridorů DD04 a DD28	67
Obrázek 3 Plochy ZPF a PUPFL v rámci koridorů DD04 a DD28.....	69
Obrázek 4 Vodní toky a záplavová území v zájmovém území koridorů DD04 a DD28	72
Obrázek 5 Útvary povrchových vod v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.....	74
Obrázek 6 Útvary podzemních vod v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.....	76
Obrázek 7 Místa se zvýšeným výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle NDOP v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.....	82
Obrázek 8 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP a památné stromy v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.....	84
Obrázek 9 Lokality soustavy NATURA 2000 v zájmovém území koridorů DD04 a DD28	85
Obrázek 10 Prvky ÚSES na nadregionální úrovni v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.....	86
Obrázek 11 Čtvercová síť pro průměrné 5leté koncentrace znečišťujících látek	92
Obrázek 12 Přehled evidovaných kontaminovaných míst v zájmovém území vymezených koridorů DD04 a DD28.....	100
Obrázek 13 Kulturní památky a památková ochrana v zájmovém území vymezených koridorů DD04 a DD28.....	101
Obrázek 14 Území s archeologickými nálezy v zájmovém území vymezených koridorů DD04 a DD28	102
Obrázek 15 Oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů Oblast Praha – segment Východ.....	112
Obrázek 16 Oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů Oblast Praha – segment Východ.....	154

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vyhodnocení vztahu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ke koncepcím přijatým na mezinárodní (unijní) a vnitrostátní úrovni	20
Tabulka 2 Vyhodnocení vztahu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k cílům ochrany životního prostředí	48
Tabulka 3 Počet obyvatel v rámci dotčených městských částí	65
Tabulka 4 Charakteristika dotčených útvarů povrchových vod	73
Tabulka 5 Charakteristika dotčeného útvaru podzemních vod	75
Tabulka 6 Oblasti a místa krajinného rázu	87
Tabulka 7 Zranitelnost z hlediska klimatických rizik	90
Tabulka 8 Bonita klimatu a přirozená ventilace území	91
Tabulka 9 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2020–2024.....	92
Tabulka 10 Staré ekologické zátěže a kontaminované plochy.....	94
Tabulka 11 Předpokládané vlivy posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé složky a charakteristiky životního prostředí.....	105
Tabulka 12 Problémy v oblasti životního prostředí k řešení v ÚPD dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj.....	114
Tabulka 13 Jevy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	116
Tabulka 14 Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska významnosti vlivu, účinku, délky a rozsahu působení.....	128
Tabulka 15 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu – hluk, znečištění ovzduší a zdravotní rizika.....	161
Tabulka 16 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu – ochrana přírody a krajiny	165
Tabulka 17 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu – památková péče/kulturní památky	172
Tabulka 18 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu – horninové prostředí, půdy, vody	175
Tabulka 19 Porovnání stavu s navrhovaným DÚRP VRT PRAHA a stavu bez navrhovaného DÚRP VRT PRAHA	182
Tabulka 20 Vybrané indikátory pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí definované na základě ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024)	226
Tabulka 21 Problémy k řešení v ÚPD dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území	263

Obsah

1. VYHODNOCENÍ VLIVU DÍLČÍHO ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU VRT PRAHA NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE ČÁSTI II. PŘÍLOHY Č. 4 STAVEBNÍHO ZÁKONA.....	14
1.1 Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA, vztah k jiným koncepcím	14
1.2 Zhodnocení vztahu posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, unijní a vnitrostátní úrovni	48
1.3 Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyl uplatněn Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA	64
1.4 Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny	105
1.5 Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma, evropsky významné lokality a ptačí oblasti.....	114
1.6 Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA nebo jeho invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.....	121
1.7 Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení nebo podle invariantního řešení ve srovnání se současným stavem a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení, včetně jejich omezení.....	181
1.8 Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí	202
1.9 Zhodnocení způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní, unijní nebo národní úrovni do Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA a jejich zohlednění při výběru řešení, včetně případného výběru nejvhodnější varianty ...	213
1.10 Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí	219
1.11 Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání nebo k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace nebo stanovisku podle § 71a odst. 2, § 71d odst. 4 písm. c) nebo § 71e odst. 5 písm. e).....	222

1.12 Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí	225
1.13 Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí	230
1.14 Netechnické shrnutí výše uvedených údajů	236
Návrh stanoviska příslušného orgánu	247
2. VYHODNOCENÍ VLIVŮ DÍLČÍHO ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU VRT PRAHA NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI, POKUD ORGÁN OCHRANY PŘÍRODY NEVYLOUČIL VÝZNAMNÝ VLIV NA PŘEDMĚT OCHRANY NEBO CELISTVOST EVROPSKY VÝZNAMNÝCH LOKALIT NEBO PTAČÍCH OBLASTÍ	262
3. VYHODNOCENÍ VLIVŮ DÍLČÍHO ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU VRT PRAHA NA HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ	263
4. VYHODNOCENÍ VLIVŮ DÍLČÍHO ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU VRT PRAHA NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, KTERÉ SPOČÍVÁ V POSOUZENÍ VZTAHU A ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ A POSOUZENÍ NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.....	266
5. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA VYVÁŽENOSTI VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ (UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ)	277
POUŽITÉ PODKLADY.....	278

Úvod

Ministerstvo dopravy, Odbor strategie jako pořizovatel územně plánovací dokumentace „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“ v souladu s ust. § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, zpracovalo v souladu s ust. § 2l odst. 1 cit. zákona ve III. čtvrtletí 2024 návrh obsahu DÚRP VRT PRAHA.

Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA (dále také jako „DÚRP“, případně „DÚRP VRT PRAHA“) vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury na území hl. m. Prahy.

Konkrétně se jedná o koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice vymezený na území MČ Praha 4, MČ Praha 10, MČ Praha – Dolní Měcholupy, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha – Běchovice a MČ Praha 15. Koridor je vymezován pro potřeby dílčího úseku RS 1 VRT Praha – Brno na území hlavního města Prahy a jeho zaústění do Železničního uzlu Praha včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Dále se jedná o koridor DD28 konvenční železnice, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), vymezený na území MČ Praha 9, Praha 10 a Praha 14. Koridor je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice.

Zpracovatelem návrhu DÚRP VRT PRAHA a dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je sdružení firem „ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT PRAHA“ (Atelier T-plan, s.r.o. – vedoucí společník; EKOLA group, spol. s r.o. – společník).

Návrh DÚRP je zpracován podle požadavků zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů a podle požadavků stavebního zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášky č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů.

Obsahově vychází návrh DÚRP VRT PRAHA ze schváleného obsahu DÚRP VRT PRAHA, o jehož pořízení rozhodla na návrh Ministerstva dopravy vláda ČR svým usnesením č. 852/24 ze dne 30. října 2024 v souladu § 2l zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

Dokumentace DÚRP je rozdělena na část výrokovou a odůvodnění tak, jak vyžaduje § 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“) pro opatření obecné povahy. Obsah výrokové části DÚRP odpovídá bodu I. přílohy č. 6 stavebního zákona. Struktura odůvodnění DÚRP odpovídá požadavkům bodu II přílohy č. 6 stavebního zákona. Grafická část DÚRP je zpracována v měřítku 1 : 200 000, schéma širších vztahů je zpracováno v měřítku 1 : 500 000.

Ministerstvo dopravy, Odbor strategie, jako pořizovatel dílčího územního rozvojového plánu dle ustanovení § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů předložilo Ministerstvu životního prostředí podnět na pořízení „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“, a to dopisem s č. j. MD/44645/2024/520 ze dne 30. srpna 2024.

Pořizovatel zároveň požádal MŽP o vydání stanoviska ve smyslu ustanovení § 2l odst. 3 liniového zákona ve spojení s § 89 odst. 3 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, zda má být navrhovaný obsah DÚRP VRT PRAHA posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí.

Ze stanoviska MŽP ČR (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. ledna 2024) dle ustanovení § 89 odst. 3 písm.

a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá, že na základě obdržených podkladů a s ohledem na skutečnost, že se jedná o povinnost danou liniovým zákonem, je provedení posouzení DÚRP VRT PRAHA z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. proces SEA) vyžadováno. Jelikož příslušné orgány ochrany přírody vyloučily možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, nebude posouzení jeho vlivů na předmět ochrany a celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zpracováno.

K DÚRP VRT PRAHA byla zpracována dokumentace vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Primárním účelem předloženého hodnocení je zjištění předpokládaných vlivů dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní podmínky prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Klíčovým metodickým dokumentem, z něhož předložené Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně pak jeho dílčí část vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí, vychází je *MANUÁL SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti; Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví* (Ministerstvo životního prostředí ČR, 2025). Využito bylo také informací získaných při metodických poradách SEA pořádaných Ministerstvem životního prostředí.

Dílčím podkladem pro vyhodnocení vlivů dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA byly mj. územně analytické podklady hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy), které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, udržitelný rozvoj území a určují problémy k řešení územně plánovací dokumentace.

Společné jednání a veřejné projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu se uskutečnilo dne 22. 4. 2026. K návrhu obdržel pořizovatel souhlasná stanoviska dotčených orgánů a dále připomínky veřejnosti a oprávněných investorů.

Pořizovatel vyhodnotil uplatněná stanoviska vyhotovil návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho odůvodnění. Návrh vyhodnocení připomínek byl zaslán dotčeným orgánům s výzvou, aby k nim ve lhůtě 30 dnů od obdržení uplatnily svá stanoviska. Tato stanoviska byla souhlasná.

Po společném jednání a veřejném projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu zaslal pořizovatel taktéž vyhodnocení připomínek a návrh vyhodnocení uplatněných stanovisek příslušnému úřadu jako podklad pro vydání stanoviska k návrhu koncepce podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušný úřad vydal souhlasné stanovisko.

Před předložením návrhu Dílčího územního rozvojového plánu Vládě České republiky k vydání k vydání přezkoumal pořizovatel v souladu s § 104 odst. 1 stavebního zákona soulad návrhu Dílčího územního rozvojového plánu s politikou územního rozvoje, s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů.

Vztah územního plánování a trvale udržitelného rozvoje

Trvale udržitelný rozvoj náleží k pojmům již obecně známým nejen mezi odborníky, ale stále častěji citovaným a používaným mezi veřejností. Poprvé byl definován v roce 1987 ve zprávě Světové komise OSN

pro životní prostředí a rozvoj (WCED) „Naše společná budoucnost“, kterou předložila její tehdejší předsedkyně Gro Harlem Brundtlandová.

Definice pojmu je následující: *„Trvale udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích, a aniž by se to dělo na úkor jiných národů.“*

Evropský parlament naopak definuje pojem trvale udržitelného rozvoje jako: *„Zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystému při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace“.*

Z hlediska českého legislativního rámce je trvale udržitelný rozvoj ukotven v zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů: *„Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby, a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů“.*

Z hlediska vztahu územního plánování a trvale udržitelného rozvoje je klíčovým dokumentem zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů. Cílem územního plánování je mj. vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a za tímto účelem vyhodnocuje potenciál rozvoje území a prognózy jeho dalšího vývoje. (§ 38 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů).

Vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území je definováno § 40 odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů jako jeden z úkolů územního plánování.

1. Vyhodnocení vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí podle části II. přílohy č. 4 stavebního zákona

1.1 Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA, vztah k jiným koncepcím

1.1.1. Obsah a hlavní cíle posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA

V souladu s ustanovením § 21 odst. 1 zák. č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů rozhodla vláda ČR usnesením č. 765 ze dne 30. října 2024 o pořízení Dílčího rozvojového územního plánu na území hlavního města Prahy pro část úseku vysokorychlostní tratě.

Vláda ČR výše citovaným usnesením zároveň schválila „Obsah Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“, zpracovaný Odborem strategie Ministerstva dopravy. Součástí obsahu DÚRP VRT PRAHA je také požadavek na zpracování vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území dle Přílohy č. 4 stavebního zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to na základě Stanoviska MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024).

Návrh **Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA** je zpracován podle požadavků zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů a podle požadavků stavebního zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášky č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů.

Návrh DÚRP je rozdělen na část výrokovou a její odůvodnění tak, jak vyžaduje § 173 správního řádu pro účely opatření obecné povahy.

Předmětem DÚRP VRT PRAHA je doplnění vymezení koridoru RS 1 VRT Praha – Brno, která je nedílnou součástí koncepce dopravní sítě hl. m. Prahy, Středočeského kraje, resp. České republiky. Jedná se o významnou dopravní stavbu v rámci Metropolitní rozvojové oblasti Praha. Vzhledem k budoucí topologii železniční sítě České republiky jde o páteřní železniční trať s předpokladem přesunu významné části dopravních výkonů na tuto trať.

Na základě přípravy realizace vysokorychlostních tratí je jedním z hlavních koridorů úsek Praha – Brno, proto je potřebné územně zakotvit část tohoto koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Stavbou související s realizací VRT Praha Vršovice – Běchovice je také doplnění novostavby spojovací tratě mezi tratěmi Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka).

Vymezení koridorů je krokem pro naplnění PÚR a naplnění naléhavého veřejného zájmu stavby drah, za účelem optimalizace stavu železniční dopravy v ČR a koordinace výstavby dopravní infrastruktury celostátního a mezinárodního významu.

Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA vymezuje **dva koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury (vysokorychlostní železnice i konvenční železnice) na území hl. m. Prahy.**

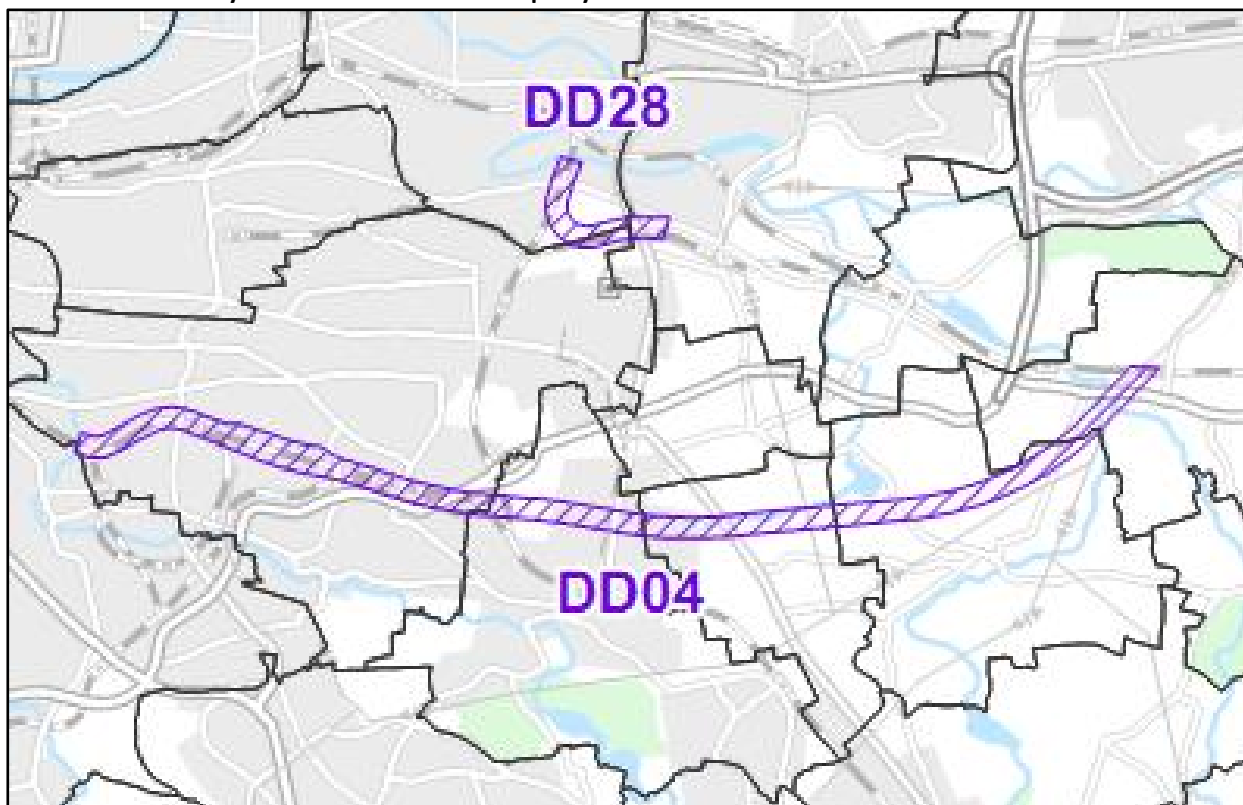
Jedná se o koridor **DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice** vymezený na území MČ Praha 4, MČ Praha 10, MČ Praha – Dolní Měcholupy, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha – Běchovice a MČ Praha 15. Koridor je vymezován pro potřeby dílčího úseku RS 1 Praha – Brno na území hlavního města Prahy a jeho zaústění do Železničního uzlu Praha včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav.

Koridor DD04 navazuje na koridor 600/Z/82 (Východní vstup RS VRT), vymezený v platných Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy a dále na koridor DD04 RS 1 v úseku Praha – Brno, vymezený článkem (29) Územního rozvojového plánu (První územní rozvojový plán, 2024) na území Středočeského kraje.

Koridor DD04 je vymezen v konstantní šířce 230 m s lokálním rozšířením až na 315 m na území městské části Praha 10. Rozšíření je navrženo pro potřeby možného umístění zázemí a krátkodobého odstavování vysokorychlostních souprav. Tento rozšířený prostor má zásadní význam pro provozuschopnost sítě vysokorychlostních tratí a je nezbytnou potřebou pro provoz hlavní stavby VRT.

Dále se jedná o **koridor DD28 konvenční železnice, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)**, vymezený na území MČ Praha 9, Praha 10 a Praha 14. Koridor je navržen za účelem vytvoření přímého spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice. Jeho vymezení vytváří podmínky pro bezkolizní jízdu nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň s navazujícím přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať (tzv. libeňský přesmyk je řešen v samostatné stavbě) do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice. Realizace Jahodnické spojky je jedním ze série opatření, které mají za cíl umožnit plynulý průjezd Železničním uzlem Praha pro nákladní železniční dopravu.

Obrázek 1 Schéma vymezení koridorů drážní dopravy DD04 a DD28 DÚRP VRT PRAHA



Zdroj: Výřez z výkresu II.1 grafické části návrhu DÚRP VRT PRAHA; Atelier T-plan, s.r.o. (leden 2026)

Obsah Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA

Textová část (výrok)

Textová část Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA je navržena v rozsahu uvedeném níže.

V Kapitole I.1.a. *Vymezení zastavitelných ploch, transformačních ploch a koridorů a stanovení účelu požadavků na jejich využití, popřípadě podmínek pro rozhodování v nich*, v podkapitole I.1.a.1 *Vymezení záměrů dopravní infrastruktury*, v oddíle I.1. a 1.2 *Drážní doprava* se navrhuje:

Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury.

I.1.a.1 VYMEZENÍ ZÁMĚRŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

I.1.a.1.2 Drážní doprava

Podmínkou pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy je zpřesnit jejich vedení způsobem, který zajistí jejich potřebné návaznosti a prostorovou využitelnost pro stanovený účel s ohledem na koordinaci s jinými záměry srovnatelného významu a ochranu hodnot území.

Vysokorychlostní železnice

DD04

Název:

Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

Vymezení:

Na území hlavního města Prahy

Na území městských částí:

Praha 4, Praha 10, Praha – Dolní Měcholupy (Praha 11), Praha – Dubeč (Praha 11), Praha – Běchovice (Praha 9), Praha 15

Koridor o celkové šířce: 230 m, s lokálním rozšířením až na 315 m na území MČ Praha 10.

Účel vymezení:

Vymezení dílčího úseku RS 1 VRT Praha – Brno na území hlavního města Prahy a jeho zaústění do Železničního uzlu Praha včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav.

Požadavky na využití:

Umístění vysokorychlostní trati, jejího napojení na síť konvenční železnice, včetně souvisejících a vyvolaných staveb.

Podmínky pro rozhodování:

- Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.
- Ochranu zástavby před hlukem řešit v širších souvislostech zohledněním kumulativní zátěže ze stávajících a navrhovaných staveb dopravní infrastruktury celostátního a nadmístního významu.
- Prostorová koordinace s ostatními záměry na využití území vymezenými v platných ÚPD hl. m. Prahy

Konvenční železnice

DD28

Název: **Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)**

Vymezení:

Na území hlavního města Prahy

Na území částí Hlavního města Prahy:

Praha 9, Praha 10, Praha 14

Koridor o celkové šířce:

230 m v celé délce koridoru

Účel vymezení:

Vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice.

Požadavky na využití:

Umístění spojovací tratě.

Podmínky pro rozhodování:

- Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.
- Prostorová koordinace s ostatními záměry na využití území vymezenými v platných ÚPD hl. m. Prahy.

V kapitole I.1.b *Vymezení akceleračních oblastí celostátního významu, včetně určení druhu primární energie zdrojů, pro něž se oblast vymezuje* je uvedeno, že DÚRP nevymezuje žádné akcelerační oblasti celostátního významu a neurčuje druhy primárních zdrojů energie, pro které se tyto oblasti vymezují.

Kapitola I.1.c *Vymezení ploch a koridorů nadregionálního územního systému ekologické stability* uvádí, že DÚRP nevymezuje žádné plochy a koridory nadregionálního územního systému ekologické stability.

V kapitole I.1.d. *Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch asanací*, v podkapitole I.1.d.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury* je navržen text tabulky v tomto znění:

DÚRP vymezuje tyto veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury:

OZN. VPS	Název VPS	Zkr. kraje	SO ORP	Dotčené obce / městské části hlavního města Prahy
DD04	Stavba vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně souvisejících a vyvolaných staveb	PHA	Hlavní město Praha	Praha 4, Praha 10, Praha – Dolní Měcholupy, Praha – Dubeč, Praha – Běchovice, Praha 15
DD28	Stavba spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), včetně souvisejících a vyvolaných staveb	PHA	Hlavní město Praha	Praha 9, Praha 10, Praha 14

Kapitola I.1.e *Kompenzační opatření dle zákona o ochraně přírody a krajiny* deklaruje, že DÚRP nestanovuje pro vymezené koridory žádná kompenzační opatření.

Grafická část

Grafická část návrhu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA je zobrazena:

I.1 Výkres ploch a koridorů, včetně akceleračních oblastí celostátního významu a ÚSES nadregionálního významu (1 : 200 000),

I.2 Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací (1 : 200 000),

II.1 Koordinační výkres (1 : 200 000),

II.2 Schéma širších vztahů (1 : 500 000).

1.1.2. Vztah k jiným koncepcím

Účelem této podkapitoly je identifikace relevantních strategických dokumentů významných z hlediska životního prostředí mající vazbu k hodnocenému území a charakteru posuzované územně plánovací dokumentace.

Vybrané koncepce a plány lze rozlišit dle rozsahu jejich územního působení na dokumenty na úrovni nadnárodní, národní a regionální vztahující se přímo k řešenému území, resp. předmětu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.

V následujícím seznamu koncepčních dokumentů je zmíněna i Politika územního rozvoje České republiky, v platném znění (dále jen „PÚR“). Jedná se o tzv. územně plánovací nástroj. Naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území schválených v PÚR posuzovaným DÚRP VRT PRAHA je detailně vyhodnocen v kapitole 4 této dokumentace VVURÚ.

Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA vůči koncepcím přijatým na mezinárodní a vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území, je možné charakterizovat dle následující stupnice:

Stupeň	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
3	Velmi silný (přímý) vztah	Strategický, či koncepční dokument ve vztahu k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle s konkrétně definovaným územním nárokem, který vyžaduje řešení v rámci posuzované ÚPD vymezením ploch a koridorů.
2	Silný (přímý) vztah	Strategický, či koncepční dokument ve vztahu k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle bez definovaných územních nároků, které jsou do DÚRP VRT PRAHA promítnuty ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky).
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický, či koncepční dokument obsahuje podněty, požadavky nebo cíle bez přímé vazby na posuzovaný DÚRP VRT PRAHA. Podněty, požadavky nebo cíle však mohou přeneseně k naplňování DÚRP VRT PRAHA přispívat.
0	Bez vztahu	Strategický, či koncepční dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.

V následujícím seznamu jsou uvedeny relevantní koncepční dokumenty přijaté na mezinárodní, národní, a regionální úrovni, které se vztahují k zájmovému území a charakteru posuzovaného DÚRP VRT PRAHA. Ze strategických a koncepčních dokumentů přijatých na mezinárodní úrovni, respektive na úrovni Evropské unie jsou vybrány zastřešující dokumenty, které dané téma životního prostředí řeší komplexně.

Tabulka 1 Vyhodnocení vztahu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ke koncepcím přijatým na mezinárodní (unijní) a vnitrostátní úrovni

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
MEZINÁRODNÍ (UNIJNÍ) ÚROVEŇ		
Urbanismus/udržitelný rozvoj		
Územní agenda 2030 – Budoucnost pro všechny oblasti (2020)	1	Územní agenda 2030 – Budoucnost pro všechny oblasti je strategický rámec přijatý na evropské úrovni, který podporuje vyvážený, udržitelný a integrovaný rozvoj území napříč Evropou s důrazem na odolnost a soudržnost. Lze identifikovat zprostředkovaně nepřímou vazbu vůči obecné prioritě Územní agendy 2030 v oblasti udržitelných spojení. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA naplňuje prioritu v podobě zlepšování vazby mezi regionálním plánováním a rozvojem transevropských sítí (TEN-T), zejména v koridorech hlavní sítě.
Životní prostředí/udržitelný rozvoj		
8. akční program pro životní prostředí do roku 2030 (2022)	1	8. akční program pro životní prostředí do roku 2030 je strategický dokument Evropské unie, který stanovuje rámec pro environmentální politiku EU s důrazem na klimatickou neutralitu, ochranu přírody, udržitelný rozvoj a zdravé životní prostředí pro všechny občany. Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému DÚRP VRT PRAHA, 8. akční program pro životní prostředí neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované ÚPD s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy a s tím souvisejícím snižováním emisí skleníkových plynů.
Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 (2020)	1	Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 je strategický dokument zaměřený na obnovu a ochranu přírody v Evropě prostřednictvím rozšíření chráněných území, obnovy poškozených ekosystémů a podpory udržitelného hospodaření v krajině. Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti má pouze zprostředkovaný vztah k posuzované ÚPD. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má převážně vazbu

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
		na závazky z oblasti řešení záboru půdy a zvýšení rozlohy lesů.
Ovzduší, klima		
Vytvoření Unie odolné vůči změně klimatu – nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu (2021)	1	Vytvoření Unie odolné vůči změně klimatu – nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu je strategický dokument, který stanovuje cíle a opatření k posílení odolnosti společnosti, hospodářství a přírody vůči dopadům klimatické změny v celé Evropské unii. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovaný vztah na obecný princip snižování rizika související s klimatem, respektive zvýšení odolnosti dopravní infrastruktury.
Zelená dohoda pro Evropu (2019)	1	Zelená dohoda pro Evropu je zastřešující strategický rámec Evropské unie, jehož cílem je dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050 prostřednictvím ekologické transformace hospodářství a podpory udržitelného rozvoje. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má zprostředkovanou vazbu na cíle týkající se urychleného přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě, jelikož vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské sítě TEN-T.
Dopravní politika		
Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)	2	Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti je strategický dokument Evropské unie, který usiluje o ekologickou, digitální a odolnou transformaci dopravního sektoru s cílem zajistit dostupnou, bezpečnou a bezemisní mobilitu do roku 2050. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má úzkou vazbu na stěžejní iniciativu v podobě zajištění udržitelnější meziměstské a městské mobility realizované mimo jiné pomocí dokončení sítě TEN-T, včetně vysokorychlostních tratí. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
		TEN-T. Posuzovaná ÚPD rovněž naplňuje obecný princip podpory udržitelné a nízkouhlíkové veřejné dopravy.
Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)	2	Bílá kniha je strategický dokument Evropské unie, jehož cílem je vytvořit konkurenceschopný a udržitelný dopravní systém účinně využívající zdroje prostřednictvím integrace dopravních sítí, inovací a snižování emisí znečišťujících látek. Lze identifikovat silnou vazbu mezi posuzovaným DÚRP VRT PRAHA a Bílou knihou. Posuzovaná ÚPD vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T.
Nový rámec EU pro městskou mobilitu (2021)	2	Nový rámec EU pro městskou mobilitu je strategický dokument zaměřený na podporu udržitelné, bezpečné a inkluzivní dopravy ve městech prostřednictvím rozvoje veřejné dopravy, aktivní mobility a inteligentních dopravních řešení. Lze identifikovat silnou vazbu mezi posuzovaným DÚRP VRT PRAHA a Novým rámcem EU pro městskou mobilitu. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přímo rozvíjí prioritní oblast spojenou s posíleným přístupem k městským uzlům sítě TEN-T, respektive ÚPD vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Posuzovaná ÚPD rovněž naplňuje obecný princip podpory udržitelné a nízkouhlíkové veřejné dopravy.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepti	Komentář
NÁRODNÍ ÚROVEŇ		
Urbanismus/udržitelný rozvoj		
Politika územního rozvoje ČR, ve znění všech aktualizací (2008, ve znění závazném od 1. 10. 2025)	3	Byla identifikovaná přímá velmi silná vazba mezi posuzovaným DÚRP VRTP Praha a Politikou územního rozvoje ČR. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přímo rozvíjí cíle PÚR a podrobněji rozvíjí koridor pro VRT ŽD4 (RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava) na území hl. m. Prahy definovaný PÚR jako úkoly územního plánování. Problematika platné PÚR ve vztahu k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA je dále řešena v kapitole 4 dokumentace VVURÚ.
Územní rozvojový plán (2024)	0	Územní rozvojový plán neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)	2	Strategie regionálního rozvoje České republiky 2021+ je strategický dokument schválený vládou ČR, který stanovuje cíle a nástroje pro udržitelný rozvoj regionů ČR na období do roku 2027. Dokument se zaměřuje na snižování regionálních rozdílů, podporu ekonomického, sociálního a environmentálního rozvoje a posílení konkurenceschopnosti jednotlivých regionů. DÚRP VRT PRAHA má úzkou vazbu na specifický cíl definovaný pro území aglomerací týkající se zlepšování dopravního napojení na sousední aglomerace a metropole (2.2). DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má tak rovněž vztah ke specifickému cíli definovanému pro území metropole, týkající se zlepšování dopravního spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení (1.2).

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Akční plán Strategie regionálního rozvoje ČR 2025–2027 (2024)	1	Akční plán Strategie regionálního rozvoje ČR 2025–2027 představuje závěrečný implementační dokument Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, zaměřený na podporu regionálního rozvoje prostřednictvím konkrétních aktivit a opatření. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovanou vazbu na aktivity pro metropolitní oblasti a aglomerace uvedené v Akčním plánu Strategie regionálního rozvoje ČR 2025–2027. Konkrétně má přenesenou vazbu na aktivitu spojenou s rozvojem a podporou systémů zeleně a hospodaření s vodou ve městech.
Zásady urbánní politiky ČR (2010, poslední aktualizace 2023)	1	Zásady urbánní politiky ČR jsou rámcovým dokumentem, který určuje prioritní oblasti a směry rozvoje měst, metropolitních oblastí, aglomerací, městských regionů a sídelního systému s ohledem na vývoj situace v mezinárodním a národním měřítku. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přispěje k podpoře rozvoje města. Shodnou prioritou je především strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst. Celkově lze identifikovat slabý vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k uvedené koncepci.
Životní prostředí/udržitelný rozvoj		
Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050 (2024)	2	Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050 je zastřešujícím dokumentem, který stanovuje dlouhodobé priority ČR v sociální, ekonomické a environmentální oblasti, s cílem zvýšit kvalitu života obyvatel a dosáhnout udržitelného rozvoje. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má silnou vazbu na cíl týkající se kvalitního dopravního spojení (10.2), jelikož vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Zprostředkovaný vztah lze identifikovat rovněž k definovaným cílům z oblasti vod, půdy a ochrany volně žijících živočichů a rostlin.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Politika krajiny České republiky (2025)	2	Politika krajiny České republiky je strategický dokument, jehož cílem je zajistit dlouhodobou péči o českou krajinu tak, aby zůstala místem, kde se dobře žije a hospodaří s respektem k přírodě a ohledem na budoucí generace. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má silnou vazbu na cíl týkající se rozvoje zastavěných území a infrastruktury při redukci rychlosti zastavování dalších ploch a při zachování a obnově přírodních a kulturních hodnot v krajině (B.3) a zajištění ochrany cenných ekosystémů, přírodních stanovišť a biotopů druhů před poškozováním (C.1).
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)	2	Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 je strategický dokument, který stanovuje priority v oblasti ochrany životního prostředí, zaměřený na udržitelný rozvoj, zlepšení kvality ovzduší, ochranu vod a půdy, přechod na oběhové hospodářství a zmírnění změny klimatu. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má především silnou vazbu k strategickému cíli týkajícímu se hlukové zátěže. Rovněž lze identifikovat těsnější vztah ke specifickým cílům z oblasti biologické rozmanitosti, ekologické stability krajiny a emisí skleníkových plynů.
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020)	2	Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 se zaměřuje na ochranu biologické rozmanitosti, udržitelné hospodaření v krajině a zajištění péče o chráněná území. Hlavními cíli jsou posilování ekologické stability krajiny, obnova přírodních stanovišť a podpora adaptace ekosystémů na změny klimatu. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má především silnou vazbu na cíl 1. 1. 4 Omezit negativní vliv fragmentace krajiny a dalších významných antropogenních příčin úhynu, zraňování a dalších ohrožujících faktorů působících na živočichy, jelikož vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy. Posuzovaná koncepce má rovněž silnou vazbu na cíle týkající se záboru ZPF.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050 (2025)	1	Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050 je základní strategický dokument definující dlouhodobé národní priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biologické rozmanitosti na území ČR. Identifikuje potřebu hlubšího propojení ochrany přírody a péče o krajinu s ostatními politikami a podporuje udržitelný rozvoj založený na respektu k přírodním hodnotám. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má nepřímou vazbu vůči obecným principům zachování biologické rozmanitosti.
Akční plán Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR na období 2026–2030 (2025)	2	Vymezuje prioritní aktivity, nástroje a prostředky pro účinnou ochranu a posílení biologické rozmanitosti na území České republiky. Při plnění jednotlivých cílů a opatření je kladen důraz na vzájemnou synergii s ostatními sektorovými politikami a strategiemi. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má těsnější vztah převážně k opatřením týkajícím se fragmentace krajiny v zemědělské krajině. Koncepce má rovněž vztah k opatřením týkajícím se lesních ekosystémů.
Strategie ochrany před povodněmi na území ČR (2000)	1	Strategie ochrany před povodněmi na území ČR je strategie schválená usnesením vlády ČR z roku 2000, která se zaměřuje na prevenci, zmírnění dopadů povodní a zajištění ochrany obyvatel, majetku a krajiny před riziky spojenými s povodněmi. Vzhledem k faktu, že posuzované koridory drážní dopravy se částečně nachází v rámci vymezených záplavových územích Q ₁₀₀ , Q ₂₀ , Q ₅ ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. má posuzovaná koncepce převážně zprostředkovaný vztah k definovanému cíli 2.3.2. týkající se regulace využívání záplavových území.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Plán dílčího povodí Dolní Vltavy (2022)	0	Plán dílčího povodí Dolní Vltavy je koncepční dokument zaměřený na ochranu a zlepšení stavu povrchových a podzemních vod, prevenci povodňových rizik a udržitelné užívání vodních zdrojů v dílčím povodí Dolní Vltavy. Hlavními cíli plánu jsou dosažení dobrého ekologického stavu vodních útvarů, snížení znečištění vod, zlepšení vodního režimu krajiny a posílení ochrany před povodněmi prostřednictvím konkrétních opatření a programů. Koncepční dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci DÚRP VRT PRAHA.
Aktualizovaný Národní implementační plán Stockholmské úmluvy o perzistentních organických polutantech v ČR na léta 2024–2029 (2023)	0	Aktualizovaný Národní implementační plán Stockholmské úmluvy o perzistentních organických polutantech v ČR na léta 2024–2029 stanovuje strategické cíle a akční plány pro eliminaci nebo omezení výroby, používání a emisí perzistentních organických polutantů (POPs) s cílem chránit lidské zdraví a životní prostředí. Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci DÚRP VRT PRAHA.
Ovzduší, klima		
Národní program snižování emisí ČR (2015, poslední aktualizace 2023)	1	Národní program snižování emisí ČR je strategický dokument zaměřený na zlepšení kvality ovzduší prostřednictvím snižování emisí znečišťujících látek, zejména tuhých částic (PM ₁₀ a PM _{2,5}), oxidů dusíku (NO _x), těkavých organických látek (VOC) a dalších. Lze identifikovat potenciální nepřímou vazbu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k uvedenému strategickému dokumentu, jelikož vytváří územní rámec pro rozvoj nízkoemisní veřejné hromadné dopravy s potenciálním zprostředkovaným dopadem na snižování emisí znečišťujících látek z dopravy.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Politika ochrany klimatu v České republice (2017)	1	Politika ochrany klimatu v České republice představuje strategický dokument zaměřený na snižování emisí skleníkových plynů, podporu adaptace na změny klimatu a přechod k nízkouhlíkovému hospodářství. Lze identifikovat potenciální nepřímou vazbu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k uvedenému strategickému dokumentu, jelikož vytváří územní rámec pro rozvoj nízkoemisní a nízkouhlíkové veřejné hromadné dopravy.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015, aktualizace 2021)	2	Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR stanovuje opatření k posílení odolnosti vůči negativním dopadům změny klimatu, zaměřená na ochranu obyvatel, infrastruktury a ekosystémů. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má silný vztah ke specifickému cíli týkajícímu se ekologické stability a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině spojený s omezením degradace a záboru zemědělské půdy (SC1). Koncepce má rovněž vztah ke specifickým cílům týkajícím se lesních (SC2) a vodních ekosystémů (SC3).
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2021)	1	Národní akční plán adaptace na změnu klimatu je implementační dokument Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, který stanovuje konkrétní opatření k přizpůsobení ČR na dopady změny klimatu, se zaměřením na snižování rizik a zranitelnosti ve všech klíčových sektorech. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má těsnější vztah převážně k opatřením týkajícím se ekologické stability a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině spojeným s omezením degradace a záboru zemědělské půdy.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Dopravní politika		
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)	2	Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 je strategický dokument zaměřený na rozvoj bezpečné, udržitelné a efektivní dopravní infrastruktury, která podporuje hospodářský rozvoj a zlepšuje kvalitu života obyvatel. Hlavními cíli strategie jsou modernizace dopravní sítě, snižování emisí a zvyšování energetické účinnosti v dopravě, stejně jako integrace inteligentních dopravních systémů. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA 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.
Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017)	3	Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR je strategický dokument zaměřený na plánování, výstavbu a provoz vysokorychlostních železnic, potažmo úseků tzv. rychlého propojení, které propojí klíčové regiony ČR i mezinárodní destinace. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice rychlého spojení RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a stavbu související s realizací zmíněného koridoru v podobě spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojkou. Posuzovaná koncepce má velmi silnou vazbu na uvedený strategický dokument.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 (2023)	2	Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 je strategický dokument navazující na Dopravní politiku ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, který stanovuje priority v oblasti logistiky a nákladní dopravy. DÚRP VRT PRAHA má silnou vazbu na cíle a principy z oblasti rozvoje elektrifikované kolejové dopravy, respektive koridor konvenční železnice DD28 (Jahodnická spojka), který je předmětem posuzované ÚPD dopomůže k vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice.
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030 (2021)	0	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030 je strategický dokument zaměřený na snižování počtu dopravních nehod a jejich následků společně se zvyšováním bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.
Národní akční plán čisté mobility (2015, aktualizace 2024)	1	Národní akční plán čisté mobility je strategický dokument zaměřený na podporu rozvoje ekologicky šetrných způsobů dopravy, zejména elektromobility a dalších alternativních pohonů s cílem snížit emise z dopravy. Národní akční plán čisté mobility neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 (2023)	2	Dopravní sektorová strategie 3. fáze pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 je strategický dokument zaměřený na plánování a rozvoj udržitelné dopravní infrastruktury a podporu multimodální dopravy s cílem zvýšit hospodářskou konkurenceschopnost a kvalitu života. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice rychlého spojení RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a stavbu související s realizací zmíněného koridoru v podobě spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojkou. Posuzovaná koncepce má silnou vazbu na uvedený strategický dokument.
Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030 (2020)	1	Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030 je koncepční dokument zaměřený na modernizaci a rozvoj veřejné dopravy, zlepšení její kvality, dostupnosti a udržitelnosti s cílem zvýšit její konkurenceschopnost vůči individuální dopravě. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Posuzovaná koncepce tak má vztah k II. přepravnímu segmentu – rychlá meziregionální doprava do roku 2025, respektive rozvíjí část hlavních přepravních os na území hl. m. Prahy.
Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (2021)	1	Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 je koncepční dokument zaměřený na podporu udržitelných forem dopravy, jako je chůze, cyklistika a hromadná doprava s cílem zlepšit kvalitu života ve městech. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má zprostředkovaný vztah na cíl spojený s uspokojováním potřeb po mobilitě, konkrétně pak na cíl 2.1.2.1 týkající se snižování stupně automobilizace a snížení podílu cest AID ve městech.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)	0	Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050 je dokument zaměřený na implementaci moderních technologií a digitalizaci v dopravě s cílem zvýšit bezpečnost, efektivitu a udržitelnost dopravní infrastruktury. Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo cíle, které vyžadují řešení v rámci posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.
Zdraví obyvatelstva, lidské zdroje, vzdělání, sport		
Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030 (2019, poslední aktualizace 2020)	2	Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030 je strategický dokument zaměřený na zlepšení zdravotního stavu populace, zvýšení efektivity zdravotního systému a podporu prevence a inovací ve zdravotnictví. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má přímý vztah k cílům týkajícím se ochrany zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (především expozice obyvatel nadměrnou hlukovou zátěží).
Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR 2023–2027 (2023)	0	Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR 2023–2027 je implementační strategický dokument Strategie 2030+ zaměřený na zvyšování kvality, dostupnosti a inkluзивity vzdělávání. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR 2023–2027 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepti	Komentář
Energetika/surovinové zdroje		
Státní energetická koncepce České republiky (2015)	1	Státní energetická koncepce České republiky je strategický dokument určující dlouhodobé cíle a priority energetického hospodářství, zaměřený na energetickou bezpečnost, udržitelnost, efektivitu a postupný přechod k nízkoemisním zdrojům energie. Lze identifikovat zprostředkovanou nepřímou vazbu vůči dílčímu cíli Státní energetická koncepce v oblasti dopravy E.5. Rozvíjet infrastrukturu pro ekologičtější dopravní prostředky a telematické systémy řízení dopravy směřující k automatizaci a optimalizaci dopravy. Je nutno na oblast dopravy nahlížet komplexně se zahrnutím všech alternativ, bez přímé vazby na opatření.
Aktualizace Vnitrostátního plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu (2023)	1	Aktualizace Vnitrostátního plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu upravuje cíle a opatření pro období 2021–2030 s výhledem do roku 2050 zaměřené na přechod k nízkouhlíkové energetice, zvýšení energetické účinnosti a podporu obnovitelných zdrojů energie. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze nepřímou vazbu na cíle spojené se snižováním emisí skleníkových plynů v rámci sektoru dopravy, jelikož vytváří územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které představují nízkouhlíkovou veřejnou dopravu.
Surovinová politika České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)	0	Surovinová politika České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů je strategický dokument zaměřený na zabezpečení udržitelného využívání domácích i zahraničních nerostných surovin pro potřeby hospodářství a minimalizaci negativních dopadů těžby na životní prostředí. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Surovinová politika České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Odpadové hospodářství		
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2025–2035 s výhledem do roku 2035 (2024)	1	Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2025–2035 klíčovým dokumentem pro realizaci dlouhodobé strategie nakládání s odpady, obalovými odpady a výrobky s ukončenou životností. Cíli Plánu je předcházení vzniku odpadů a zvýšení recyklace a materiálového využití odpadů. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze nepřímý vztah k definovaným strategickým cílům souvisejícím s předcházením vzniku odpadu a přechodem k cirkulární ekonomice.
Strategický rámec Cirkulární Česko 2040 (2021)	0	Strategický rámec Cirkulární Česko 2040 je strategický dokument zaměřený na přechod České republiky k oběhovému hospodářství prostřednictvím efektivního využívání zdrojů, minimalizace odpadu a podpory udržitelných výrobních a spotřebních modelů. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Strategický rámec Cirkulární Česko 2040 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Akční plán Cirkulární Česko 2040 pro období 2022–2027 (2022)	0	Akční plán Cirkulární Česko 2040 pro období 2022–2027 je implementační dokument Strategického rámce Cirkulární Česko 2040 zaměřený na realizaci konkrétních opatření přechodu k oběhovému hospodářství, včetně podpory recyklace, udržitelné výroby a spotřeby, a efektivního nakládání se zdroji. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Akční plán Cirkulární Česko 2040 pro období 2022–2027 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Program předcházení vzniku odpadů České republiky (2014)	1	Program předcházení vzniku odpadů České republiky je koncepční dokument zaměřený na minimalizaci produkce odpadů a podporu udržitelných výrobních a spotřebních vzorců. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má přenesený vztah k obecnému principu předcházení vzniku odpadu. Program předcházení vzniku odpadů České republiky však neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Ostatní		
Koncepce rozvoje venkova 2021–2027 (2020)	0	Koncepce rozvoje venkova 2021–2027 je koncepční dokument zaměřený na podporu udržitelného rozvoje venkovských oblastí, zlepšení kvality života jejich obyvatel a posílení ekonomické, sociální a environmentální stability venkova. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Koncepce rozvoje venkova neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2021–2030 (2021)	0	Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2021–2030 je strategický dokument zaměřený na udržitelný rozvoj cestovního ruchu, posílení jeho konkurenceschopnosti a ochranu přírodního a kulturního dědictví. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2021–2030 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované změny.
Koncepce bydlení České republiky 2021+ (2021)	0	Koncepce bydlení České republiky 2021+ je strategický dokument zaměřený na zajištění dostupného, kvalitního a udržitelného bydlení pro všechny skupiny obyvatel s důrazem na sociální, ekonomické a environmentální aspekty. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Koncepce bydlení České republiky 2021+ neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Politika architektury a stavební kultury České republiky (2015, aktualizace 2022)	1	Politika architektury a stavební kultury České republiky je strategický dokument, který usiluje o zlepšení kvality vystavěného prostředí podporou odpovědného přístupu k urbanismu, architektuře a péči o veřejný prostor s důrazem na udržitelnost a kulturní hodnoty. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má zprostředkovaný vztah k tematické oblasti týkající se začleňování staveb do prostředí.
REGIONÁLNÍ ÚROVEŇ		
Urbanismus/udržitelný rozvoj		
Strategický plán hl. m. Prahy (2000, poslední aktualizace 2016)	2	Strategický plán hl. m. Prahy je zastřešující strategický dokument, který určuje dlouhodobé cíle a priority rozvoje města s důrazem na udržitelnost, kvalitu života obyvatel a posílení konkurenceschopnosti metropole. Lze identifikovat zprostředkovanou vazbu na Strategický plán hl. m. Prahy především ve vazbě na rozvoj páteřní kolejové dopravy, která však v posuzované koncepci neslouží pro vnitroměstskou dopravu. Posuzovaná koncepce pak má přímou vazbu na cíle ze strategické oblasti Zdravého města, konkrétně z oblastí ovzduší a hluku.
Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze (2021)	0	Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze je zastřešující strategický dokument, který řeší problematiku bydlení v širokém spektru institucionálních aktérů. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA, Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepti	Komentář
Životní prostředí/udržitelný rozvoj		
Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze (2008)	2	Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze je strategický dokument zaměřený na ochranu biologické rozmanitosti, ekologickou stabilitu a udržitelný rozvoj městské krajiny s cílem zlepšit kvalitu života a zachovat přírodní hodnoty hlavního města. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má přímou vazbu na cíle týkající se zemědělství (struktura půdního fondu a cíle spojené s omezením plošného záboru ZPF), přitom předmětná koncepce má rovněž vazbu na další cíle spojené s posílením retenční schopnosti krajiny a zajištění průchodnosti krajiny. Posuzovaná koncepce dále přímo souvisí s definovanými opatřeními a úkoly z oblasti obecné a zvláštní ochrany.
Plány péče o zvláště chráněná území	0	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA se nachází mimo hranici zvláště chráněných územích a jejich ochranných pásem. Předmětná koncepce tak nemá vztah k žádnému plánu péče o zvláště chráněné území.
Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze (2010)	1	Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze je koncepční dokument zaměřený na ochranu, údržbu a rozvoj městské zeleně s cílem zlepšit kvalitu životního prostředí, podpořit biodiverzitu a zvýšit odolnost města vůči klimatickým změnám. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má zprostředkovanou vazbu na definované zásady pro oblast rozvoje zeleně ve vnějším pásmu (nové aglomerace) a v kompaktním městě.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Dopravní politika		
Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019)	2	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je koncepční dokument zaměřený na rozvoj ekologicky šetrné, efektivní a dostupné dopravy na území hl. m. Prahy. Lze identifikovat přímou silnou vazbu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Posuzovaná koncepce vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice rychlého spojení RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a stavbu související s realizací zmíněného koridoru v podobě spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojku. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA tak má přímý silný vztah k opatřením z oblasti rozvoje železniční sítě, konkrétně k opatření realizace rychlých spojení.
Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 (2021, aktualizace 2024)	1	Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 je koncepční dokument zaměřený na plánování konkrétních opatření a rozvoj dopravní infrastruktury s cílem zlepšit dopravní obslužnost, bezpečnost a udržitelnost integrované dopravy na území hlavního města Prahy s přesahem do Středočeského kraje. Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Dopravní plán hl. m. Prahy neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (2018)	3	Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice je koncepčním dokumentem shrnujícím představu města o rozvoji železnice v Praze. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice rychlého spojení RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a stavbu související s realizací zmíněného koridoru v podobě spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojku. Část zmíněného koridoru vysokorychlostní železnice je v rámci Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice součástí Jižního vstupu Rychlého spojení.
Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy (2010)	1	Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy je koncepční dokument zaměřený na podporu pěší dopravy na území hl. m. Prahy ve vazbě na plánování nové výstavby a revitalizaci stávajících komunikací. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovanou vazbu na dílčí cíle týkající se zohledňování potřeb chodců v koordinovaném územním a dopravním plánování.
Akční plán 2024-2026 Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (2024)	1	Akční plán 2024-2026 představuje aktualizaci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí s cílem efektivně reagovat na měnící se objem a strukturu dopravy v hlavním městě Praze. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovaný vztah k opatření týkající se zlepšení služeb PID, vč. autobusových linek a jejich napojení na železnici, respektive využití potenciálu vysokorychlostních tratí pro rychlou regionální dopravu.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 (2017, aktualizace 2025)	0	Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 je koncepční dokument zaměřený na rozšiřování tramvajové sítě na území hl. m. Prahy s důrazem na zlepšení dostupnosti městských částí a podpory udržitelné městské hromadné dopravy. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Strategie aktivní mobility v Praze (2022)	0	Strategie aktivní mobility v Praze je strategický dokument zaměřený na podporu chůze a cyklistiky jako klíčových forem udržitelné dopravy s cílem zvýšit bezpečnost, pohodlí a atraktivitu těchto způsobů dopravy po městě. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Strategie aktivní mobility v Praze neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy (2010, aktualizace 2024)	0	Systém celoměstských cyklotras představuje klíčový dokument k dalšímu rozvoji cyklistiky na území hl. m. Prahy. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Hluk		
Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 (2019)	1	Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 je koncepční dokument zaměřený na identifikaci zdrojů hluku a realizaci opatření ke snížení hlukové zátěže v hlavním městě Praze s cílem zlepšit kvalitu života obyvatel a ochranu veřejného zdraví. Nebyla identifikována žádná přímá vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Koncepce neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzovaného DÚRP VRT PRAHA s výjimkou obecného principu snižování emisí hluku z dopravy a počtu osob ovlivněných hlukovou zátěží.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Ovzduší, klima		
Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha CZ01 (2021, aktualizace 2024)	1	Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha CZ01 je strategický dokument zaměřený na snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší a zlepšení kvality ovzduší v Praze a okolí prostřednictvím konkrétních opatření v dopravě, energetice a dalších sektorech. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro výstavbu vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, čímž potencionálně přispěje ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší. Posuzovaná koncepce vytváří územní podmínky vedoucí k rozvoji železniční dopravy a zvýšení její atraktivity a k následnému převzetí části dopravních výkonů na úkor dopravy automobilové. V samotném programu PZKO CZ01 2020+ nejsou uvedena konkrétní opatření pro oblast dopravy, ale je zde přímo odkázáno, že pro dosažení cílového stavu je vhodné využít i realizace podpůrných opatření. Za jeden ze zdrojů přispívajících k zatížení emisemi PM₁₀ a dalšími škodlivinami je považována i doprava, ale opatření na poli dopravy mají jen uvedený podpůrný charakter. V Podpůrných opatřeních k PZKO 2020+ je z oblasti železniční dopravy uvedeno opatření: Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy (PZKO_2020_P_13) - rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2020)	1	Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu je strategický dokument zaměřený na zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu prostřednictvím adaptačních opatření v oblasti vodního hospodářství, zelené infrastruktury a energetiky. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má přenesený vztah k hlavnímu strategickému cíli (zvyšovat dlouhodobou odolnost Prahy vůči projevům klimatické změny), který je doplněn sérií specifických cílů, přitom posuzovaná koncepce má vazbu převážně na specifické cíle z oblasti zlepšení podmínek Prahy v oblasti udržitelné mobility. Posuzovaná koncepce dále reflektuje opatření pro specifický cíl B (snižovat dopady extrémních hydrologických jevů) především pak oblastí týkající se zlepšování způsobu hospodaření se srážkovými vodami a zlepšení prostupnosti krajiny a její využitelnosti pro rekreaci.
Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 (2021)	1	Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 je strategický dokument zaměřený na dosažení uhlíkové neutrality hl. m. Prahy prostřednictvím snížení emisí, podpory obnovitelných zdrojů energie, zlepšení energetické efektivity a posilování udržitelné mobility. Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou a podpory udržitelné mobility v podobě rozvoje železniční dopravy, která však v posuzované koncepci neslouží pro vnitroměstskou, respektive příměstskou dopravu.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepti	Komentář
Energetika/surovinové zdroje		
Územní energetická koncepce hl. m. Prahy 2013–2033 (2014)	1	Územní energetická koncepce hl. m. Prahy 2013–2033 je strategický dokument zaměřený na efektivní využívání energetických zdrojů, zvyšování energetické soběstačnosti a snižování environmentální zátěže města prostřednictvím modernizace energetické infrastruktury a podpory obnovitelných zdrojů energie. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA, Územní energetická koncepce hl. m. Prahy 2013–2033 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
Odpadové hospodářství		
Krajský plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy 2016–2025 (2016)	1	Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016–2025 je koncepční dokument zaměřený na efektivní nakládání s odpady, zahrnující prevenci jejich vzniku, podporu recyklace a snižování skládkování s cílem minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovaný vztah k obecným cílům týkajícím se předcházení vzniku odpadů a omezování jejich množství. Krajský plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy 2016–2025 však neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy (2016)	1	Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy 2016–2025 je strategický dokument, který vychází ze závazné části Plánu odpadového hospodářství České republiky, přitom určuje základní směr v nakládání s hlavními skupinami odpadů na území hl. m. Prahy. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovaný vztah k obecným cílům týkajícím se předcházení vzniku odpadu a omezování jejich množství, pro které jsou v koncepci definované obecné zásady. Plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy však neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Strategie hlavního města Prahy pro cirkulární ekonomiku — Cirkulární Praha 2030 (2022)	1	Strategie hlavního města Prahy pro cirkulární ekonomiku — Cirkulární Praha 2030 představuje rámec pro aktivity, kterými město může tento směr dalšího rozvoje podpořit. Strategický dokument mimo jiné podporuje plán Prahy dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2050. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má pouze zprostředkovaný vztah k strategickým cílům z oblasti stavebnictví, vody, zemědělství a potravin a odpadů.
Vodní hospodářství		
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy (2005, ve znění dalších aktualizací)	0	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy je koncepční dokument zaměřený na rozvoj technické infrastruktury v podobě vodovodů a kanalizací v návaznosti na vývoj zástavby a počtu obyvatel hlavního města s cílem zajistit kvalitní a stabilní dodávky pitné vody a odvod odpadních vod. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Plán rozvoje vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou, zajištěného legislativně.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Generel odvodnění hl. m. Prahy – I. koncepční část (2002)	0	Generel odvodnění hl. m. Prahy – I. koncepční část je základní celoměstský koncepční dokument, který řeší odvádění a čištění odpadních vod a odvádění srážkových povrchových vod na území hl. m. Prahy. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Generel odvodnění hl. m. Prahy – I. koncepční část neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Generel odvodnění hl. m. Prahy – II. detailní část (Průběžně doplňováno v návaznosti na I. koncepční část)	0	Generel odvodnění hl. m. Prahy – II. detailní část je podrobný generel, který stanovuje detailní koncepci odvodnění na základě zpracovaných detailních simulačních modelů kanalizací. Generel dále řeší koncepci dešťových kanalizací v okrajových částech města a navrhuje čistírenské kapacity a pobočné čistírny odpadních vod na území hl. m. Prahy. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Generel odvodnění hl. m. Prahy – II. detailní část neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
Generel zásobování vodou hl. m. Prahy (2001)	0	Generel zásobování vodou hl. m. Prahy je dokument celoměstského významu, který řeší koncepci zásobování vodou na území hl. m. Prahy. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Generel zásobování vodou hl. m. Prahy neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Koncepce	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k dané koncepci	Komentář
Ostatní		
Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty hlavního města Prahy na období 2016–2025 (2016)	0	Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty hlavního města Prahy na období 2016–2025 je základní strategický dokument, který upravuje oblast environmentálního vzdělávání na území hl. m. Prahy. Dokument je zaměřen na podporu vzdělávání a povědomí o ochraně životního prostředí, udržitelném rozvoji a ekologickém chování obyvatel Prahy. Nebyla identifikována žádná vazba k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA. Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty hlavního města Prahy na období 2016–2025 neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Pozn.: V tabulce je vždy uveden rok schválení koncepce a rok provedení poslední aktualizace koncepce.

Závěr

Z provedeného hodnocení vyplývá, že posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má velmi silný a silný vztah ke koncepčním a strategickým dokumentům, jejichž priority či cíle se týkají rozvoje dopravní, resp. železniční infrastruktury a ochrany obyvatelstva před negativními účinky dopravy (hlukové zátěže a znečištění ovzduší), případně migrace volně žijících živočichů a rostlin a konektivity krajiny.

V rámci posouzení vlivu DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí jsou dále vyhodnoceny relevantní cíle strategických dokumentů s identifikovaným velmi silným a silným (přímým) vztahem vůči posuzované koncepci v oblasti ochrany životního prostředí.

Velmi silný vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA byl identifikován k těmto koncepčním a strategickým dokumentům:

- Politika územního rozvoje ČR, v platném znění (2008, poslední aktualizace 2025)
- Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017)
- Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (2018)

Silný vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA byl identifikován k těmto koncepčním a strategickým dokumentům:

Strategie a koncepce zpracované na mezinárodní (unijní) úrovni

- Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)
- Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)
- Nový rámec EU pro městskou mobilitu (2021)

Strategie a koncepce zpracované na národní úrovni

- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
- Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050 (2024)
- Politika krajiny České republiky (2025)
- Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020)
- Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050 (2025)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015, aktualizace 2021)
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
- Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 (2023)
- Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 (2023)
- Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030 (2019, poslední aktualizace 2020)

Strategie a koncepce zpracované na regionální úrovni

- Strategický plán hl. m. Prahy (2000, poslední aktualizace 2016)
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze (2008)
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019)

1.2 Zhodnocení vztahu posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezinárodní, unijní a vnitrostátní úrovni

Předmětem této kapitoly je stanovení cílů ochrany životního prostředí definovaných v relevantních koncepčních a strategických dokumentech přijatých na mezinárodní (unijní) a vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území a předmětu posuzované ÚPD.

Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA naplňuje řadu z konkrétních vytyčených cílů ochrany životního prostředí jednotlivých koncepcí a strategií. Zároveň je v souladu s obecně formulovanými zásadami těchto koncepcí a strategií.

Z koncepčních a strategických dokumentů s identifikovaným velmi silným (3) a silným (2) vztahem/vazbou k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA (viz kap. 1.1.2) byly vybrány relevantní cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování v měřítku DÚRP (1 : 200 000). Zhodnocení vztahu posuzované koncepce k vybraným relevantním cílům ochrany životního prostředí je vyhodnoceno převážně pro koncepce a strategie přijaté na mezinárodní (unijní) a národní úrovni. Z koncepcí a strategií na regionální úrovni byly vybrány ty cíle, které postrádají odpovídající ekvivalent na mezinárodní (unijní) a národní úrovni.

Vztah k cílům ochrany životního prostředí je vyjádřen pomocí následující stupnice:

Stupeň	Vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k cílům dané koncepce	Komentář
2	Silný (přímý) vztah	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA danou prioritní oblast/ cíl přímo řeší nebo k ní má silný vztah.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má k dané prioritní oblasti/cíli slabý vztah nebo je řeší okrajově nebo zprostředkovaně.
0	Bez vztahu	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA danou prioritní oblast/cíl neřeší nebo k ní nemá vztah.

Tabulka níže je doplněna komentářem vysvětlujícím identifikovaný vztah.

Tabulka 2 Vyhodnocení vztahu posuzovaného DÚRP VRT PRAHA k cílům ochrany životního prostředí

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
STRATEGIE A KONCEPCE ZPRACOVANÉ NA MEZINÁRODNÍ (UNIJNÍ) ÚROVNI		
Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)		
Ekologizace mobility musí pro dopravu znamenat novou cestu růstu. Mobilita v Evropě by měla být založena na účinném a vzájemně propojeném multimodálním dopravním systému osobní i nákladní dopravy, vylepšeném dostupnou	2	Lze identifikovat silný vztah posuzované koncepce k uvedené vizi strategického dokumentu. Předmětný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, respektive

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
vysokorychlostní železniční sítě, hustou infrastrukturou pro dobíjení a doplňování paliva dopravních prostředků s nulovými emisemi a dodávkami obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a čistší a aktivnější mobilitou v ekologičtějších městech, která přispívá ke zdraví a dobrým životním podmínkám jejich občanů. Do roku 2030: - se vysokorychlostní železniční doprava zdvojnásobí Do roku 2050 - se vysokorychlostní železniční doprava ztrojnásobí - bude pro globální síť v provozu multimodální transevropská dopravní síť (TEN-T) vybavená pro udržitelnou a inteligentní dopravu s vysokorychlostním spojením		vymezuje koridor drážní dopravy pro realizaci vysokorychlostní tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), včetně území pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Dále vymezuje koridor konvenční železnice DD28, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), který je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice. Posuzovaná ÚPD rovněž naplňuje obecný princip podpory udržitelné a nízkouhlíkové veřejné dopravy.
Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)		
4. Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.	2	Lze identifikovat silný vztah posuzované koncepce k uvedeným cílům strategického dokumentu. Předmětný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, respektive vymezuje koridor drážní dopravy pro realizaci vysokorychlostní tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), včetně území pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Dále vymezuje koridor konvenční železnice DD28, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), který je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice.
5. Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.		

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
Nový rámec EU pro městskou mobilitu (2021)		
2.1 Posílený přístup k městským uzlům sítě TEN-T	2	Lze identifikovat silný vztah posuzované koncepce k uvedenému cíli strategického dokumentu. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vymezuje koridor drážní dopravy pro realizaci vysokorychlostní tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), včetně území pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a stavbu spojovací tratě související s realizací VRT na území hl. m. Prahy tzv. Jahodnickou spojkou (DD28). Posuzovaná koncepce tak dopomůže ke zkapacitnění železniční sítě pro dálkovou, respektive meziměstskou dopravu v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T.
STRATEGIE A KONCEPCE ZPRACOVANÉ NA NÁRODNÍ ÚROVNI		
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)		
1.2: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.	2	Lze identifikovat silný vztah posuzované koncepce k uvedenému cíli strategického dokumentu. Předmětný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, respektive vymezuje koridor drážní dopravy pro realizaci vysokorychlostní tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), včetně území pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Dále vymezuje koridor konvenční železnice DD28, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), který je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice. Posuzovaná koncepce tak dopomůže ke zkapacitnění železniční sítě pro dálkovou, respektive meziměstskou dopravu v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
2.2: Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízka, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy.	2	Lze identifikovat silný vztah posuzované koncepce k uvedenému cíli strategického dokumentu. Předmětný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, respektive vymezuje koridor drážní dopravy pro realizaci vysokorychlostní tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně území pro krátkodobé odstavování vlakových souprav (DD04). Předmětný koridor bude součástí vysokorychlostní tratě mezi hl. m. Prahou – Jihlavou – Brnem a Ostravou (RS 1). Dále vymezuje koridor konvenční železnice DD28, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), který je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice. Posuzovaná koncepce tak dopomůže k vytvoření efektivního dopravního spojení největších českých aglomerací s metropolí a doplní jejich zázemí (optimalizace železničních tratí na území hl. m. Prahy)
Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050 (2024)		
5.5 Snižuje se konzumace návykových látek i zátěž obyvatel zdravotně rizikovými látkami, hlukem a světelným znečištěním. Příslušné limity škodlivých látek a hluku nejsou překračovány	1	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má vztah převážně k části týkající se plnění limitů škodlivých látek a hluku. Vlivem uplatnění posuzovaného DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat, že dojde k nárůstu hlukové zátěže v území, naopak se nepředpokládá nárůst emisí znečišťujících látek do ovzduší.
9.1 Sociálně a ekonomicky udržitelným způsobem se snižují emise skleníkových plynů a uhlíková intenzita ekonomiky.	2	Vlivem uplatnění předmětné ÚPD by mělo dojít k poklesu intenzit automobilové a zvýšení intenzit železniční dopravy v důsledku čehož lze predikovat rovněž pokles emisí skleníkových plynů. DÚRP VRT PRAHA vytváří podmínky pro rozvoj udržitelné a nízkouhlíkové veřejné dopravy.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
10.2 Je zajištěno kvalitní dopravní spojení s ekonomickými, populačními a dopravními centry všech sousedních států.	2	Lze identifikovat silný vztah posuzované koncepce k uvedenému cíli strategického dokumentu. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vymezuje koridor drážní dopravy pro realizaci vysokorychlostní tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), včetně území pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a stavbu spojovací tratě související s realizací VRT na území hl. m. Prahy tzv. Jahodnickou spojkou (DD28). Posuzovaná koncepce tak dopomůže ke zkapacitnění železniční sítě pro dálkovou, respektive meziměstskou dopravu v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T.
12.2 Zvyšuje se ekologická stabilita lesních porostů	1	Část zájmového území DÚRP VRT PRAHA se nachází na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Vlivem uplatnění DÚRP VRT PRAHA, respektive vymezení koridorů drážní dopravy, dojde k dotčení zmíněných lesních pozemků. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má vztah k definovanému cíli skrze zábor lesních pozemků.
12.3 Snižuje se zábor zemědělské půdy ve městech i volné krajině.	2	Zájmové území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se částečně nachází na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích v podobě orné půdy, které slouží k zemědělské výrobě. DÚRP VRT PRAHA si vyžádá zábor ZPF třídy ochrany I., II. III., IV. a V. Vzhledem k rozsahu předpokládaného záboru zemědělské půdy má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli silný vztah.
13.1 Rozmanitost a stabilita biotopů i populací jednotlivých původních druhů rostlin, živočichů a hub se zvyšuje. Je zvrácen úbytek opylovačů.	2	DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro umístění železničních tratí, které mohou mít negativní vliv na rozmanitost a stabilitu biotopů a populací jednotlivých původních druhů rostlin a živočichů. Vzhledem k citlivosti některých lokalit v zájmového území koridoru vysokorychlostní železnice má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli silný vztah.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyřádění vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
14.1 Odtok vody z krajiny se významně zpomaluje	1	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vymezuje železniční koridor, čímž se zastaví část orné půdy a lesních pozemků. Realizace výstavby redukuje plochy přirozeného vsaku může mít vliv na odtokové poměry v území posuzovaných koridorů. Celkově však dle rozlohy potencionálně zastavěné plochy lze identifikovat slabý vztah posuzované koncepce k uvedenému cíli.
14.2 Kvalita povrchových i podzemních vod se zlepšuje	1	Lze identifikovat slabý vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory drážní dopravy, u kterých se nepředpokládá významné ovlivnění kvality povrchových a podzemních vod.
19.1 Města a obce předcházejí dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit.	1	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má k uvedenému cíli pouze zprostředkovaný vztah. V rámci vymezení koridorů pro umístění železničních tratí, může mít posuzovaná koncepce negativní dopady na infrastrukturu pro hospodaření s vodou, vytváření zelených ploch a na modrozelenou infrastrukturu.
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)		
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	2	Lze identifikovat silný vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s automobilovou dopravou.
1.2.2 Imisní limity znečišťujících látek jsou dodržovány	2	Lze identifikovat silný vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímým pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s automobilovou dopravou.
1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	2	Lze identifikovat silný vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro vysokorychlostní a konvenční železnici s potenciálním vlivem na akustickou situaci území. Konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridorů.
1.4.2 Světelné znečištění se snižuje	1	Lze identifikovat slabý vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro vysokorychlostní a konvenční železnici s potenciálním vlivem na světelné znečištění. Konkrétní ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení využití koridorů.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území	1	Lze identifikovat slabý vztah k uvedenému cíli DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro železniční stavby s předpokladem záboru ZPF.
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	2	Lze identifikovat silný vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s pozitivním vlivem na snížení emisí skleníkových plynů spojených s automobilovou dopravou.
3.1.2 Degradace půd, včetně zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje	2	Zájmové území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se částečně nachází na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích v podobě orné půdy, které slouží k zemědělské výrobě. DÚRP VRT PRAHA si vyžádá zábor ZPF třídy ochrany I., II. III., IV. a V. Vzhledem k rozsahu předpokládaného záboru zemědělské půdy má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli silný vztah.
3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna	2	DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro umístění železničních tratí, které mohou mít negativní vliv na rozmanitost a stabilitu biotopů a populací jednotlivých původních druhů rostlin a živočichů. Vzhledem k citlivosti některých lokalit v zájmovém území koridoru vysokorychlostní železnice má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli silný vztah.
Politika krajiny České republiky (2025)		
B.2 Propojování funkčního systému zelené infrastruktury s dopravní a technickou infrastrukturou	1	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má k uvedenému cíli pouze zprostředkovaný vztah. V rámci vymezení koridorů pro umístění železničních tratí, posuzovaná koncepce může mít negativní dopady na infrastrukturu pro hospodaření s vodou, vytváření zelených ploch a na modrozelenou infrastrukturu.
B.3 Rozvoj zastavěných území a infrastruktury při redukcí rychlosti zastavování dalších ploch a při zachování a obnově přírodních a kulturních hodnot v krajině	2	Identifikován silný vztah. DÚRP VRT PRAHA vymezuje koridory drážní dopravy, které se dotknou některých přírodních a kulturních hodnot území. Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení záměrů v rámci navržených koridorů.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
C.1 Zajištění ochrany cenných ekosystémů, přírodních stanovišť a biotopů druhů před poškozováním	2	DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro umístění železničních tratí, které mohou mít negativní vliv na rozmanitost a stabilitu biotopů a populací jednotlivých původních druhů rostlin a živočichů. Vzhledem k citlivosti některých lokalit v zájmového území koridoru vysokorychlostní železnice má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli silný vztah.
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020)		
1.1.4 Omezit negativní vliv fragmentace krajiny a dalších významných antropogenních příčin úhynu, zraňování a dalších ohrožujících faktorů působících na živočichy	2	Lze identifikovat silný vztah ke sledovanému cíli. Vzhledem k charakteru posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA a jejich umístění v otevřené krajině, lze předpokládat vliv na migrační prostupnost území pro živočichy a člověka. Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení záměrů v rámci navržených koridorů.
2.2.4 Zpomalit úbytek zemědělského půdního fondu a omezit degradaci půdy	2	Zájmové území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se částečně nachází na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích v podobě orné půdy, které slouží k zemědělské výrobě. DÚRP VRT PRAHA si vyžádá zábor ZPF třídy ochrany I., II. III., IV. a V. Vzhledem k rozsahu předpokládaného záboru zemědělské půdy má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli silný vztah.
2.5.1 Zajistit ochranu urbánních ekosystémů, jejich funkcí a služeb ve specifických podmínkách sídel	1	DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro umístění železničních tratí na orné půdě či lesních pozemcích, kvůli čemuž bude mít nejspíše negativní vliv na urbánní ekosystémy v zájmovém území, potažmo na jejich funkce a služby území. Vzhledem k rozloze zájmového území v nezastavěném území má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli slabý vztah.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
Akční plán Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR na období 2026–2030 (2025)		
1.2 Obnovit a zvýšit prostupnost krajiny, zachovat stávající i obnovené prvky zajišťující prostupnost a minimalizovat vliv fragmentace krajiny na vybrané skupiny organismů	2	Lze identifikovat silný vztah ke sledovanému cíli. Vzhledem k charakteru posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA a jejich umístění v otevřené krajině, lze předpokládat vliv na migrační prostupnost území pro živočichy a člověka. Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení záměrů v rámci využití koridorů.
1.3 Zefektivnit funkčnost sítě zelené infrastruktury prostřednictvím územního systému ekologické stability, významných krajinných prvků a ekologicky významných prvků	2	Identifikován silný vztah k definovanému cíli. DÚRP VRT PRAHA vymezuje koridory pro stavby železničních tratí, které jsou částečně vymezeny napříč významnými krajinnými prvky dle zákona č. 114/1992 Sb., konkrétně lesy a vodní toky s jejich údolními nivami a zároveň v jednom registrovaném významném krajinném prvku (Mokřady Triangl v rámci koridoru DD04). Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení záměrů v rámci využití koridorů.
5.1 Podporovat biodiverzitu v zemědělsky obhospodařovaných ekosystémech a posílit jejich udržitelné využívání	1	Zájmové území posuzovaných koridorů, které vymezuje předmětný DÚRP VRT PRAHA, se částečně nachází na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích v podobě orné půdy, které slouží k zemědělské prvovýrobě. V souvislosti s uplatněním posuzované koncepce tak dojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu. V souvislosti s umístěním předmětných koridorů drážní dopravy, respektive realizaci vysokorychlostní trati, včetně kolejí pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky dojde dále k nárůstu zpevněných ploch. V tomto ohledu je rovněž nutné zdůraznit, že koridory částečně navazují na stávající dopravní koridory. Posuzovaná koncepce má k definovanému cíli zprostředkovaný vztah.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
5.2 Podporovat biodiverzitu v lesních ekosystémech a posílit jejich udržitelné využívání	1	Část zájmového území DÚRP VRT PRAHA se nachází na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Vlivem uplatnění posuzovaného DÚRP VRT PRAHA, respektive vymezení koridorů drážní dopravy, dojde k dotčení zmíněných lesních pozemků. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má vztah k definovanému cíli skrze zábor lesních pozemků.
5.4 Posílit biodiverzitu v sídlech	1	DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory pro umístění železničních tratí v rámci lesních pozemků, vodních toků a jejich údolních niv, případně v porostech roztroušené zeleně, kvůli čemuž bude mít negativní vliv na ekostabilizační funkci zájmového území, potažmo na biologickou rozmanitost území. Vzhledem k rozloze zájmového území v nezastavěném území má posuzovaný DÚRP VRT PRAHA k uvedenému cíli slabý vztah.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015, aktualizace 2021)		
SC 1 Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu	2	Zájmové území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se částečně nachází na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích v podobě orné půdy, které slouží k zemědělské výrobě. DÚRP VRT PRAHA si vyžádá zábor ZPF třídy ochrany I., II. III., IV. a V. V souvislosti s umístěním předmětných koridorů drážní dopravy, respektive realizací vysokorychlostní trati, včetně kolejí pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky dojde dále k nárůstu zpevněných ploch. Lze tak předpokládat potenciální zrychlení odtoku vody z krajiny a omezení retence vody v zájmových lokalitách. V tomto ohledu je rovněž nutné zdůraznit, že koridory částečně navazují na stávající dopravní koridory. Posuzovaná koncepce má k definovanému cíli silný vztah.
SC 2 Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb lesů s důrazem na zabránění degradace půdy a posílení přirozeného vodního režimu	1	Část zájmového území DÚRP VRT PRAHA se nachází na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Vlivem uplatnění DÚRP VRT PRAHA, respektive vymezení koridorů drážní dopravy, dojde k dotčení zmíněných lesních pozemků. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má vztah k definovanému cíli skrze zábor lesních pozemků.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)		
1.2.1.11 Propojení regionů s různou hustotou a charakterem osídlení řešit zkvalitněním nabídky veřejné dopravy a její provázaností s dálkovou dopravou a budováním terminálů osobní dopravy a záchytných parkovišť pro individuální a cyklistickou dopravu.	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Předmětná koncepce, tak vytváří podmínky pro realizaci kapacitních systémů bezemisní veřejné dopravy a má tak k definovanému opatření silný vztah.
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).	2	V souvislosti s umístěním koridoru drážní dopravy pro vysokorychlostní trať v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) a doprovodnou stavbu spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky (DD28), v částečné návaznosti na již existující dopravní koridory, lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže území a dílčí omezení prostupnosti krajiny (převážně ve východní části předmětného koridoru VRT). Posuzovaná koncepce má tak k definovanému opatření silný vztah.
1.3.3.4 Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.	2	V souvislosti s umístěním koridoru drážní dopravy pro vysokorychlostní trať v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) a doprovodnou stavbu spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky (DD28), v částečné návaznosti na již existující dopravní koridory, lze předpokládat potenciální dílčí omezení prostupnosti krajiny (převážně ve východní části posuzovaného koridoru VRT). Posuzovaná koncepce má tak k definovanému opatření silný vztah.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
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.	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Běchovice (DD04) a stavbu související s realizací zmíněného koridoru v podobě spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojkou (DD28). Posuzovaná koncepce má tak k definovanému opatření silný vztah.
Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 (2023)		
2.3. Multimodální přístup k nákladní dopravě	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. DÚRP VRT PRAHA vymezuje rovněž koridor konvenční železnice DD28, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), který je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice. Posuzovaná koncepce má k definovanému cíli silný vztah.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 (2023)		
101Z Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Běchovice (DD04) a stavbu související s realizací zmíněného koridoru v podobě spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojkou (DD28). Posuzovaná koncepce tak má k definovanému klastru silný vztah.
Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017)		
1. VRT Praha – Brno	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Běchovice (DD04). Posuzovaný koridor je v rámci strategického dokumentu součástí tzv. severní alternativy.
Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030 (2019, poslední aktualizace 2020)		
1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.)	2	Lze identifikovat silný vztah k uvedenému cíli. DÚRP VRT PRAHA přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s automobilovou dopravou. DÚRP VRT PRAHA vymezuje nové koridory vysokorychlostní a konvenční železnice s potenciálním vlivem na akustickou situaci území. Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na konkrétním technickém řešení záměrů v rámci využití koridorů.

Koncepce a jejich cíle/priority ochrany životního prostředí	Vyjádření vztahu vůči posuzované koncepci	Komentář
STRATEGIE A KONCEPCE ZPRACOVANÉ NA REGIONÁLNÍ ÚROVNI		
Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (2018)		
Praha je do jedné hodiny spojena dálkovou železniční dopravou s Brnem, Plzní, Ústím nad Labem podkrušnohorskou aglomerací, Pardubicemi, Hradcem Králové, Libercem a Jihlavou.	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04). Posuzovaná koncepce tak má k definovanému cíli pro dálkovou dopravu silný vztah.
Praha je do dvou hodin spojena dálkovou železniční dopravou s Ostravou, Olomoucí, Zlínem, Karlovými Vary a významnými aglomeracemi a uzly expresní železniční dopravy evropského významu v zahraničí, jako je Wien, Bratislava, Dresden, Leipzig, Wrocław, Regensburg.		
Karta č. 19 Jižní vstup RS	2	Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro realizaci vysokorychlostních tratí na území hl. m. Prahy, které jsou mimo jiné součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Konkrétně vytváří územní rámec pro koridor vysokorychlostní železnice RS 1 VRT Praha – Brno – Ostrava na území hl. m. Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04). Část zmíněného koridoru vysokorychlostní železnice je v rámci Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice součástí Jižního vstupu Rychlých spojení. Posuzovaná koncepce má tak ke konkrétnímu infrastrukturálnímu požadavku silný vztah.

Závěr

DÚRP VRT PRAHA přispívá k rozvoji využívání železniční dopravy, resp. rozvoji nízkoemisní veřejné dopravy.

DÚRP VRT PRAHA přispívá přímo k naplnění cílů ochrany životního prostředí vyplývajících z koncepčních a strategických dokumentů přijatých jak na nadnárodní, tak vnitrostátní úrovni, u kterých byl identifikován silný vztah.

Silnou vazbu má DÚRP VRT PRAHA na cíle a priority týkající se podpory železniční dopravy a rozvoje nízkoemisní dopravy, včetně ochrany obyvatel a ekosystémů před hlukem.

Zprostředkovaně má DÚRP VRT PRAHA vazbu na cíle a priority týkající se omezování zaboru zemědělského půdního fondu (ZPF) a lesních pozemků (PUPFL) a s tím spojeného omezení fragmentace krajiny. DÚRP

VRT PRAHA má rovněž vztah k cílům z oblasti ochrany životního prostředí, a to z hlediska zlepšení kvality ovzduší a veřejného zdraví (snížení koncentrace škodlivin emitovaných ze silniční dopravy, snížení hlukové zátěže obytného území ze silniční dopravy vlivem převedení části silniční dopravy na železnici), včetně adaptace městských sídel na změny klimatu.

V kapitole 1.9, která přímo navazuje na kapitolu 1.2, je provedeno zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí v rámci posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.

Stanovení referenčních cílů pro jednotlivé složky životního prostředí

Na základě výstupů analýzy relevantních nadnárodních a vnitrostátních dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí vymezeny odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vztahu předmětu DÚRP VRT PRAHA k tématům ochrany životního prostředí a slouží pro potřeby vyhodnocení způsobu zpracování daných cílů ochrany životního prostředí v rámci kapitoly 1.9 tohoto vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Ovzduší, hluk a veřejné zdraví

Koncepce řešící dané cíle: např. Politika územního rozvoje ČR; Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050; Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030

- Omezit hlukovou zátěž z dopravy
- Snižovat emise znečišťujících látek v ovzduší

Klima

Koncepce řešící dané cíle: např. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR; Národní akční plán adaptace na změnu klimatu; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050

- Podporovat rozvoj bezemisní městské hromadné dopravy

Ochrana přírody a krajiny

Koncepce řešící dané cíle: např. Politika územního rozvoje ČR, Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050; Politika krajiny České republiky

- Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny
- Posílit ekologickou stabilitu krajiny

Flóra, fauna a ekosystémy

Koncepce řešící dané cíle: např. Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050

- Posílit biodiverzitu krajiny a její prostupnosti pro biotu

Povrchové a podzemní vody

Koncepce řešící dané cíle: např. Politika územního rozvoje ČR; Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050

- Minimalizovat ovlivnění odtokových poměrů
- Nesnižovat kvalitu a kvantitu podzemních a povrchových vod

Půda

Koncepce řešící dané cíle: např. Politika územního rozvoje ČR; Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050

- Minimalizovat nekoncepční zábory zemědělské půdy (ZPF)
- Minimalizovat nekoncepční zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

1.3 Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyl uplatněn Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA

1.3.1 Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území

Vzhledem k podrobnosti posuzované územně plánovací dokumentace je následující kapitola zpracována v podrobnosti odpovídající jejímu měřítku. Tam, kde je to účelné, je však přistoupeno k podrobnějšímu popisu jednotlivých složek životního prostředí, a to převážně v místech kde dochází k přímému dotčení dané složky životního prostředí s navrhovanými koridory.

Kapitola je zpracovaná především na základě veřejně dostupných databází a zdrojů, které jsou uvedeny v kapitole Použité podklady v závěru dokumentace VVURÚ. Rovněž byly využity Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy), které jsou zpracovány v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů a které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, udržitelný rozvoj území a určují problémy k řešení územně plánovacích dokumentací. V neposlední řadě byly využity poznatky získané při terénních průzkumech území.

V souvislosti se zpracováním dané kapitoly byly sledovány aspekty týkající se životního prostředí, a to v následujícím členění:

- horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie,
- půdy (ZPF a PUPFL),
- povrchové a podzemní vody,
- flóra, fauna a ekosystémy,
- ochrana přírody a krajiny,
- krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus,
- klima a znečištění ovzduší,
- fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění),
- staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy, nakládání s odpady,
- obyvatelstvo – veřejné zdraví,
- kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek.

Pro účely posouzení současného stavu životního prostředí v řešeném území byly zpracovány souhrnné výkresy pro dílčí složky životního prostředí, které jsou uvedeny v samostatné příloze č. 1 této dokumentace VVURÚ. Jedná se o následující výkresy:

- Výkres A: Ochrana přírody a krajiny (1 : 200 000)
- Výkres B: Památková péče (1 : 200 000)
- Výkres C: Ochrana vod (1 : 200 000)
- Výkres D: Ochrana horninového prostředí (1 : 200 000)

Poznámka: Jednotlivé obrázky uvedené v rámci předmětné kapitoly, které obsahují větší počet vrstev s různým datováním jsou citovány pouze pomocí názvu instituce, která data poskytla, neboť rok vytvoření jednotlivých vrstev může být odlišný.

Charakteristika řešeného území

Zájmové území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se nachází v rámci střední a východní části hl. m. Prahy v následujících městských částech:

DD04

Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

Městská část: Praha 4, Praha 10, Praha – Dolní Měcholupy (Praha 11), Praha – Dubeč (Praha 11), Praha – Běchovice (Praha 9) a Praha 15

DD28

Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)

Městská část: Praha 9, Praha 10 a Praha 14

Posuzovaný koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice má rozlohu přibližně 291 ha. Západní část koridoru prochází urbanizovaným územím převážně s rezidenční zástavbou, která ve střední části v oblasti průmyslové malešické zóny přechází do zástavby výrobní. Východní část koridoru poté prochází územím s intenzivní zemědělskou činností charakterizovanou vysokým podílem orné půdy. Zájmové území posuzovaného koridoru je rovněž ovlivněno stávající dopravní, respektive železniční infrastrukturou.

Posuzovaný koridor DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky má rozlohu přibližně 44 ha, přitom se nachází v oblasti mezi rezidenční zástavbou Malešic a Kyjí a Malešickou průmyslovou zónou. Zájmové území je ovlivněno stávající dopravní infrastrukturou, převážně železniční a částečně rovněž silniční.

Dle údajů Českého statistického úřadu je v dotčených městských částech, ve kterých se posuzované koridory DÚRP VRT PRAHA nacházejí, evidováno celkem 421 513 obyvatel (údaj platný k 31. 12. 2024). Níže je uveden celkový počet obyvatel pro jednotlivé městské části.

Tabulka 3 Počet obyvatel v rámci dotčených městských částí

Městská část	Počet obyvatel
Praha 4	135 712
Praha 9	68 919
Praha 10	119 110
Praha 14	50 525
Praha 15	35 991
Praha – Dolní Měcholupy (Praha 11)	4 418
Praha – Dubeč (Praha 11)	4 168
Praha – Běchovice (Praha 9)	2 670
Celkem	421 513

Zdroj: Český statistický úřad, 2024

V návaznosti na řešené území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA jsou pak níže uvedeny jednotlivé charakteristiky životního prostředí.

Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie

Horninové prostředí, ložisková ochrana, přírodní zdroje, radon

Geologické poměry území posuzovaných koridorů jsou uvedeny na základě Geologické mapy České republiky 1 : 50 000 (ČGS).

Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice spadá částečně do soustavy Českého masívu – pokryvné útvary a postvariské magmatidy a náleží do oblasti kvartéru, přičemž zájmové území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice rovněž náleží do soustavy Českého masívu – krystalinikum a prevariské paleozoikum v rámci středočeské oblasti (bohemikum). Horninové složení je v zájmovém území posuzovaného koridoru značně proměnlivé, přičemž se zde střídají horniny svrchního ordoviku, reprezentované převážně zpevněnými sedimenty v podobě tmavošedých jílovců, prachovců, černošedých jílovitých břidlic a tmavých břidlic s horninami holocénu, které jsou zastoupeny převážně nezpevněnými sedimenty v podobě nivních sedimentů, písčitých štěrků a písčito-hlinitých až hlinito-písčitých sedimentů. V oblasti kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav se rovněž nachází navážky, haldy, výsypky a odvaly, které představují nezpevněný typ horniny antropogenního původu. Pouze okrajově se v posuzovaném koridoru vysokorychlostní železnice v oblasti Malešické průmyslové zóny nachází horniny patřící do oblasti české křídové pánve reprezentované jílovcí, uhelnými jílovcí, uhlím, prachovci, pískovci a slepenci.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě (Jahodnické spojky) spadá do soustavy Českého masívu – pokryvné útvary a postvariské magmatidy s nezpevněnými horninami v podobě spraší a sprašových hlín, doprovázené místy nivními sedimenty, pískem a štěrkem z oblasti kvartéru. Střední část zájmového území Jahodnické spojky je dále tvořena zpevněnými horninami v podobě drobů, pískovců a jílovitých břidlic patřících do soustavy Českého masívu – krystalinikum a prevariské paleozoikum. Zcela okrajově se v zájmovém území Jahodnické spojky vyskytují rovněž prachovce a tmavé břidlice doprovázené černošedými jílovitými břidlicemi náležící do středočeské oblasti (bohemikum).

Hydrogeologické poměry

Z hlediska hydrogeologické rajonizace náleží obě řešená území vymezených koridorů DD04 a DD28 do hydrogeologického rajónu 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, který se nachází v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika.

Ložisková ochrana, přírodní zdroje, radon

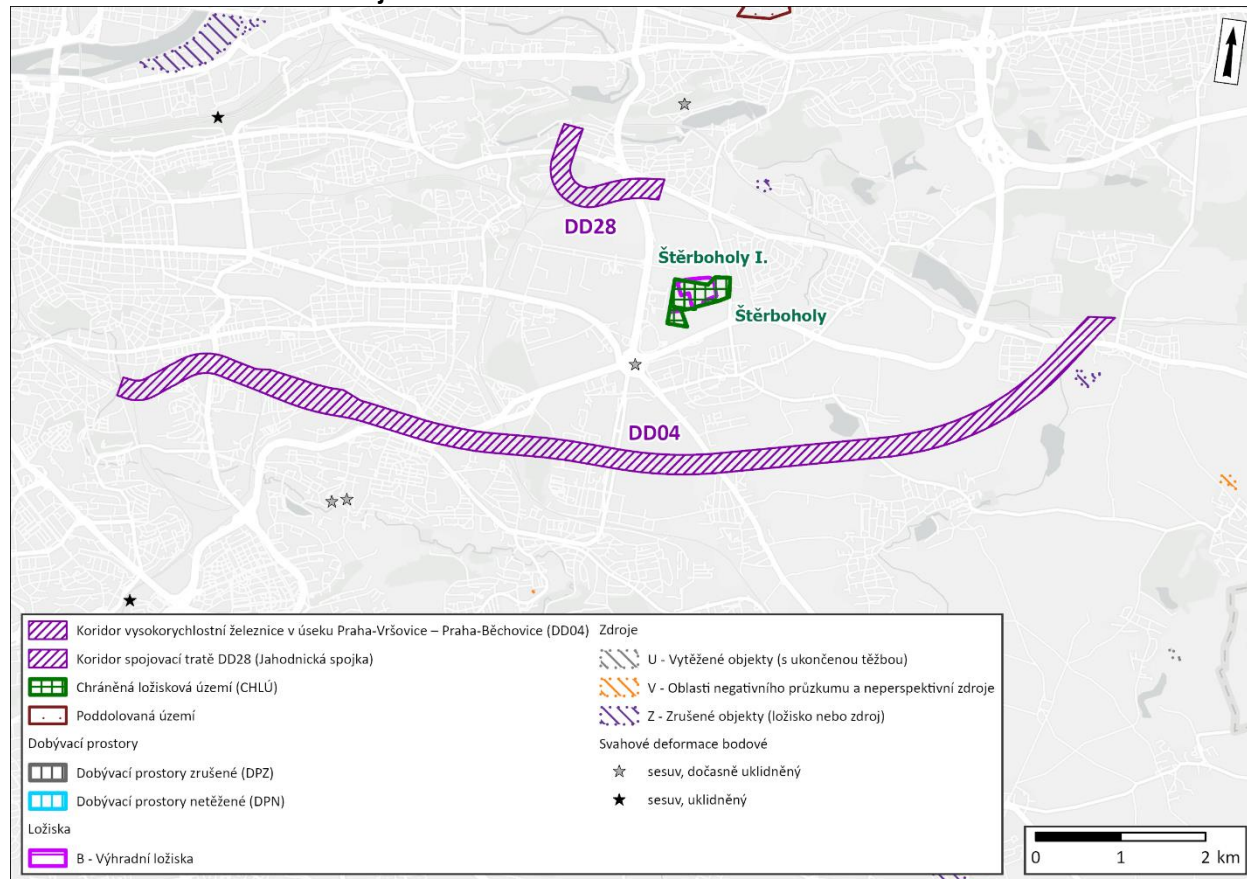
Těžba surovin v současnosti nepatří na území hlavního města Prahy ke stěžejním problémům ochrany životního prostředí. V předmětném území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenacházejí žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území ani ložiska nerostných surovin.

Ve vzdálenosti cca 990 m jihovýchodním směrem, respektive 1 800 m severovýchodním směrem od koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky a koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se nachází vymezený netěžený dobývací prostor Štěrboholy (ID: 70427), ve kterém v minulosti probíhala těžba cihlářské suroviny. Ve stejných místech je rovněž vymezeno stejnojmenné výhradní ložisko (ID: 3107400) pro cihlářskou surovinu a jíly (žáruvzdorné/nežáruvzdorné) a chráněné ložiskové území

Štěrboholy (ID: 10740000) stejné suroviny. Na zmíněné území bezprostředně navazuje vymezené ložisko výhradní suroviny Štěrboholy-jíly (ID: 3255100) a chráněné ložiskové území Štěrboholy I. (ID: 25510000) pro surovinu v podobě keramických a nežáruvzdorných jílu.

Jevy ložiskové ochrany ve vztahu k řešeným koridorům DD04 a DD28 jsou patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 2 Ložisková ochrana v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©ČGS (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Dle Radonové mapy 1 : 50 000 (ČGS) spadá větší část zájmového území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice do oblasti středního radonového indexu. Pouze v oblasti Malešické průmyslové zóny se nachází oblast s nízkým radonovým indexem.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky pak náleží pouze do oblasti se středním radonovým indexem.

Geomorfologické poměry

Geomorfologické poměry území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky jsou uvedeny na základě členění z publikace Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČR (Demek a Mackovčin, 2006).

Zájmová území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky náleží do Hercynského systému, provincie Česká vysočina, subprovincie Poberounská soustava, Brdské oblasti, celku Pražská plošina, podcelku Říčanská plošina a okrsku Úvalská plošina. Pouze okrajová část západního území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice spadá do okrsku Pražské kotliny.

Říčanská plošina je z hlediska horninového složení reprezentována staropaleozoickými a proterozoickými horninami. V jižní části podcelku se jedná o mladotřetihorní zarovnaný povrch, severní část je zastoupena strukturními prvky v podobě křemencových hřbetů a vápencových hřbítků.

Pražská kotlina má charakter erozní kotliny v povodí Vltavy na staropaleozoických jílovcích, prachovcích, břidlicích, drobách, křemencích, vápencích Barrandienu a pleistocenních říčních štěrcích a pískách doprovázená rovinným reliéfem se středopleistocenními a mladopleistocenními říčními terasami a údolními nivami Vltavy a přítoků. Území je charakteristické zástavbou Prahy bez lesů s parky, přičemž tok Vltavy je s četnými mosty a plavebními komorami.

Úvalská plošina má charakter ploché pahorkatiny převážně v povodí Vltavy. Erozně denudační povrch plošiny je rozčleněný s charakteristickými strukturními hřbety a suky se staropleistocenními říčními terasami Vltavy.

Stabilita půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace

Přirozené svahové pohyby jsou v pražských poměrech spíše ojedinělé, častější jsou morfologické formy, které jsou výsledkem fosilních procesů.

Dle údajů České geologické služby se v zájmových územích posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nenachází žádné svahové nestability, resp. žádná sesuvná území, ani poddolované oblasti.

Dle vrstvy PanGeo (IPR hl. m. Prahy) zasahuje západní část posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice do území sesedání antropogenních navážek, přitom se nachází přibližně 100 m jihozápadním směrem od lokality sesedání půdy. Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází cca 230 m jižním směrem od lokality sesedání neznámého typu.

Půdy (ZPF a PUPFL)

Dle údajů z Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (údaj k 06/2025) se v území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice nachází všechny druhy pozemků (orná půda, vinice, zahrada, ovocný sad, trvalý travní porost, lesní pozemek, vodní plocha, zastavěná plocha a nádvoří a ostatní plocha) kromě chmelnic. V území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází pozemky vedené v kategorii zastavěná plocha a nádvoří, ostatní plocha, zahrada, orná půda, a lesní pozemek.

Většina předmětného území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice je antropogenně výrazně ovlivněna. Ve vymezeném koridoru se nachází řada staveb a zpevněných ploch, které slouží pro různé účely (rezidenční zástavba, průmyslová oblast, dopravní infrastruktura), přitom přibližně polovina posuzovaného koridoru převážně ve východní části prochází územím ovlivněným zemědělskou činností (pole, louky, sady). Koridor DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se především ve střední části nachází v místech zahrad a lesních pozemků, které navazují na rezidenční zástavbu rodinných domů na severu a ornou půdu a dopravní infrastrukturu na jihu a východě. Území tzv. Jahodnické spojky je z větší části rovněž antropogenně ovlivněné.

V území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se dle půdní mapy ČR 1 : 50 000 (ČGS) nachází převážně půdní jednotky v podobě antropogenní půdy zavážkové, hnědé půdy, nivní půdy, gleje a hnědozemě. V zájmovém území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází půdní jednotky reprezentované hnědou půdou, hnědozemí, antropogenní půdou zavážkovou a okrajově nivní půdou.

Z celkové plochy pozemků ZPF (celkem cca 113 ha) v koridoru vysokorychlostní železnice DD04 je přibližně 81 % (cca 92 ha) ve III. až V. třídě ochrany ZPF. Zbývajících 19 % ploch pak spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF.

V případě koridoru DD28 je z celkové plochy pozemků ZPF (celkem cca 25 ha) přibližně 62 % (cca 16 ha) ve III. třídě ochrany ZPF. Cca 38 % ploch ZPF pak spadá do IV. a V. třídy ochrany ZPF. Pozemky ZPF I. a II. třídy ochrany se v rámci koridoru DD28 nevyskytují.

V rámci vymezeného koridoru DD04 se vyskytují pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) v ploše cca 13 ha. V rámci vymezeného koridoru DD28 se vyskytují pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) v ploše cca 13 ha. Všechny lesy jsou lesy zvláštního určení kategorie „příměstské a další lesy se zvýšenou funkcí rekreační“.

Rozložení pozemků ZPF a PUPFL v rámci vymezených koridorů DD04 a DD28 je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 3 Plochy ZPF a PUPFL v rámci koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©ČÚZK (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Z hlediska předpokládaného záboru zemědělského půdního fondu (s ohledem na možné vedení budoucího záměru souvisejícího s vymezením koridoru DD04) tvoří z celkového předpokládaného záboru ZPF (celkem 24 ha) z 84 % plochy ZPF spadající do III. až V. třídy ochrany z toho cca 51 % pozemky spadající pod III. třídu ochrany ZPF. Zbývajících 16 % ploch pak spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF.

Z hlediska předpokládaného záboru zemědělského půdního fondu (s ohledem na možné vedení budoucího záměru souvisejícího s vymezením koridoru DD28) převážná většina území spojovací tratě tzv.

Jahodnické spojky zasahuje do pozemků spadajících do III. třídy ochrany ZPF. Zbývající pozemky pak náleží do IV. (cca 35 %), respektive V. (cca 4 %) třídy ochrany ZPF.

Z hlediska předpokládaného záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) lze v ploše koridoru vysokorychlostní železnice DD04 předpokládat (s ohledem na možné vedení budoucího záměru) zábor pozemků PUPFL v rozsahu cca 3,3 ha. V rámci koridoru DD28 lze předpokládat (s ohledem na možné vedení budoucího záměru) zábor pozemků PUPFL v rozsahu cca 2,4 ha.

Povrchové a podzemní vody

Informace o vztahu posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky k povrchovým a podzemním vodám byly čerpány z níže uvedených zdrojů. Jedná se o data Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. M., v.v.i., dále o informace z platných ÚAP hl. m. Prahy.

Povrchové vody

Hydrologické povodí

Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky spadá do hydrologického povodí 1-12-01 Vltavy od Berounky po Rokytku. Plocha tohoto povodí zahrnuje zhruba 429 km².

Vodní toky, vodní plochy a přirozený povrchový odtok

Dle digitální báze vodohospodářských dat (DIBAVOD) a centrální evidence vodních toků (CEVT) protéká územím posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice hned několik významnějších vodních toků. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok (IDVT: 10254070), který pramení v lesní enklávě západně od Malešické průmyslové oblasti, přitom střední částí posuzovaného koridoru protéká v délce cca 1,3 km Hostavický potok (IDVT: 10103137). Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok (IDVT: 10100298), Rokytku (IDVT: 10100106) a Běchovický potok (ID: 10102790) v místech, kde došlo v minulosti k rozsáhlé revitalizaci jejich údolních niv. Ve zmiňované lokalitě posuzovaný koridor rovněž zasahuje do několika bezejmenných vodních toků (IDVT: 10258414; 10273198 a 10275197). Západní část posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se rovněž nachází přibližně 15 m západním směrem od vodního toku Botič (IDVT: 10100145).

Dle digitální báze vodohospodářských dat (DIBAVOD) a centrální evidence vodních toků (CEVT) neprotéká územím koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky žádný vodní tok, avšak přibližně 25 m severním směrem od jeho hranice se nachází vodní tok v podobě Rokytky (IDVT: 10100106).

Dle digitální báze vodohospodářských dat (DIBAVOD) se v zájmovém území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nenachází žádná vodní nádrž. Posuzovaný koridor DD04 se však nachází v blízkosti retenční vodní nádrže Slatina (ID: 112010330001) na území MČ Praha – Dubeč, přičemž ve vzdálenosti do 300 m od jeho hranice se rovněž nachází několik bezejmenných vodních nádrží, které slouží převážně jakožto dešťové zdrže v rámci souvislé zástavby. Dle dat z ÚAP hl. m. Prahy (IPR hl. m. Prahy 2024) se v rámci posuzovaného koridoru DD04 nachází několik drobných vodních ploch, který mají přírodní charakter, přitom se nacházejí v revitalizovaném údolí Říčanského potoka, Rokytky a Běchovického potoka ve východní části posuzovaného koridoru a v místech mokřadů Triangl ve střední části posuzovaného koridoru.

Z hlediska vhodnosti k vsakování stanované dle geologie a morfologie území (Vsakovací mapy hl. m. Prahy) se řešená území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nachází v územích kategorizovaných jako vhodné až nevhodné k vsakování, převažuje však území nevhodné. Místy se rovněž nachází lokality podmínečně vhodné k zasakování.

Přirozený povrchový odtok je v rámci posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice výrazně narušen antropogenními zásahy převážně v jeho západní a střední části, kde prochází silně urbanizovaným územím s vysokým podílem zpevněných ploch (obytná a průmyslová zástavba s hustou dopravní sítí). Východní část zájmového území posuzovaného koridoru DD04 poté prochází převážně zemědělskou krajinou s vysokým podílem orné půdy, doprovázenou zahradami a sady, kde je přirozený povrchový odtok částečně zachován, respektive se zde vyskytují nezpevněné plochy s rostlým terénem.

Území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky je tvořeno převážně nezpevněnými plochami v podobě orné půdy, zahrad a lesních pozemků, které navazují na zpevněné plochy dopravní infrastruktury (železniční trať, silniční komunikace) a rezidenční zástavby.

Záplavová území

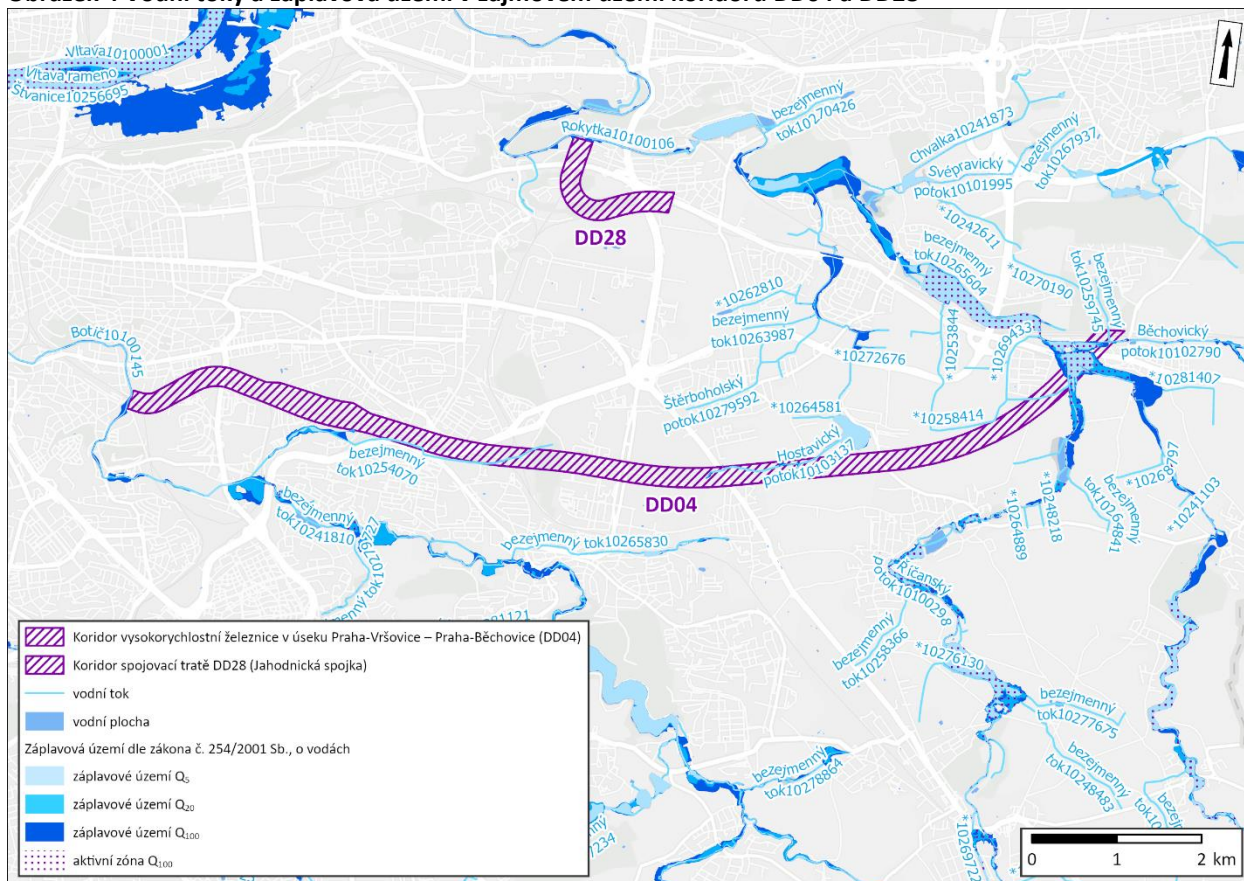
Informace o vztahu posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky k záplavovým územím byly čerpány z níže uvedených zdrojů. Jedná se o data Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. M. Komentovaná záplavová území vychází ze zákona č. 254/2001 Sb., o ochraně vod, ve znění pozdějších předpisů.

Západní část posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice leží v záplavovém území Q_{100} vodního toku Botič (IDVT: 10100145). V blízkosti kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a v oblasti mokřadů Triangl je v rámci posuzovaného koridoru vymezeno záplavové území Q_{100} , Q_{20} a Q_5 podél Slatinského potoka (IDVT: 10254070). Stejně kategorie záplavových územích jsou vymezeny rovněž podél Hostivického potoka (IDVT: 10103137), který kříží posuzovaný koridor přibližně v jeho střední části. Záplavové území Q_{100} , Q_{20} a Q_5 je rovněž vymezeno v rámci údolní nivy Říčanského potoka (IDVT: 10100298), Rokytky (IDVT: 10100106) a Běchovického potoka (ID: 10102790) ve východní části posuzovaného koridoru. V téže oblasti se také nachází aktivní zóny stoleté vody Rokytka a Říčanského potoka.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenachází v žádném záplavovém území. V bezprostřední blízkosti ve vzdálenosti do 10 m od jeho hranice je však vymezeno záplavové území pro Q_{100} vodního toku Rokytka (IDVT: 10100106), v rámci jehož koryta je vymezeno rovněž záplavové území pro Q_{20} a Q_5 .

Vodní toky, vodní plochy a vymezená záplavová území v zájmovém území koridorů DD04 a DD28 jsou patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 4 Vodní toky a záplavová území v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©VÚV TGM, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Útvary povrchových vod

Z hlediska dotčených útvarů povrchových vod spadá zájmové území do mezipovodí útvaru pro 3. plánovací cyklus oblasti povodí Labe, resp. konkrétně se jedná o následující útvary:

- DVL_0820 Vltava od toku Berounka po ústí do Labe (kategorie řeka)
- DVL_0740 Botič od pramene po ústí do toku Vltava.
- DVL_0750 Rokytky od pramene po ústí do toku Vltava

Charakteristika vodních útvarů povrchových vod je uvedena v následující tabulce.

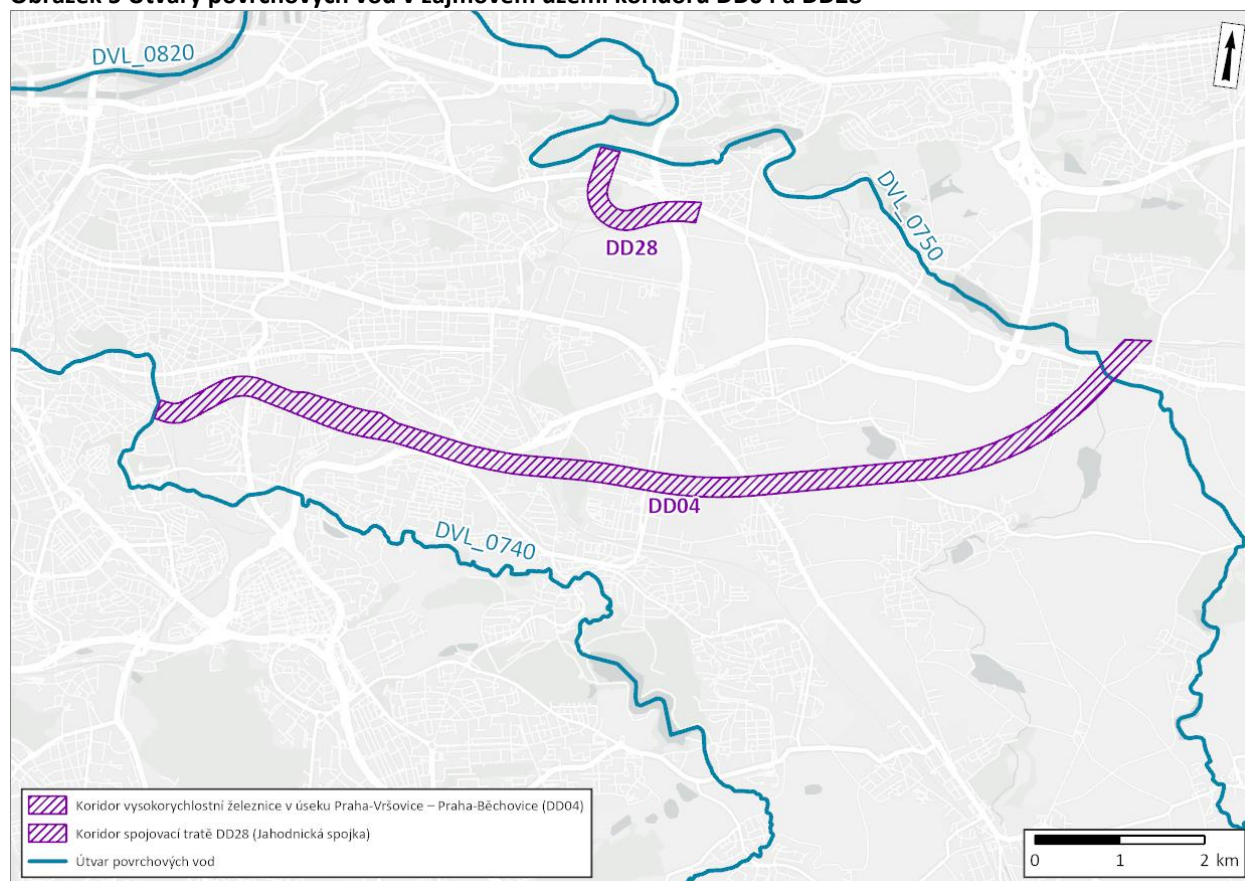
Tabulka 4 Charakteristika dotčených útvarů povrchových vod

Název útvaru	Obecné informace o útvaru povrchových vod	
Vltava od toku Berounka po ústí do Labe (kategorie řeka)	ID útvaru	IDVL_0820
	Plocha mezipovodí (km ²)	445,128 km ²
	Dílčí povodí	Dolní Vltava
	Oblast povodí	Labe
	Stav útvaru povrchových vod	
	Ekologický stav/potenciál	Střední potenciál
	Chemický stav	Nedosažení dobrého stavu
Botič od pramene po ústí do toku Vltava	ID útvaru	DVL_0740
	Plocha mezipovodí (km ²)	135,764 km ²
	Dílčí povodí	Dolní Vltava
	Oblast povodí	Labe
	Stav útvaru povrchových vod	
	Ekologický stav/potenciál	Poškozený stav
	Chemický stav	Nedosažení dobrého stavu
Rokytká od pramene po ústí do toku Vltava	ID útvaru	DVL_0750
	Plocha mezipovodí (km ²)	140,304 km ²
	Dílčí povodí	Dolní Vltava
	Oblast povodí	Labe
	Stav útvaru povrchových vod	
	Ekologický stav/potenciál	poškozený stav
	Chemický stav	nedosažení dobrého stavu

Zdroj: Hydroekologický informační systém VÚV TGM, v.v.i.

Mezipovodí útvarů povrchových vod v zájmovém území koridorů DD04 a DD28 jsou patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 5 Útvary povrchových vod v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©VÚV TGM (2022), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Ochrana vod

Posuzované koridory DD04 vysokorychlostní železnice a DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnickou spojkou se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nenachází se ani v ochranném pásmu vodárenských nádrží (OPVN) nebo ochranném pásmu vodních zdrojů (OPVZ).

Území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází v citlivé oblasti, která je vymezená pro celé území ČR, resp. všechny povrchové vody na území České republiky jsou vymezeny jako citlivé oblasti (dle zákona č. 254/2001 Sb., o ochraně vod, ve znění pozdějších předpisů).

Dále se východní část posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice nachází ve zranitelných oblastech (dle zákona č. 254/2001 Sb., o ochraně vod, ve znění pozdějších předpisů), které jsou vymezeny v rámci katastrálních území Dubče a Běchovic.

V řešených koridorech drážní dopravy ani na území hl. m. Prahy se nenachází žádné přírodní léčivé zdroje ani zdroje přírodních minerálních vod, či jejich ochranná pásma.

Jakost povrchových vody

Předmětné území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází v oblasti povodí Labe v rámci dílčího povodí Dolní Vltavy.

Následující údaje vychází ze *Zprávy o hodnocení jakosti povrchových vod v dílčím povodí Dolní Vltavy za období 2023-2024* (Povodí Vltavy, 2025):

Porovnání historických dat o jakosti povrchové vody ve vodních tocích s daty současnými ukazuje, že v dílčím povodí Dolní Vltavy došlo u řady ukazatelů jakosti vody k podstatnému zlepšení. Důvodem je hlavně postupné omezování znečištění vypouštěného z bodových zdrojů znečištění komunálního nebo průmyslového charakteru. Ve většině vodních toků došlo v posledních letech kromě poklesu organického znečištění i k výraznému zlepšení jakosti vody v ukazateli amoniakální dusík. Patrný je i pokles v ukazateli celkový fosfor a u řady vodních toků mírně klesají i koncentrace dusičnanového dusíku.

V posledních deseti až patnácti let se však zlepšující trend v jakosti vody spíše zastavil, nebo se u některých toků i mírně zhoršuje (jak dokumentují dlouhodobé přehledy sledování základních chemických ukazatelů). Vliv bodových zdrojů na jakost povrchových vod v důsledku rekonstrukcí a intenzifikací čistíren odpadních vod nemá již tak patrný pozitivní efekt. Převažuje vliv plošného i difuzního znečištění vod v závislosti na hydrologických, ale i klimatických podmínkách. Nelze opomenout ani významný vliv volných kanalizačních výústí a odlehčování odpadních vod na jednotných kanalizačních sítích.

Podzemní vody

Z hlediska hydrogeologické rajonizace náleží oba řešené koridory do hydrogeologického rajónu 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, který se nachází v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika.

Útvary podzemních vod

Útvar podzemní vody je vymezené soustředění podzemní vody v příslušném kolektoru nebo kolektorech, tj. horninová vrstva nebo souvrství hornin s dostatečnou propustností, umožňující významnou spojitou akumulaci podzemní vody nebo její proudění či odběr.

Ve smyslu Vyhlášky č. 5/2011 Sb., o vymezení hydrogeologických rajónů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu podzemních vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod je možno zájmové území začlenit do rajónu č. 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy.

Zájmové území je situováno v útvaru podzemních vod „Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy“ (ID 62500), jehož charakteristika je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 5 Charakteristika dotčeného útvaru podzemních vod

Obecné informace o útvaru podzemních vod	
ID útvaru	62500
Název útvaru	Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy
Plocha (km ²)	1 181,54
Dílčí povodí	Dolní Vltava
Povodí	Labe
Stav útvaru podzemních vod	
Kvantitativní stav	Dobrý
Chemický stav	Dobrý

Zdroj: Hydroekologický informační systém VÚV TGM, v.v.i.

Útvary povrchových vod v zájmovém území koridorů DD04 a DD28 jsou patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 6 Útvary podzemních vod v zájmovém území koridorů DD04 a DD28

Zdroj: ©ESRI, ©VÚV TGM (2016), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Jakost a množství podzemních vod

Území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojující tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází v oblasti povodí Labe v rámci dílčího povodí Dolní Vltavy.

Bilance jakosti podzemních vod v povodí Dolní Vltavy je získána ze *Zprávy o hodnocení množství a jakosti podzemních vod v dílčím povodí Dolní Vltavy za rok 2024* (Povodí Vltavy, 2025):

V rámci hodnocení hydrogeologických rajonů pro potřeby vodohospodářské bilance množství podzemních vod v roce 2023 byla většina hydrogeologických rajonů a příslušných vodních útvarů v dílčím povodí Dolní Vltavy vyhodnocena jako bilančně v dobrém stavu. Pouze u hydrogeologických rajonů 5140 a 6250 byl v roce 2023 překročen bilanční limit během letních měsíců. V dalším období roku došlo k návratu k dobrému stavu v celé ploše tohoto rajonu.

V rámci hodnocení hydrogeologických rajonů pro potřeby vodohospodářské bilance množství podzemních vod v roce 2024 byla většina hydrogeologických rajonů a příslušných vodních útvarů v dílčím povodí Dolní Vltavy vyhodnocena jako bilančně v dobrém stavu. Pouze u hydrogeologických rajonů 6250 byl v roce 2024 mírně překročen bilanční limit během srpna, po většinu roku byl tento rajon v dobrém bilančním stavu.

V hydrogeologických rajonech v dílčím povodí Dolní Vltavy není třeba požadovat při povolování nových odběrů podzemní vody významná omezení v povolovaném množství. Význam těchto hydrogeologických rajonů z vodohospodářského hlediska a z hlediska významu režimu podzemních vod je, vzhledem k jejich rozlehlosti, geologické stavbě a hydrogeologickým poměrům, velmi různý. Je třeba však vzít v úvahu, že

předkládané bilanční hodnocení množství podzemní vody neřeší problematiku lokálních a individuálních zdrojů, kde dochází v posledních letech často ke snižování úrovní hladin podzemních vod především u mělkých zvodní. Tyto poklesy jsou mnohde vyvolané výkyvy a nedostatkem atmosférických srážek v některých lokalitách a v neposlední řadě také vyšším zatížením zdrojů z hlediska množství odebírané podzemní vody především v místech s velkým množstvím studní pro individuální potřebu a s tím souvisejícím i vzájemným ovlivňováním zdrojů podzemních vod.

Flóra, fauna a ekosystémy

Biogeografické začlenění

Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se z hlediska biogeografického členění ČR nachází převážně v Českobrodském bioregionu v rámci hercynské podprovincie (Culek a kol., 2013). Západní část posuzovaného koridoru pak náleží do Řipského bioregionu.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází na hranici výše zmíněných bioregionů, přičemž severní polovina zájmového území koridoru náleží do Řipského bioregionu a jižní a východní polovina do bioregionu Českobrodského.

Českobrodský bioregion je dnes z naprosté většiny intenzivně zemědělsky využíván, přesto se zde zachovaly unikátní komplexy přirozených částečně podmáčených dubových lesů. Českobrodský bioregion tvoří plošiny na starších sedimentech s pokryvy spraší a vegetací hájů s malými ostrovy acidofilních doubrav, významná jsou menší skalnatá údolí s acidofilními a teplomilnými doubravami i skalními společenstvy. Převažuje slabě teplomilná biota 2. (bukovo-dubového) vegetačního stupně, v jihozápadní části je již biota 3. (dubovo-bukového) vegetačního stupně. Flóra bioregionu je charakterizována zastoupením hercynské hájové květeny.

Řipský bioregion tvoří opuková tabule s ochuzenou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně, ve vyšších polohách s přechody do 3. dubovo-bukového vegetačního stupně. Bioregion leží v termofytiku. Bioregion byl již v prehistorické době odlesněn na většině plochy a rozloha lesů je stále velmi omezená. Lesy jsou menší, převážně kulturní bory, ale jsou zde i zbytky dubohabřin a doubrav. V Řipském bioregionu v současnosti dominuje orná půda, cenné jsou fragmenty travních lad a skalního řídkolesí. Vodní plochy tvoří především hladiny Ohře a Vltavy, rybníků je málo a jsou malé. Velkou plochu zabírá zástavba hlavního města, pokračující podél Vltavy až po Kralupy. Hranice vůči Českobrodskému bioregionu jsou výrazné, geomorfologické, klimatické i biotické. Od Českobrodského bioregionu se odlišuje zastoupením teplomilných doubrav se šipákem, negativně absencí mezofilních lipových doubrav.

Fytogeografické začlenění

Zájmové území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky náleží do fytogeografické oblasti Termofytikum (České termofytikum).

Kategorizace území podle Katalogu biotopů ČR

Vzhledem k umístění posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice v rámci souvislé zástavby v hl. m. Praze a v rámci zemědělské krajiny přípraží je řešené území dle vrstvy Mapování biotopů od AOPK ČR převážně neklasifikováno. Západní část zájmového území posuzovaného koridoru, která prochází převážně souvislou zástavbou a průmyslovou zónou Malešice, odpovídá dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2010) biotopu X1 – Urbanizovaná území z formační skupin biotopů silně ovlivněných, nebo vytvořených člověkem (X). Východní část posuzovaného koridoru pak prochází převážně zemědělskou

krajinnou s ornou půdou a roztroušenými sady, které místy přechází do lad, což odpovídá biotopu X2 – Intenzivně obhospodařovaná pole, X4 – Trvalé zemědělské kultury, X7 – Ruderální bylinná vegetace mimo sídla a X8 – Křoviny s ruderálními a nepůvodními druhy. Mapované biotopy, které se nachází v rámci zájmového území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se vyskytují převážně v rámci křížených vodních toků a jejich údolních niv a v rámci lesních pozemků.

Jedná se o následující biotopy:

- L2.2 – Údolní jasanovo-olšové luhy
- L3.1 – Hercynské dubohabřiny
- T1.4 – Aluviální psárkové louky
- T1.5 – Vlhké pcháčové louky
- K1 – Mokřadní vrbiny
- M1.1 – Rákosiny eutrofních stojatých vod
- V1G – Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod, porosty bez ochrannářsky významných vodních makrofytů
- V4B – Makrofytní vegetace vodních toků, stanoviště s potenciálním výskytem vodních makrofytů nebo se zjevně přirozeným či přírodě blízkým charakterem koryta
- X5 – Intenzivně obhospodařované louky
- X7A – Ruderální bylinná vegetace mimo sídla, ochrannářsky významné porosty
- X12 – Nálety pionýrských dřevin

Z výše uvedených biotopů představuje hodnotnější typ stanoviště převážně biotop L2.2, který je součástí prioritního stanoviště smíšených jasanovo-olšových lužních lesů temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) uvedený v příloze č. II Směrnice Rady č. 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnická spojka je dle vrstvy Mapování biotopů od AOPK ČR převážně neklasifikováno. Aktuální stav zájmového území (areál pěstební zahrady Botanické zahrady SOŠ Malešice, který přechází do zemědělských pozemků v podobě orné půdy a částečně urbanizovaného území tvořeného převážně dopravní infrastrukturou a rezidenční zástavbou) odpovídá dle Katalogu biotopů ČR (editor Chytrý a kol., 2010) biotopu X1 – Urbanizovaná území a X2 – Intenzivně obhospodařovaná pole z formační skupin biotopů silně ovlivněných, nebo vytvořených člověkem (X). Lesní porosty, které se nacházejí v rámci koridoru DD28 tzv. Jahodnické spojky jsou dle vrstvy Mapování biotopů od AOPK ČR klasifikovány jakožto biotop X9B – Lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami a okrajově rovněž jako X9A – lesní kultury s nepůvodními jehličnatými dřevinami a L3.1 – Hercynské dubohabřiny s formační skupiny biotopu lesů (L).

Konsolidovaná vrstva ekosystémů (KVES)

Dle konsolidované vrstvy ekosystémů (KVES) od AOPK ČR převažují v rámci západní části posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice ekosystémy souvislé zástavby, dopravní sítě a průmyslové a obchodní jednotky. Na východě pak převažují ekosystémy orné půdy doprovázené rozptýlenou zelení a nepůvodními křovinami. V místech kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav dominují městské zelené, okrasné zahrady, parky, hřbitovy. V menší míře se v posuzovaném koridoru vyskytují

ekosystémy vedené v kategorii skal, lomů (umělé), skládek a stavenišť, doubrav a dubohabřin, lužních a mokřadních lesů, bažin, močálů, ovocných sadů, zahrad, hospodářských listnatých lesů nebo vodních toků.

V zájmovém území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky převažují ekosystémy dopravní sítě, degradovaných travních porostů, hospodářských listnatých lesů a orné půdy. V menší míře se zde vyskytují ekosystémy rozptýlené zeleně, doubrav a dubohabřin, hospodářských jehličnatých lesů, městských zelených ploch, okrasných zahrad, parků, hřbitovů, ovocných sadů, zahrad, hospodářských smíšených lesů, nepůvodních křovin a souvislé zástavby.

Potenciální přirozená vegetace

Potenciální přirozená vegetace je ve většině zájmového území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky reprezentována lipovou doubravou (*Tilio_Betuletum*). Západní okrajová část posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice je reprezentována černýšovou dubohabřinou (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). (Neuhäuslová a kol., 1988).

Konkrétněji je potenciální přirozenou vegetací v Řipském regionu mozaika teplomilných doubrav svazu *Quercion petraeae* (zejména asociace *Potentillo albae-Quercetum*), vzácnější jsou teplomilné typy dubohabřin (asociace *Melampyro nemorosi-Carpinetum betuli*). Přirozené bezlesí je přítomno především na skalách, náleží svazu *Alyso-Festucion pallentis*, snad k němu patří i některé typy stepí s vegetací svazů *Festucion valesiacae* a *Bromion erecti*. Kolem řek bylo ostrůvkovitě vyvinuto bezlesí v podobě mokřadní a vodní vegetace (*Phalaridion arundinaceae* a *Bidention tripartitae*) (Culek a kol., 2013).

V Českobrodském regionu se jedná o háje svazu *Carpinion*, zejména *Melampyro nemorosi-Carpinetum betuli*, na těžších podmáčených půdách charakteristicky i *Tilio cordatae-Betuletum pendulae*. Okrajově zasahovaly i acidofilní doubravy (*Genisto germanicae-Quercion*) a méně náročné typy teplomilných doubrav (*Potentillo albae-Quercetum*). Podél vodních toků byly luhy, zastoupené nejspíše asociacemi *Pruno padi-Fraxinetum excelsioris*, *Stellario nemorum-Alnetum glutinosae* a *Carici remotae-Fraxinetum excelsioris*. Bažinné olšiny (*Carici elongatae-Alnetum glutinosae* a *Carici acutiformis-Alnetum glutinosae*) byly zřejmě velmi řídké. Na otevřených místech skalek bylo snad maloplošné přirozené bezlesí (Culek a kol., 2013).

Aktuální vegetace

Západní část zájmového území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice prochází silně urbanizovaným územím, převážně pak v trase stávající železniční trati. Vzhledem k výše uvedenému je zde vegetace zastoupena převážně nálety křovin a dřevin s doprovodnou travinnou a bylinnou vegetací s výskytem ruderálních a nepůvodních druhů, především pak v prostoru kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. V okolí rezidenční zástavby se rovněž vyskytuje vegetace zahrad s roztroušenou výsadbou ovocných a okrasných stromů, které místy přecházejí do parkových ploch a trávníků. Hodnotnější vegetace se nachází v prostoru mokřadů Triangl a navazujícího lesního pozemku, kde se vyskytuje makrofytní vegetace stojatých vod doprovázená lužní vegetací, přičemž v rámci navazujícího lesního pozemku se vyskytuje zapojená lesní vegetace hercynské dubohabřiny. Východní část posuzovaného koridoru prochází převážně zemědělskou krajinou tvořenou ornou půdou v doprovodu s lučními porosty a sady, které jsou místy doplněné o podmáčené lody s roztroušeným výskytem keřů (převážně vrb *Salix sp.*). Podél křížených vodních toků jsou rovněž přítomny částečně zachovalé lužní porosty olší, jasanů a vrb doprovázené bylinnou a křovinnou vegetací. Půdní bloky s ornou půdou jsou poté částečně rozčleněné křovinnou a dřevinnou vegetací s častým výskytem hlohu (*Crataegus sp.*), trnky

obecné (*Prunus spinosa*) a růže šípkové (*Rosa canina*). V místech soutoku Říčanského potoka, Rokytky a Běchovického potoka se částečně dochovala vegetace aluviálních psárkových luk s mokřadní vegetací lokalizovanou kolem revitalizovaných tůní a vodních koryt. Omezeně se zde vyskytuje rovněž vegetace intenzivně spásaných pastvin s hojným výskytem pastevních plevelů (např. šťovíkem *Rumex sp.*).

Zájmové území koridoru konvenční železniční trati DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky prochází ve východní a jižní části územím ovlivněným dopravní infrastrukturou a zemědělskou činností, přičemž se zde vyskytuje liniová zeleň s četným výskytem nepůvodních druhů, která ve východní části přechází do parkových ploch s intenzivně udržovanými trávničky. Jižní část zájmového území koridoru DD28 je tvořena převážně ornou půdou s výskytem kulturních plodin. V rámci střední části zájmového území se dále vyskytují porosty zapojených listnatých a jehličnatých dřevin s výskytem nepůvodního dubu červeného (*Quercus rubra*), na které navazuje areál pěstebních zahrad Botanické zahrady SOŠ Malešice. Severní část zájmového území je dále tvořena zapojenými lesními porosty převážně listnatých dřevin, které přecházejí do zahrad rezidenční zástavby.

Fauna

Předmětná území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky (DD28) se z hlediska biogeografického členění ČR nachází v Českobrodském a Řípském bioregionu.

Fauna Řípského bioregionu je silně antropogenně ochuzená s převahou kulturní otevřené stepy s výskytem např. havrana polního, ve které se zachovaly zbytky xerotermofilních společenstev s charakteristickým druhem měkkýše trojzubky stepní. Do lesnatých stanovišť v mělkých údolích pronikají např. slimáčník táhlý. Břehové porosty podél vod obývá moudivláček lužní. Vodní toky bioregionu mají charakter potoků a menších říček, náleží do pstruhového, na dolních tocích lipanového pásma. Zastoupeny jsou i stojaté vody rybníků a malých nádrží s typickou faunou.

Mezi významné druhy bioregionu lze zařadit následující:

- | | |
|---|---|
| • břehule říční (<i>Riparia riparia</i>) | • suchomilka obecná (<i>Xerolenta obvia</i>) |
| • moudivláček lužní (<i>Remiz pendulinus</i>) | • suchorypka rýhovaná (<i>Helicopsis striata</i>) |
| • havran polní (<i>Corvus frugilegus</i>) | • trojzubka stepní (<i>Chondrula tridens</i>) |
| • ropucha krátkonohá (<i>Epidalea calamita</i>) | • slimáčník táhlý (<i>Semilimax semilimax</i>) |
| • skokan štíhlý (<i>Rana dalmatina</i>) | • kobylka tečkovaná (<i>Leptophyes punctatissima</i>) |
| • mlok skvrnitý (<i>Salamandra salamandra</i>) | |

Původní fauna Řípského bioregionu je silně antropogenně pozměněná a ochuzená hercynského původu. V současnosti jde většinou o téměř bezlesou kulturní step, charakterizovanou např. koloniemi havrana polního nebo výskytem dytíka úhorního. Do ní místy pronikly (např. vřetenuška pozdní) nebo přežívají zástupci středočeské suchomilné fauny, včetně druhů atlantsko-mediterránního původu (travařka Nickerlova). Hlavní řeky – Labe, Vltava a Ohře patří v zásadě do cejnového pásma, na Vltavě ještě doznívá vliv Vltavské kaskády, a tak má řeka částečně charakter sekundárního pstruhového pásma. Ostatní potoky a říčky náleží do parmového až cejnového pásma. V nivách toků jsou významná odříznutá ramena s typickou faunou nížinných stojatých vod.

Mezi významné druhy bioregionu lze zařadit následující:

- | | |
|---|---|
| • myšice malooká (<i>Apodemus uralensis</i>) | • stepník rudý (<i>Eresus kollari</i>) |
| • dytík úhorní (<i>Burhinus oedicephalus</i>) | • saranče vlašská (<i>Calliptamus italicus</i>) |

- břehule říční (*Riparia riparia*)
- moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*)
- havran polní (*Corvus frugilegus*)
- ropucha krátkonožá (*Epidalea calamita*)
- mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*)
- suchomilka obecná (*Xerolenta obvia*)
- suchorypka rýhovaná (*Helicopsis striata*)
- trojzubka stepní (*Chondrula tridens*)
- bezočka šídlovitá (*Cecilioides acicula*)
- zrnovka třízubá (*Pupilla triplicata*)
- páskovka žíhaná (*Cepaea vindobonensis*)
- skálovka česká (*Haplodrassus bohemicus*)
- kobylka tečkovaná (*Leptophyes punctatissima*)
- cvrčivec révový (*Oecanthus pellucens*)
- vřetenuška pozdní (*Zygaena laeta*)
- travačka Nickerlova (*Luperina nickerlii*)
- t. stepní (*Oria musculosa*)
- zdobníček Nickerlův (*Isidiella nickerlii*)
- makadlovka *Mesophleps trinotellus*
- krasec trójský (*Cylindromorphus bohemicus*)
- nesytky česká (*Pennisetia bohémica*)

Výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů

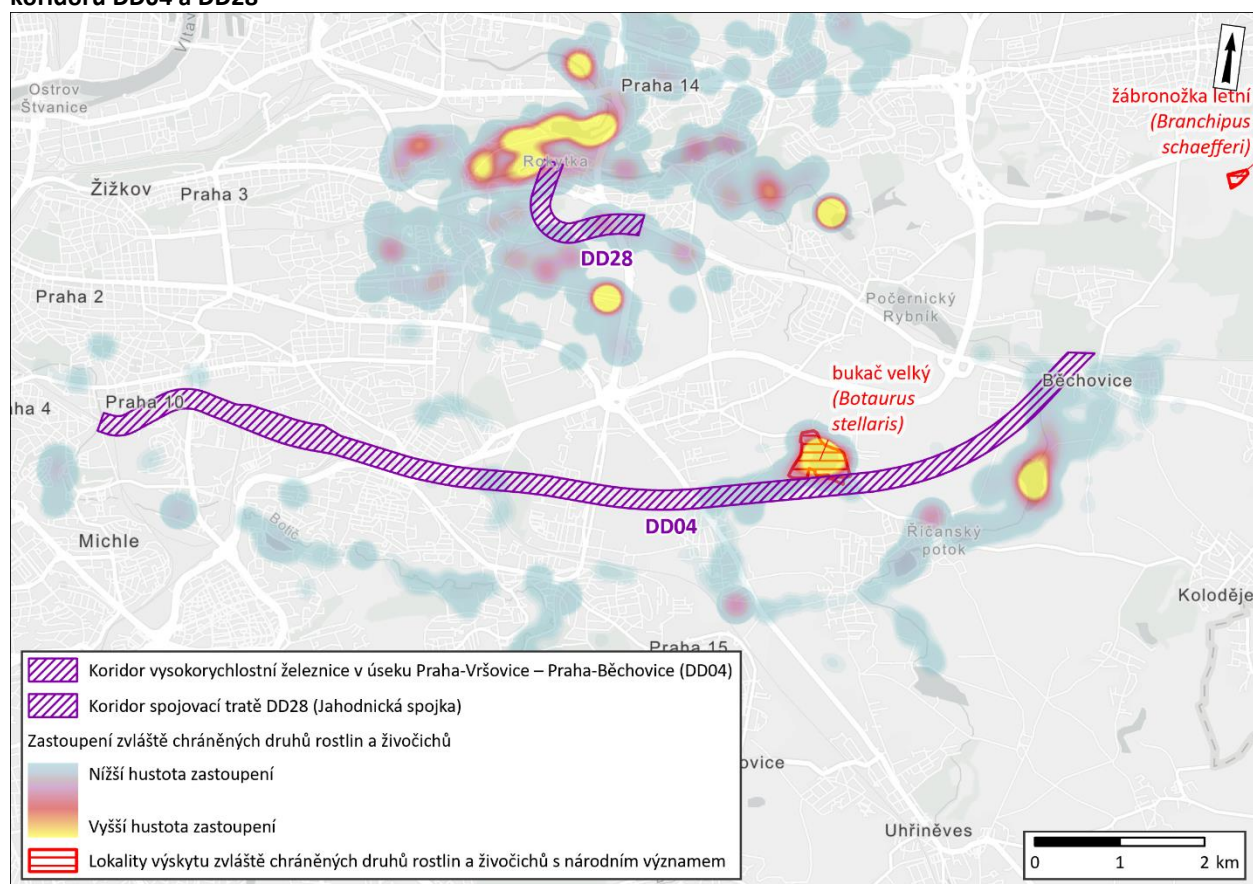
Dle dat z nálezové databáze ochrany přírody od AOPK ČR je v rámci posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnická spojka evidován výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů je jednou z nejvýznamnějších lokalit, v místě posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice, Litožnický rybník, včetně meandrujícího Říčanského potoka, který tvoří osu přírodního parku Říčanka. Lokalita, nacházející se ve východní části koridoru, je významná díky rozsáhlým litorálním porostům, které tvoří útočiště pro velké množství ptactva a obojživelníků. Další významnou lokalitou z hlediska biodiverzity a výskytu zvláště chráněných druhů je retenční nádrž Slatina, která je současně lokalitou výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*). Jedná se o významné hnízdiště vzácných druhů ptáků vázaných na litorální porosty.

Z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v rámci koridoru konvenční železniční trati DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky je významné okolí toku Rokytka severně od posuzovaného koridoru až po zaústění do Hořejšího rybníka. Významným úsekem je meandrující část toku, kde byl identifikován výskyt bobra evropského, řady letounů a zvláště chráněných druhů ptactva.

Lokality s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů ve vztahu k zájmovým územím koridorů DD04 a DD28 jsou patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 7 Místa se zvýšeným výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle NDOP v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©AOPK (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Ochrana přírody a krajiny

Informace o vztahu posuzovaného území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky k zvláště chráněným územím, přírodním parkům, památným stromům a lokalitám NATURA 2000 byly čerpány z dat ochrany přírody a krajiny od AOPK ČR. Informace o registrovaných významných krajinných prvcích a územním systému ekologické stability byly čerpány z platných ÚAP hl. m. Prahy a platného Územního rozvoje plánu.

Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky a památné stromy

Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani do jeho ochranného pásma podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližší zvláště chráněné území od hranice zájmového území posuzovaného koridoru DD04 je přírodní památka Lítožnice, která se nachází cca 360 m jihovýchodním směrem, přitom její ochranné pásmo se nachází cca 315 m stejným směrem od hranice posuzovaného koridoru. Nejbližší zvláště chráněné území od hranice koridoru DD28 se nachází cca 1 km severovýchodním směrem, respektive 950 m stejným směrem od jeho ochranného pásma, jedná se o přírodní památku Pražský zlom.

Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice ve východní části bezprostředně navazuje na území přírodního parku Říčanka vymezeného podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Přírodní park Říčanka se rozkládá podél Říčanského potoka mezi

Uhřetěvesí a Běchovicemi, přitom si dosud uchoval ráz venkovské krajiny, kde se střídají pole, louky a rybníky s většími i menšími lesními porosty.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky v severní části bezprostředně navazuje na území přírodního parku Smetanka, který se rozkládá kolem Rokytky a její údolní nivy, přitom středem přírodního parku se táhne lesnatý hřeben vrchu Smetanka (242 m n. m.), svah U hloubětínské vinice (Hloub) a svah Pod Hájem nad osadou Aloisov.

V území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se nachází řada významných krajinných prvků dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (tzv. VKP „ze zákona“). Jedná se o plochy lesů, které se nacházejí ve střední části zájmového území předmětného koridoru před Malešickou průmyslovou zónou a jižně od lokality Nová Dubeč ve východní části zájmového území. V tomto ohledu je však nutné zdůraznit, že lesní pozemky jižně od lokality Nová Dubeč představují nově založené porosty s hustou výsadbou převážně listnatých dřevin v pravidelných řádcích, přitom část území je v aktuálním stavu využívána jakožto pole. Posuzovaný koridor rovněž v západní a východní části bezprostředně navazuje na rozsáhlejší lesní celky v lokalitě Bohdalec a lesoparku Vinice. Dále se v rámci zájmového území posuzovaného koridoru nachází vodní toky a jejich údolní nivy. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok (IDVT: 10254070), přitom střední částí posuzovaného koridoru protéká v délce cca 1,3 km Hostavický potok (IDVT: 10103137). Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok (IDVT: 10100298), Rokytka (IDVT: 10100106) a Běchovický potok (ID: 10102790) v místech, kde došlo v minulosti k rozsáhlé revitalizaci jejich údolních niv. Ve zmiňované lokalitě posuzovaný koridor rovněž zasahuje do několika bezejmenných vodních toků (IDVT: 10258414; 10273198 a 10275197). Dle Rámcového vymezení údolních niv významných vodních toků od AOPK ČR je zde vymezena údolní niva se zastoupením niv s travním porostem, urbanizovaných niv a niv s lesní a ornou půdou. Západní část posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice se rovněž nachází přibližně 15 m západním směrem od vodního toku Botič (IDVT: 10100145), přitom dle Rámcového vymezení údolních niv významných vodních toků od AOPK ČR posuzovaný koridor zasahuje do jeho vymezené údolní nivy, která je vedena v kategorii urbanizovaná. Posuzovaný koridor se rovněž nachází v blízkosti (do 60 m) významného krajinného prvku v podobě vodní nádrže Slatina s vyvinutými litorálními porosty, které volně přechází do podmáčených luk, do kterých částečně zasahuje předmětný koridor.

V řešeném území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se nachází registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o Mokřady Triangl registrované pod čj. MHMP-40050/OŽP/V-710/00/Blh ze dne 20. 2. 2001. Posuzovaný koridor zasahuje do obou jeho částí, včetně tůň s výskytem řady obojživelníků. Lokalita je významná především výskytem kuňky obecné (*Bombina orientalis*), která však dle náleзовé databáze ochrany přírody a krajiny od AOPK ČR byla naposledy v lokalitě nalezena v roce 2011.

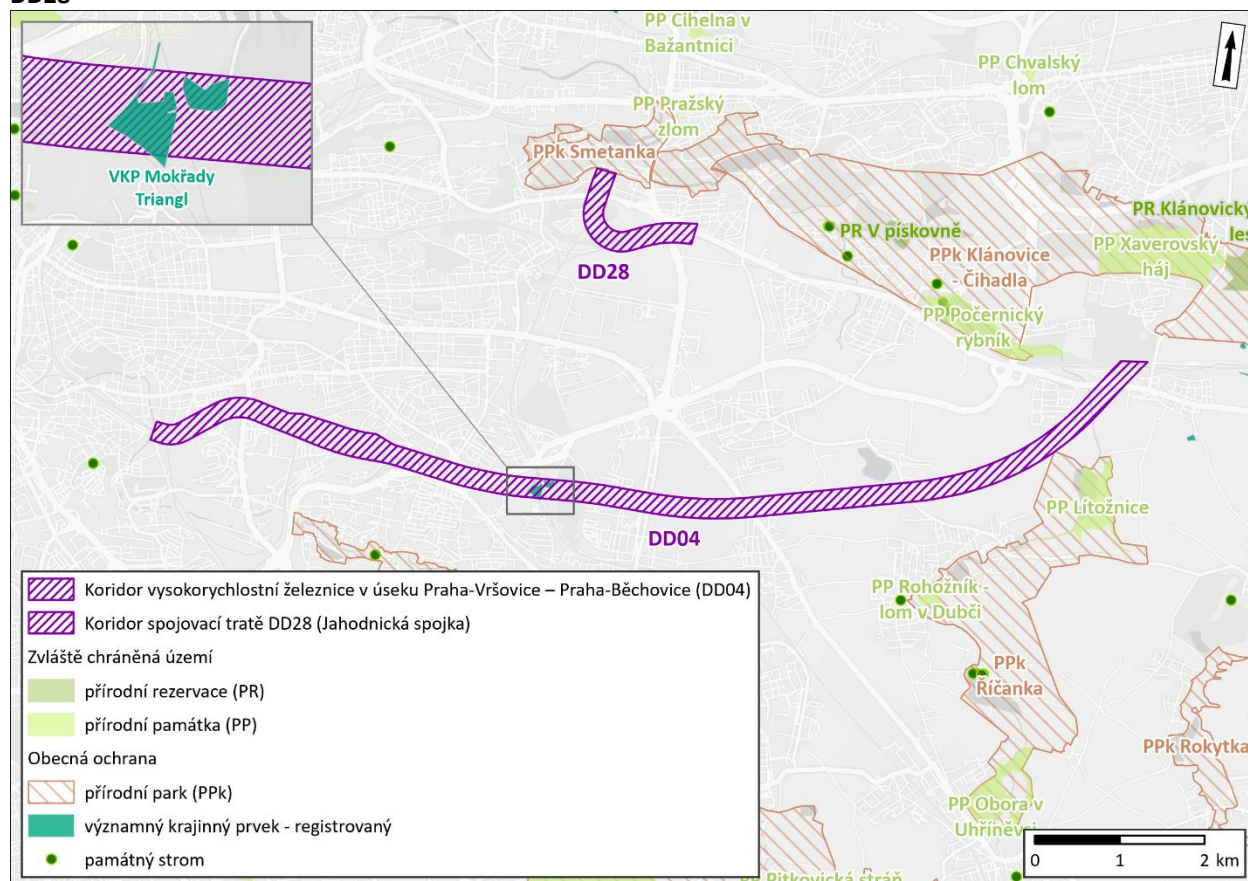
V rámci koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (tzv. VKP „ze zákona“). Jedná se o lesní porosty, které jsou v rámci zájmového území lokalizovány převážně ve střední a jižní části. Do severní části zájmového území Jahodnické spojky zasahuje rovněž vymezená údolní niva Rokytky, která je vedena v kategorii nivy urbanizované. Nejbližší registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů se od hranice koridoru DD28 nachází cca 1,8 km východním, respektive severním směrem, přitom se jedná o registrovaný významný krajinný prvek Alej Vidlák a Černá rokle.

V zájmovém území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenachází žádný památný strom. Nejbližší památný strom od hranice

zájmového území předmětného koridoru vysokorychlostní železnice se nachází cca 780 m jihozápadním směrem, přitom se jedná o platan javorolistý. Přibližně 1,6 km východním směrem od hranice zájmového území Jahodnické spojky se poté nachází skupina dvou památných stromů v podobě dubu letního.

Vymezení zvláště chráněných území, přírodních parků, VKP a památných stromů v zájmovém území koridorů DD04 a DD28 je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 8 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP a památné stromy v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



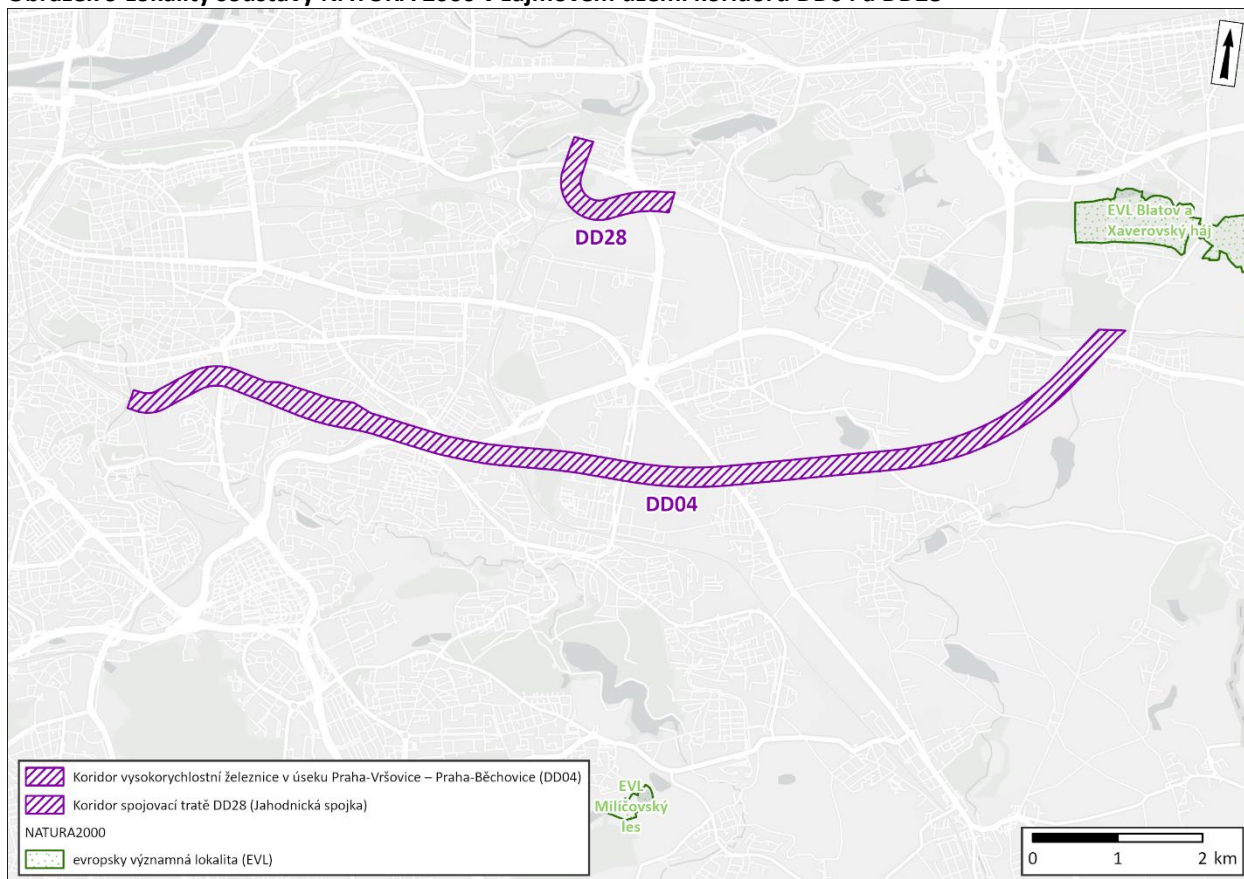
Zdroj: ©ESRI, ©AOPK, ©IPR (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

NATURA 2000

V zájmovém území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenachází žádná ptačí oblast či evropsky významná lokalita. Nejblíže se od území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nachází evropsky významná lokalita Blatov a Xaverovský háj (CZ0110142), která je vzdálena přibližně 1 km, respektive 4,8 km východně. Předmětem ochrany této EVL jsou evropská stanoviště 6410 – bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*); 9170 – dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; 9190 – staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních.

Vymezení lokalit soustavy NATURA 2000 v zájmovém území koridorů DD04 a DD28 je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 9 Lokality soustavy NATURA 2000 v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



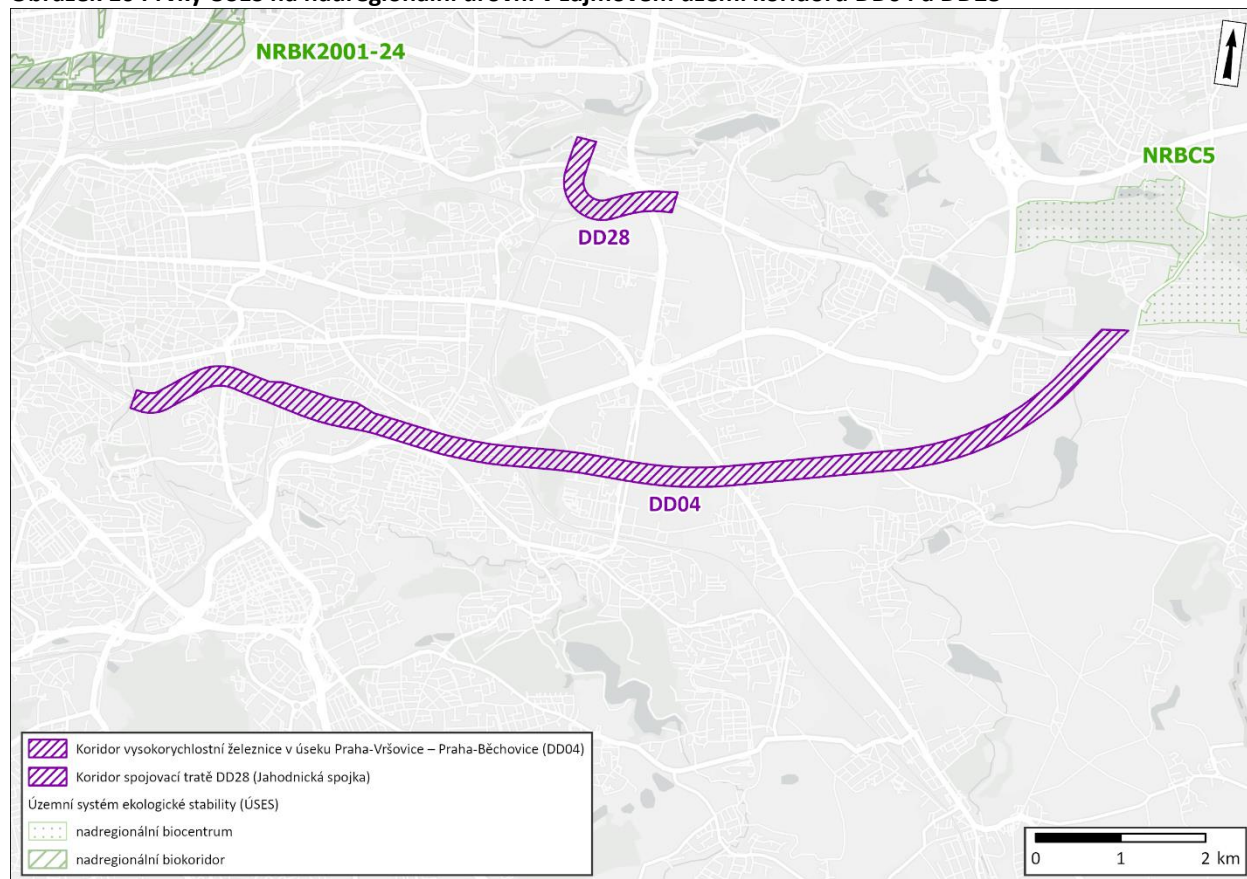
Zdroj: ©ESRI, ©AOPK (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V rámci zájmového území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenachází žádný prvek územního systému ekologické stability na nadregionální úrovni. Nejbližší se od hranice zájmového území posuzovaného koridoru DD04 nachází nadregionální biocentrum NRBC5 Vidrholec, které je vzdáleno cca 350 m severovýchodním směrem. Je rovněž nutné zmínit, že posuzovaným koridorem vysokorychlostní železnice prochází řada lokálních prvků územního systému ekologické stability, které jsou však mimo podrobnost posuzované územně plánovací dokumentace.

Vymezení prvků územního systému ekologické stability nadregionální úrovně v zájmovém území koridorů DD04 a DD28 je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 10 Prvky ÚSES na nadregionální úrovni v zájmovém území koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©IPR (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus

Níže je přehledně uvedena klasifikace oblastí krajinného rázu, ve kterých se jednotlivá území dotčená posuzovaným koridorem vysokorychlostní železnice (DD04) a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky (DD28) nacházejí. Tato klasifikace vychází z ÚAP hl. města Prahy, jev 17 a 18 – Oblasti a místa krajinného rázu (LÖW & spol., s.r.o., 2008).

Krajinářská hodnota je klasifikována pětistupňovou škálou:

1. Zásadní – nejhodnotnější celky (historické nenarušené soubory, výjimečné přírodní celky).
2. Významná – hodnotné celky (harmonická městská i příměstská krajina, např. vilové čtvrti, městská bloková zástavba, nenarušená krajina a příměstské osídlení).
3. Střední – méně hodnotné celky (převážně homogenní, avšak esteticky málo kvalitní celky, např. kompaktní sídliště).
4. Snížená – nekvalitní a rušivé celky (disharmonie prvků uvnitř celku, významné estetické závady, negativní působení na okolí, rušivé kontrasty).
5. Nízká – narušená krajina (významná devastace krajiny).

Tabulka 6 Oblasti a místa krajinného rázu

DÚRP VRT PRAHA	Oblast krajinného rázu	Místo krajinného rázu (krajinářská hodnota)
Koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	31 – Počernické údolí Rokytky	2 – významná
	33 – Běchovické údolí Rokytky	1 - zásadní
	34 – Dubečské údolí Říčanského p.	2 – významná
		4 – snížená
	35 – Sníženina Slatiny	3 – střední
		4 – snížená
	37 – Měcholupská plošina	3 – střední
	38 – Vršovické údolí	3 – střední
Koridor DD28 tzv. Jahodnická spojka	29 – Malešický prolom	3 – střední
		2 – významná
	30 – Kyjský prolom	3 – střední
		2 – významná
	31 – Počernické údolí Rokytky	2 – významná
		2 – významná

Zdroj: ÚAP hl. města Prahy, jev 17 a 18 – Oblasti a místa krajinného rázu (LÖW & spol., s.r.o., 2008)

Hodnoty oblasti krajinného rázu, včetně její ochrany a doporučení jsou následující:

29 – Malešický prolom

Hodnoty a jejich ochrana:

Zvláště významný je ostroh Tábor se zalesněnými svahy a polní krajinou na temenu.

Doporučení:

Ostroh Tábora je třeba chránit, včetně matric, zastavěná část oblasti je prakticky stabilizována a nevyžaduje změny.

30 – Kyjský prolom

Hodnoty a jejich ochrana:

Velmi cenný a výrazný celek s dominantními hřebeny a nesporným historickým centrem v Kyjích. Východní část změněna výstavbou sídliště. Rekreačně cenné jsou komplexy starých sadů pod Jarovem.

Doporučení:

Přísně chránit historickou strukturu Kyjí, Hrdlořez i Aloisova a veduty hraničních ostrohů a hřbetů. V prostoru Kyje-Hrdlořezy udržovat typ zástavby rodinnými domky, nepřipustit další zahuštění zástavby.

31 – Počernické údolí Rokytky

Hodnoty a jejich ochrana:

Mozaika ploch zástavby domků, sídliště, industriálních areálů a polí je až překvapivě harmonická. Velmi cenná je veduta ostrohu Horky. Vše je chráněno přírodním parkem Klánovice – Čihadla. Okrajové části oblasti znehodnocují především dopravní stavby s křižovatkami.

Doporučení:

Širší okolí Rokytky s ostrohem Horky a Xaverovským hájem zaslouží zvýšenou ochranu před zastavěním. Severní veduta se sídlištěm Černý Most vhodně člení východní prostor prolomů, je však nutno ji podsadit masivním pásem zeleně.

33 – Běchovické údolí Rokytky

Hodnoty a jejich ochrana:

Klánovický les včetně unikátní zástavby na okraji. Je chráněno přírodním parkem Klánovice-Čihadla. Fragmenty cenné krajiny okolo Rokytky. Zbytek významně narušen výstavbou v Běchovicích a mimoúrovňovou křižovatkou.

Doporučení:

Chránit unikátní zástavbu Klánovic a Újezdu s vzrostlými lesními porosty, stejně jako lesní masivy s pasekami. Zvýšenou ochranu zaslouží i zemědělská krajina okolo Koloděj, oddělená od ostatního pásem RBK.

34 – Dubečské údolí Říčanského p.

Hodnoty a jejich ochrana:

Relativně zachovaná krajina s významným zastoupením rozptýlené zeleně v prostoru Koloděje-Dubeč, částečně chráněném přírodním parkem Říčanka. Důležité je zastoupení menších rybníků. Jihozápadní a severní části území jsou narušeny industriální výstavbou na obzorech.

Doporučení:

Nepřipouštět další výstavbu na ohraničujících horizontech, zvážit propojení přírodního Říčanka s přírodním parkem Rokytka a kolodějským parkem, po svazích rozvíjet pás RBK. V údolí Říčanského potoka rozvíjet výstavbu dalších menších rybníků, jako specifikum oblasti.

35 – Sníženina Slatiny

Hodnoty a jejich ochrana:

Venkovská krajina okolo rybníka je vážně narušena skládkou a agroindustriálním areálem, západní horizont narušen průmyslovými areály.

Doporučení:

Nejzápadnější krajinná enkláva okolo rybníka zasluhuje ochranu a izolaci krajinářskými úpravami skládky a industriálního areálu na západě plánovaný rozvoj města.

37 – Měcholupská plošina

Hodnoty a jejich ochrana:

Severní, industriální část, nepříznivě ovlivňuje okolní oblasti, i vlastní Dolní Měcholupy.

Doporučení:

Pro pohledovou ochranu na východě a jihovýchodě je vhodné vytvořit masivní pás zelených ploch od golfového areálu u Měcholup po hranici se Štěrboholy.

38 – Vršovické údolí

Hodnoty a jejich ochrana:

V západní části kvalitní velkoměstské prostředí s blokovou zástavbou a dramatickým reliéfem k Vyšehradu, jižní část okolo Vršovické působí chaotickým až periferním dojmem a chybí ji jasné dominanty a větší diverzita uzavřených a otevřených prostorů.

Doporučení:

Chránit a rozvíjet současné struktury matric vrchů, odlišných od matric okolí, ostatní urbanistická struktura i dominantní slohové pozadí by měly být zachovány a chráněny. Vršovickou ulici a plochy na jihu od ní urbanisticky dořešit.

39 – Údolí Slatinského p.

Hodnoty a jejich ochrana:

Typická industriální čtvrť 19.–20. století, zvláště cenný dominantní kopec Na Bohdalci s koncentrickou zástavbou.

Doporučení:

Kopec Na Bohdalci zaslouží nejvyšší ochranu a kompoziční dotvoření.

Dle platných ÚAP hl. m. Prahy zpracovaných pro území kraje (IPR hl. m. Prahy, 2024) prochází trasa posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice v západní části převážně produkčním zastavěným územím, které navazuje na obytná území, zastavěná rekreační území a částečně také na území přírodní, které je převážně nezastavěné. V rámci Malešické průmyslové zóny prochází posuzovaný koridor zastavěným územím s produkčním způsobem využití, přitom východní část posuzovaného koridoru náleží převážně do nezastavěného produkčního území, které místy přechází do území s obytným způsobem využití.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se dle platných ÚAP hl. m. Prahy zpracovaných pro území kraje (IPR hl. m. Prahy, 2024) nachází v jižní části v nezastavěné oblasti s produkčním způsobem využití území, přitom severní část zájmového území náleží do oblasti s obytným způsobem využití území.

Z hlediska urbanismu je západní část posuzovaného koridoru DD04 ovlivněna dopravní infrastrukturou v podobě železničního koridoru s doprovodnou infrastrukturou (železniční zastávky, odstavná kolejiště, depa). Zájmové území posuzovaného koridoru v těchto místech rovněž navazuje na rezidenční zástavbu Vršovic s plánovitě koncipovanými urbanistickými celky, které jsou doplněné o produkční a rekreační plochy. Malešická průmyslová oblast, v rámci, které je vedena střední část posuzovaného koridoru, má pak typický industriální charakter. Východní část koridoru DD04 prochází převážně zemědělskou krajinou s ornou půdou.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází mezi rozsáhlou průmyslovou zónou a rezidenční zástavbou Hrdlořez a Malešic. Urbanisticky dominantní je v rámci zájmové oblasti areál Botanické zahrady SOŠ Malešice s přilehlými pěstebními zahradami.

Klima a znečištění ovzduší

Klimatologické a rozptylové poměry

Z hlediska klasifikace klimatických oblastí (VÚKOZ, 2017) se zájmové území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nachází v teplé klimatické oblasti. Teplá klimatická oblast je charakteristická dlouhým teplým létem (40–50 letních dnů) s průměrnou teplotou 15–16 °C. Jedná se o přiměřeně vlhké léto s celkovým srážkovým úhrnem 200–400 mm. Během léta se 100 až 140 dnů se srážkami vyznačuje srážkovým úhrnem vyšším než 1 mm za den. Zima je normálně dlouhá (50–60 ledových dnů) a mírně chladná s průměrnou teplotou –2 až –3 °C. Zimní období je charakteristické vyššími srážkami se srážkovým úhrnem více než 400 mm a také se vyznačuje kratším trváním sněhové pokrývky v rozmezí 50 až 60 dnů.

Pražské klima je ovlivněno také takzvaným tepelným ostrovem velkoměsta, v centru města je například průměrná teplota vzduchu při stejné nadmořské výšce o 1 °C vyšší než ve volné krajině. To je způsobeno velkou koncentrací tepelných zdrojů, ale hlavně menšími ztrátami při výparu v důsledku urbanizace aktivního povrchu, kde výrazně převažují zpevněné plochy nad přirozeným povrchem s vegetací a kde převážná část dešťových srážek ihned odtéká do kanalizace. Řešené lokality se vyloženě nenachází v centru města, ale i tak lze očekávat dopad městského tepelného ostrova na klima v zájmovém území. Dlouhodobý roční průměr teploty vzduchu (1951–1990) se tak pohybuje od 9,9 °C v centru Prahy (Klementinum) do 7,9 °C v nejvyšších polohách na okrajích města (Ruzyně).

Zranitelnost z hlediska klimatických rizik

Na základě Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu (Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v.v.i., 2016), lze zhodnotit zranitelnost hl. m. Prahy z hlediska klimatických rizik, kterými jsou vlny horka a nedostatečné zasakování srážkové vody ve městě. Podle Světové meteorologické organizace se vlnami horka rozumí minimálně pětidenní období, kdy je maximální denní teplota alespoň o 5 °C vyšší, než kolik činí průměrná maximální teplota pro daný den. Zranitelnost vyjadřuje, do jaké míry je systém náchylný, podléhá a není schopen se vyrovnat s nepříznivými vlivy změny klimatu. Hodnocení zranitelnosti ve městě je syntézou řady dílčích parametrů ovlivňujících celkovou zranitelnost vůči změně klimatu, jako je expozice (vystavení projevům změny klimatu), citlivost města (senzitivita města vůči projevům změny klimatu) a adaptivní kapacita města (schopnost společnosti přizpůsobit se měnícímu se prostředí). Pro každé riziko zůstávají dílčí parametry stejné, liší se pouze vstupní indikátory parametrů, které odpovídají charakteru sledovaného rizika.

Zranitelnost vůči vlnám horka a zranitelnost vůči nedostatečnému zasakování srážkové vody v hl. m. Praze jsou klasifikovány na stupnici od 1 do 10 a na základě této stupnice rozděleny do 5 tříd zranitelnosti – velmi nízká (1–2), nízká (3–4), střední (5–6), vysoká (7–8) a velmi vysoká (9–10). Zranitelnosti z hlediska klimatických rizik pro území navržených koridorů DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka 7 Zranitelnost z hlediska klimatických rizik

DÚRP VRT PRAHA	Správní obvod	Vlny horka (hodnota/třída)	Zasakování (hodnota/třída)
Koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	Praha 10	10 – velmi vysoká	9 – velmi vysoká
	Praha 15	8 – vysoká	8 – vysoká
	Praha-Dolní Měcholupy	3 – nízká	6 – střední
	Praha-Dubeč	4 – nízká	3 – nízká
	Praha-Běchovice	4 – nízká	4 – nízká

DÚRP VRT PRAHA	Správní obvod	Vlny horka (hodnota/třída)	Zasakování (hodnota/třída)
Koridor DD28 spojovací trať tzv. Jahodnická spojka	<i>Praha 9</i>	9 – velmi vysoká	9 – velmi vysoká
	<i>Praha 10</i>	10 – velmi vysoká	9 – velmi vysoká
	<i>Praha 14</i>	4– nízká	7– vysoká

Zdroj: IPR hl. m. Prahy

Předmětné území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice dle Mapy bonity klimatu (Geoportál hl. m. Prahy) prochází v západní a střední části oblastmi s přijatelnou i zhoršenou bonitou klimatu (klasifikované hodnotou III. a IV. na stupnici I. – V.), přitom ve východní části prochází oblastmi s velmi dobrou a dobrou kvalitou klimatu (klasifikováno hodnotami I. a II. na stupnici I. – V.). Posuzované území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky náleží do oblasti s přijatelnou bonitou klimatu (klasifikované hodnotou III. na stupnici I. – V.).

Z hlediska přirozené ventilace území se posuzovaný koridor DD04 vysokorychlostní železnice řadí převážně do oblasti s přijatelnou a dobrou přirozenou ventilací území (klasifikovanou hodnotou II. a III. na stupnici I. – V.). Střední část posuzovaného koridoru dále náleží do oblasti s velmi dobrou přirozenou ventilací území (klasifikovanou hodnotou I. na stupnici I. – V.). Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky náleží do oblasti s přijatelnou a zhoršenou přirozenou ventilací území (klasifikovanou hodnotou III. a IV. na stupnici I. – V.).

Tabulka 8 Bonita klimatu a přirozená ventilace území

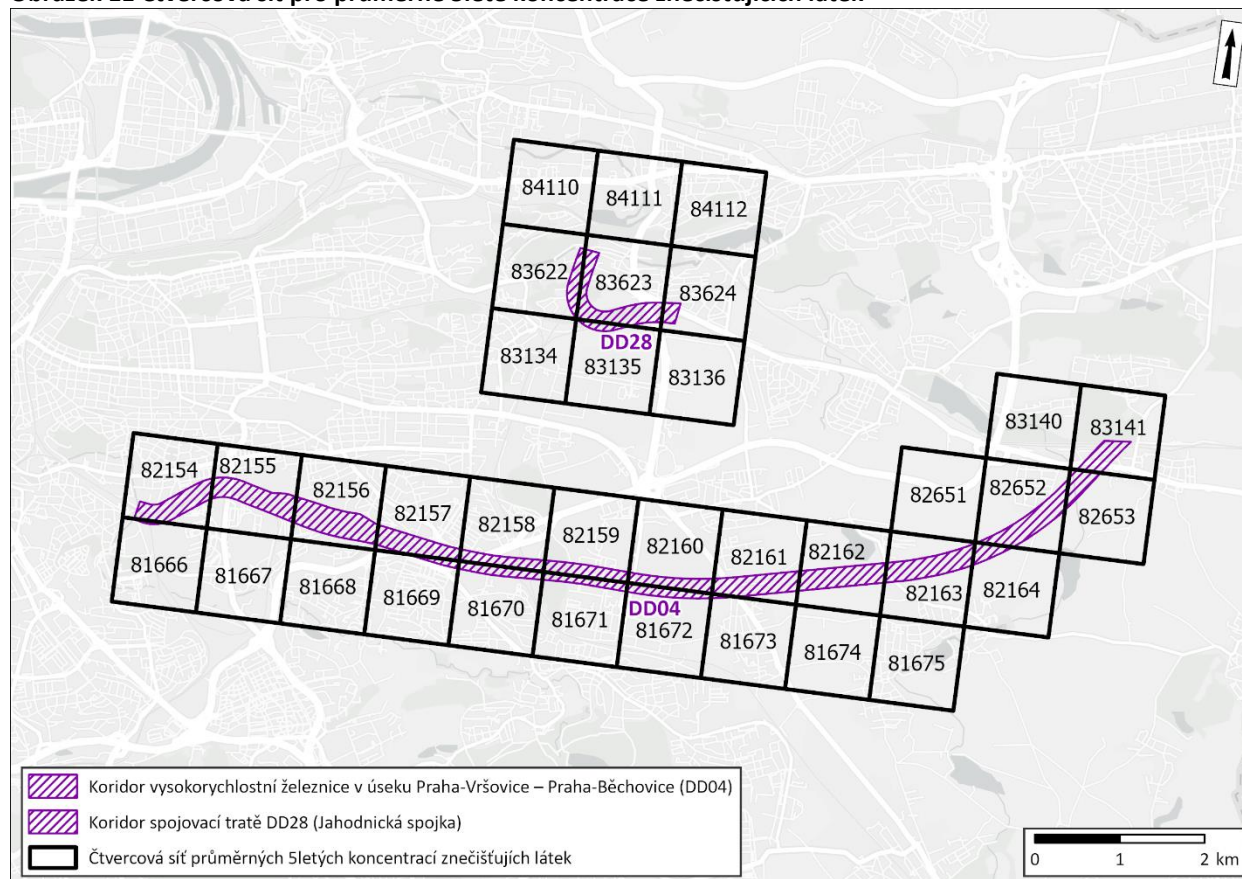
DÚRP VRT PRAHA	Bonita klimatu	Přirozená ventilace území
Koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha- Běchovice	I. (velmi dobrá)	I. (velmi dobrá)
	II. (dobrá)	II. (dobrá)
	III. (přijatelná)	III. (přijatelná)
	IV. (zhoršená)	
Koridor DD28 spojovací trať tzv. Jahodnická spojka	III. (přijatelná)	III. (přijatelná)
		IV. (zhoršená)

Zdroj: IPR hl. m. Prahy

Znečištění ovzduší

Současný stav kvality ovzduší v posuzovaných koridorech DD04 a DD28 je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km.

Celkem bylo hodnoceno 35 čtverců (viz následující obrázek): 461547, 461548, 462547, 462548, 463547, 463548, 464547, 464548, 465547, 465548, 466547, 466548, 467547, 467548, 468547, 468548, 469547, 469548, 470547, 470548, 470549, 471548, 471549, 471550, 472549, 472550, 465550, 465551, 465552, 466550, 466551, 466552, 467550, 467551 a 467552.

Obrázek 11 Čtvercová síť pro průměrné 5leté koncentrace znečišťujících látek


Zdroj: ©ČHMÚ (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Tabulka 9 Průměrné hodnoty koncentrací za období 2020–2024

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imisním limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	13,1–23,3	40	32,8–58,3
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	6,0	125	4,8
Částice PM ₁₀	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	16,6–19,6	40	41,5–49,0
Částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	30,0–34,0	50	60,0–68,0
Částice PM _{2,5}	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	11,7–13,5	20	58,5–67,5
Benzen	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	0,9–1,4	5	18,0–28,0
Benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m^{-3}	0,5–0,7	1	50,0–70,0
Arsen	roční průměr	ng.m^{-3}	1,2–1,6	6	20,0–26,7
Kadmium	roční průměr	ng.m^{-3}	0,1–0,3	5	2,0–6,0
Olovo	roční průměr	ng.m^{-3}	3,6–6,3	500	0,7–1,3
Nikl	roční průměr	ng.m^{-3}	0,4–0,6	20	2,0–3,0

Zdroj: ČHMÚ, 2025

Z tabulky výše je patrné, že v rámci pětiletých průměru koncentrací znečišťujících látek nedochází v zájmových územích, k překračování imisních limitů žádné znečišťující látky.

Ze znečišťujících látek jsou nejvyšší hodnoty vzhledem k imisnímu limitu vykazovány u průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, které dosahují 70 % imisního limitu, dále u 24hodinové koncentrace PM₁₀ (36. nejvyšší hodnota), které dosahují 68 % imisního limitu a průměrné roční koncentrace PM_{2,5}, dosahující

67,5 % imisního limitu a oxid dusičitý, který dosahuje ročního průměru 64 %. Koncentrace ostatních znečišťujících látek jsou pod úrovní cca 50 % příslušných imisních limitů.

Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění)

Hluková zátěž

Hluková zátěž je ve stávajícím stavu vyhodnocena na základě Strategických hlukových map z roku 2022. Strategické hlukové mapy vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Směrnice Environmental Noise Directive, END). Směrnice na základě které je strategické hlukové mapování prováděno, definuje hlukové ukazatele L_{dvn} (hlukový ukazatel pro den-večer-noc); L_n (hlukový ukazatel pro noc).

Dle strategického hlukového mapování je z hlediska hlukové zátěže v západní části území posuzovaného koridoru DD04 dominantním zdrojem hluku železniční doprava z železniční trati 220 Praha – České Budějovice. Ve východní části území představuje hlavní zdroj hluku silniční doprava, a to zejména provoz na Jižní a Štěrboholské spojení, který svou intenzitou výrazně ovlivňuje celkovou akustickou zátěž této oblasti.

V okolí koridoru DD28 spojovací tratě, tzv. Jahodnické spojky je dominantním zdrojem jak železniční, tak silniční doprava. Severně od spojovací tratě vede železniční trať 001 Praha – Česká Třebová – Přerov – Bohumín. Z hlediska hlukové zátěže ze silničního provozu se nejvýraznější zdroj hluku projevuje zejména v místech křížení koridoru s ulicí Průmyslovou a Českobrodskou, tedy v úsecích s vysokou dopravní intenzitou.

Provoz letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro obě řešené oblasti nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční a železniční provoz, běžný komunální hluk).

Vibrace

Možné negativní vlivy vibrací v městském prostředí jsou spojeny především s provozem na nejfrekventovanějších komunikacích, podél železničních a tramvajových tratí, případně v souvislosti s provozem metra.

Lze konstatovat, že potenciální zdroje vibrací budou shodné se zdroji hluku, které jsou uvedeny výše v kapitole hluková zátěž.

Elektromagnetické záření

V předmětném území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází zdroje elektromagnetického neionizujícího záření v podobě trakčního vedení stávajících železničních tratí a doprovodného trakčního napájení. V předmětných lokalitách se rovněž nachází vedení vysokého napětí (110 kV a 220 kV).

Světelné znečištění

Území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky, které se nachází převážně v městském prostředí, je ve stávajícím stavu ovlivněné řadou světelných zdrojů (např. veřejné osvětlení, reklamní osvětlení, osvětlení ze zástavby). Důležitým zdrojem světelného znečištění v zájmových lokalitách je rovněž osvětlení silničních komunikací.

Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady

Podle systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v řešeném území koridoru DD04 vysokorychlostní železnice nachází řada kontaminovaných lokalit. V západní části posuzovaného koridoru se jedná o lokalitu skládka pod Lokomotivou Vršovice (ID: 32257004), průmyslový areál v ulici Na louži (ID: 32257002), Lokomotivní depo Praha – Vršovice (ID: 32257019), skládka v ulici U Seřadiště (ID: 32257009), skládka u Křeslické ulice (ID: 32257013), brownfield – Nad Vršovickým hřbitovem (ID: 32257020), skládka Pod Bohdalcem (ID: 27750051), skládka – bývalé seřaďovací nádraží (ID: 31943029), skládka pod železniční tratí (ID: 31943011), brownfield nad železniční tratí (ID: 31943015), skládka u vlakové stanice – Zahradní Město (ID: 32117019), Mitas a.s. (ID: 32117002), skládka v Pražské ulici (ID: 32052016) a skládka Triangl (ID: 32052015). V rámci Malešické průmyslové zóny posuzovaný koridor částečně prochází několika kontaminovanými lokalitami. Jedná se o lokalitu PRAKAB Pražská kabelovna (ID: 32052038), VRL Praha (ID: 12702036), ZENTIVA (ID: 32541029), KOVOŠROT PRAHA, a.s. (ID: 12702022), přitom zájmové území bezprostřední navazuje na lokalitu Tesla Karlín Hostivař (ID: 32052033). V blízkosti retenční nádrže Slatina posuzovaný koridor prochází kontaminovaným místem v podobě Skládky plastů u bývalé kompostárny a třídiřny odpadů (ID: 32541018), přitom ve východní části posuzovaný koridor navazuje na kontaminovanou lokalitu skládky u rozcestí (ID: 1527017) a běchovické skládky (ID: 1527001).

V řešeném území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky jsou evidovány dle systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) dvě kontaminovaná místa, a to skládka za botanickou zahradou (ID: 31765023) a částečně Skládka v zahradnické školce (ID: 31765009). Obě lokality se nacházejí přibližně ve střední části koridoru Jahodnické spojky.

Podrobný přehled evidovaných kontaminovaných míst, které se nacházejí v rámci zájmového území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky, včetně stručného popisu je uveden v následující tabulce.

Tabulka 10 Staré ekologické zátěže a kontaminované plochy

Číslo	DÚRP VRT PRAHA	Katastrální území	Název (dle SEKM)	Popis
1	Koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	Vršovice	Skládka pod Lokomotivou Vršovice	Navážka výkopových zemin, stavební suti a betonu popisována již v 90. letech. V současné době se zde nalézají pruhy zeleně podél ulice U Seřadiště v blízkosti parkují osobní automobily. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
2		Vršovice	Průmyslový areál v ulici Na louži	Jedná se o areál, kde od roku 1940 probíhala výroba, zpracování a prodej chemických výrobků. Potenciálním kontaminantem jsou rozpouštědla, kaly s obsahem kovů. V současné době se zde nalézají strojírna výroba společnosti Kaliber Gun, která se zabývá výrobou střelných zbraní. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.

Číslo	DÚRP VRT PRAHA	Katastrální území	Název (dle SEKM)	Popis
3		Vršovice	Lokomotivní depo Praha - Vršovice	Zájmové území tvoří Lokomotivní depo Praha – Vršovice. V zájmovém území byla vyčleněna dílčí ohniska, případně možné zdroje znečištění (jedná se o sklad PHM, olejů, dílenské provozy aj.). Kontaminace je potvrzena, avšak nereprezentuje aktuální zdravotní riziko ani rozpor s legislativou.
4		Vršovice	Skládka v ulici U Seřadiště	Navážka výkopových zemin, stavební suti a betonu popisována již v 90. letech. V současné době se zde nalézají pruhy zeleně podél ulice U Seřadiště v blízkosti parkují osobní automobily. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
5		Vršovice	Skládka u Křeslické ulice	Navážka výkopových zemin stavební suti a komunálního odpadu popisovaná již v 90. letech jako divoká skládka ve třech hromadách: 1. za garáží, 2. nad ulicí Křeslická, 3. ve svahu nad žel. tratí. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
6		Vršovice	Brownfield – Nad Vršovickým hřbitovem	Jedná se o zchátralou budovu bez střechy, která je patrná na historických mapách již v 30. letech. Dle charakteru budovy se jednalo o bývalý průmyslový areál. V současné době je budova delší dobu bez využití a lze považovat za brownfield. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
7		Strašnice	Skládka Pod Bohdalcem	Rozsáhlá navážka výkopových zemin, stavební suti a gumových zbytků od kabelů. V současnosti jsou navážky částečně zarostlé vegetací, ale jsou stále patrné. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
8		Strašnice	Skládka – bývalé seřaďovací nádraží	Rozsáhlá navážka výkopových zemin a stavební suti vzniklá kolem roku 2007. Přesné složení naváženého

Číslo	DÚRP VRT PRAHA	Katastrální území	Název (dle SEKM)	Popis
				materiálu není známé. V současnosti jsou navážky částečně zarostlé vegetací, ale jsou stále patrné. Na části území je povolený provoz překladiště stavebního materiálu, zeminy a suti společnosti Metrostav. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
9		Strašnice	Skládka pod železniční tratí	Nepovolená rozsáhlá navážka výkopových zemin a stavební suti vzniklá v 50. letech. V současnosti jsou navážky zarostlé vegetací, ale jsou stále patrné. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
10		Strašnice	Brownfield nad železniční tratí	Jedná se o bývalé železniční odstaviště vagónů patrné od 30. do 70 let. Dále zde byla popisována rozsáhlá navážka výkopových zemin a stavební suti vzniklá v 80. letech. V současnosti jsou navážky zarostlé vegetací, ale jsou stále patrné. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
11		Záběhlvice	Skládka u vlakové stanice – Zahradní město	Nepovolená skládka výkopového materiálu, stavebních a demoličních odpadů z 80. let. V současnosti je skládka zarostlá náletovou vegetací, ale navážky jsou stále patrné. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
12		Záběhlvice	Mitas a.s.	Pražská továrna v Praze 10 - Záběhlicích (Pneu Michelin a.s.) vznikla zápisem v obchodním rejstříku 6. února 1933. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
13		Hostivař	Skládka v Pražské ulici	Nepovolená skládka výkopových zemin a stavební suti vzniklá v 70. - 80. letech. V současnosti jsou navážky zarostlé vegetací, ale jsou stále patrné.

Číslo	DÚRP VRT PRAHA	Katastrální území	Název (dle SEKM)	Popis
				Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
14		Hostivař	Skládka Triangl	Objemná navážka výkopových zemin a různorodého odpadu (zejména stavebních sutí), která vznikla v 70.-80. letech v prostoru mezi železničními tratěmi v blízkosti mokřadu Triangl. V současné době tvoří navážka morfologicky patrný, vegetací zarostlý útvar. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
15		Hostivař	PRAKAB Pražská kabelovna	Výrobní areál, který je v provozu už od 20. let 20. století. Probíhá zde výroba různých druhů kabelů. V souvislosti s doprovodnými činnostmi při výrobě došlo ke kontaminaci areálu NEL, fenoly a kresoly. V 90. letech proběhly v areálu průzkumné práce, které prokázaly jen lokální rozsah znečištění, s ohledem na průmyslový charakter oblasti a nízkou propustnost prostředí, nepříliš závažné úrovně. Stávající kontaminace by znamenala vznik neakceptovatelného zdravotního rizika v případě změny funkčního využívání lokality či dotčeného okolí na více citlivé ve srovnání s využitím současným.
16		Dolní Měcholupy	VRL Praha	Areál VRL Praha, ve kterém od 60. let probíhá výroba kuličkových ložisek. Při výrobě byla v minulosti používána odmašťovadla na bázi CIU, při obrábění se používaly řezné oleje. V důsledku dlouhodobé výroby byla lokalita kontaminována CIU a NEL. V 90. letech proběhly v areálu sanační práce. Probíhá zde dlouhodobý monitoring pro sledování vývoje reziduální kontaminace. Stávající kontaminace by znamenala vznik neakceptovatelného

Číslo	DÚRP VRT PRAHA	Katastrální území	Název (dle SEKM)	Popis
				zdravotního rizika v případě změny funkčního využívání lokality či dotčeného okolí na více citlivé ve srovnání s využitím současným.
17		Dolní Měcholupy	ZENTIVA	Areál spol. ZENTIVA, k.s. v Dolních Měcholupech, kde už od 30. let 20. století probíhá farmaceutické výroba. V souvislosti s dlouhodobým používáním závadných látek došlo ke kontaminaci zemin a podzemních vod areálu. V 90. letech zde proběhly sanační práce. Došlo k přestavbě areálu (likvidace spalovny, ČOV – odstranění kalových a neutralizačních jímek apod.). V letech 2014-2020 byly v souvislosti s úpravami areálu provedeny doprůzkumné a sanační práce v místě po demolované budově chemické výroby (demolice 2016, úprava plochy 2019-2020), v prostoru bývalého stáčiště chemikálií (2016), v budově bývalé spalovny (2017) a v uličce malých provozů (2017). Stávající kontaminace by znamenala vznik neakceptovatelného zdravotního rizika v případě změny funkčního využívání lokality či dotčeného okolí na více citlivé ve srovnání s využitím současným.
18		Dolní Měcholupy	KOVOŠROT PRAHA, a.s.	Areál KOVOŠROT PRAHA byl v provozu od roku 1960 a sloužil jako mezideponie vykoupených kovových odpadů, které byly tříděny, skladovány a periodicky odváženy k hutnímu zpracování. V souvislosti s uvedenými činnostmi byla lokalita masivně kontaminována – byla zjištěna kontaminace zemin, podzemních vod, povrchových vod a dnových sedimentů Hostavického potoka. Hlavní zjištěné kontaminanty jsou ropné látky, těžké kovy (As, Be,

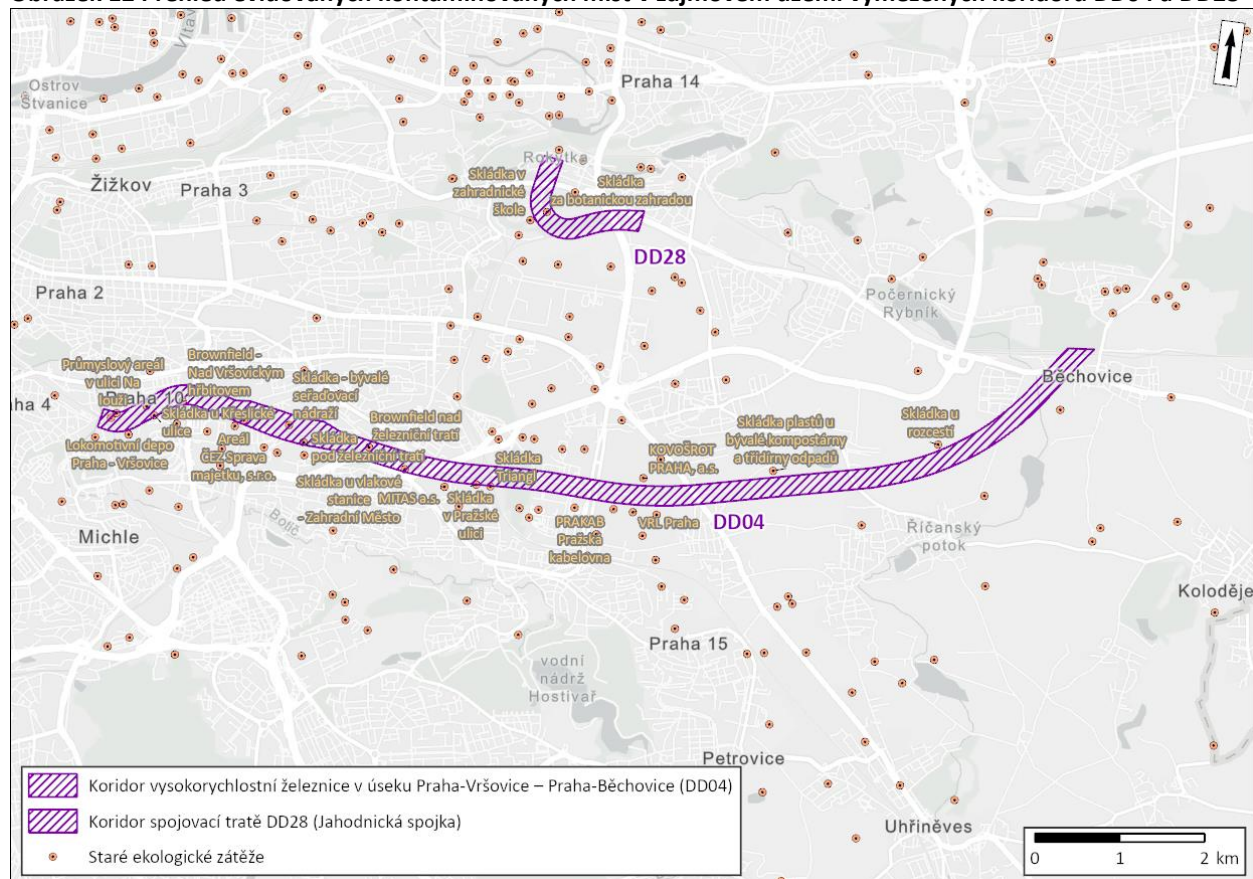
Číslo	DÚRP VRT PRAHA	Katastrální území	Název (dle SEKM)	Popis
				Cr, Cd, Co, Ni, Pb a Hg), PAU, PCB, CIU a BTEX. Potvrzeno aktuální neakceptovatelné zdravotní riziko vyplývající z kontaminace lokality při jejím současném způsobu využívání nebo potvrzeno šíření kontaminace hrozící vznikem neakceptovatelného zdravotního rizika.
19		Dolní Měcholupy	Skládka plastů u bývalé kompostárny a třídrny odpadů	Rozsáhlá skládka, která vznikla v 80. a 90. letech ukládáním vytríděných plastů v blízkosti bývalé kompostárny a třídrny odpadů v Dolních Měcholupech. Množství uložených plastů bylo v řádech desítek tisíc tun. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
20	Koridor DD28 spojovací trať tzv. Jahodnická spojka	Hrdlořezy	Skládka za botanickou zahradou	Rozsáhlá nepovolená skládka výkopových zemin a stavební suti vzniklá v 70. - 80. letech. V současnosti jsou navážky zarostlé náletovou vegetací, ale jsou stále patrné. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.
21		Hrdlořezy	Skládka v zahradnické škole	Nepovolená skládka zemin a stavební suti, betonových konstrukcí, hnojště, bioodpadu, která je popisovaná již v 90. letech v databázi pražských skládek. Na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou.

Zdroj: Systém evidence kontaminovaných míst (SEKM)

Z hlediska problematiky nakládání s odpady se v území navržených koridorů DD04 a DD28 nenacházejí žádné povolené skládky ani zařízení pro energetické využití odpadů.

Vymezení kulturních památek a ploch památkové ochrany je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 12 Přehled evidovaných kontaminovaných míst v zájmovém území vymezených koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©SEKM, ©IPR (2025), grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Obyvatelstvo – veřejné zdraví

V blízkosti koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) je chráněná zástavba situována převážně v západní části území navrženého koridoru v rámci městské části Praha 10, Praha 15 a následně ve východní části v rámci městské části Praha-Běchovice. Koridor DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnická spojka se nachází převážně mimo území s chráněnou zástavbou. Pouze severní a východní část koridoru DD28 se nachází v blízkosti chráněné zástavby v rámci městské části Praha 9 a Praha 14.

K hlavním faktorům, které jsou významné z hlediska vlivů na veřejné zdraví obyvatel patří hluk a znečištění ovzduší.

Údaje o stávajícím stavu znečištění ovzduší v zájmovém území jsou popsány v rámci předchozích pasáží kapitoly 1. 3 dokumentace VVURÚ, konkrétně v části kapitoly 1.3 *Znečištění ovzduší*.

Údaje o stávající hlukové zátěži území jsou uvedeny výše, konkrétně v části kapitoly 1. 3 *Hluková zátěž*.

Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek

Celé zájmové území předmětného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází mimo památkové zóny a památkové rezervace. Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 zasahuje svou západní částí do ochranného pásma památkové rezervace hl. m. Prahy, přitom území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky v jihozápadní části na toto ochranné pásmo bezprostředně navazuje. Posuzovaný koridor DD04 se dále nachází přibližně 250 m severozápadním směrem od městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice (ÚSKP: 2208) chránící

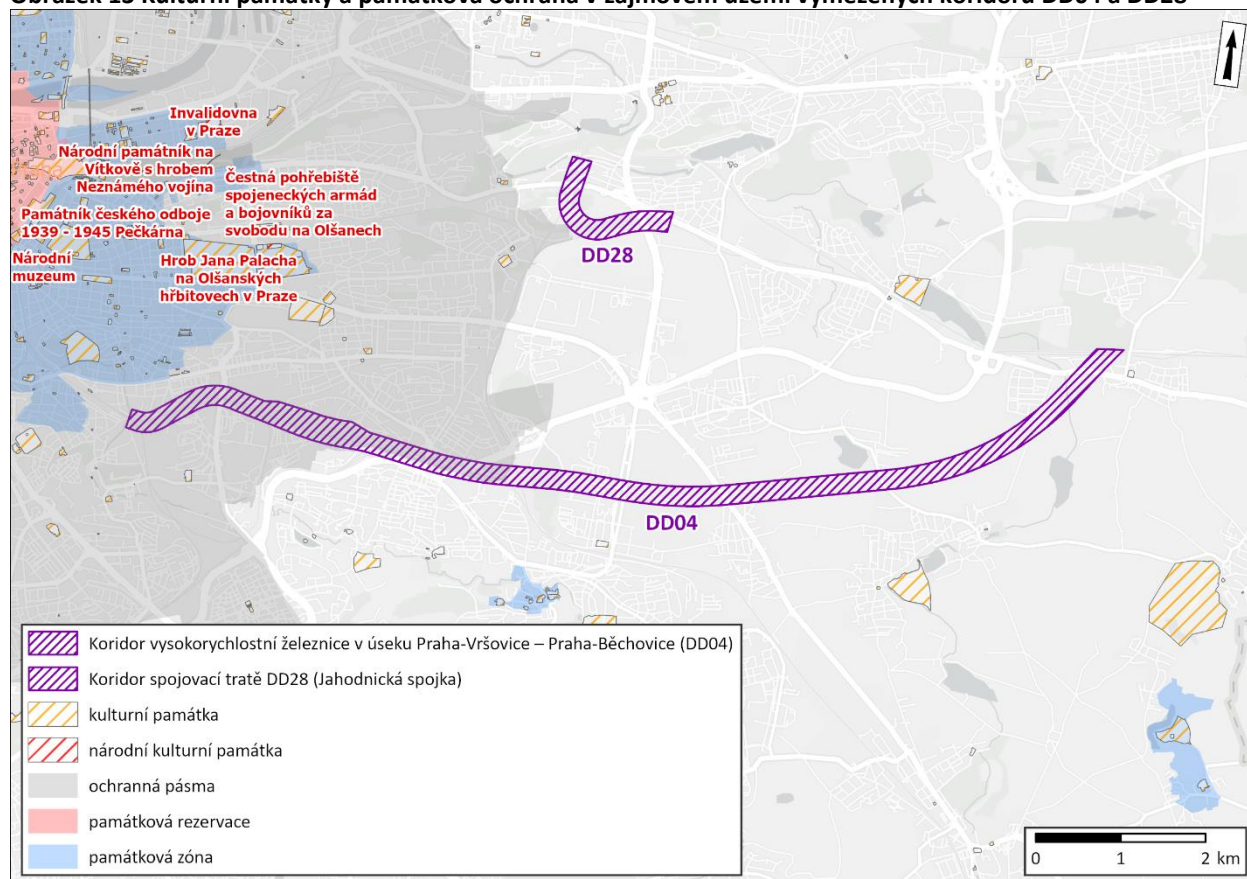
plánovitě koncipované urbanistické celky s výrazným podílem architektury 19. a 20. století s četnými dominantami.

V předmětných územích posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenachází žádná nemovitá kulturní památka nebo nemovitá národní kulturní památka. Ve vzdálenosti do 500 m od hranice posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice se nachází hned několik nemovitých kulturních památek. Jedná se o činžovní domy na ulici Nuselská, Na spojnici a Moskevská (ÚSKP: 50382/1-2378, 12890/1-2206, 100709), pozůstatky staré tvrze (ÚSKP: 40772/1-1674), konstruktivistický kostel sv. Václava (ÚSKP: 40770/1-1673), areál továrny KOH-I-NOOR (ÚSKP: 106453) a Zájezdň hostinec Na Staré poště (ÚSKP: 20339/1-1971) v Běchovicích. Nejbližší nemovitou kulturní památkou od hranice zájmového území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky je ve vzdálenosti cca 350 m severním směrem viadukt u Hořejšího rybníka (ÚSKP: 105020).

Výše uvedené informace o vztahu posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky k památkové ochraně a archeologickým lokalitám byly čerpány z Památkového katalogu a Státního archeologického seznamu od Národního památkového ústavu.

Vymezení kulturních památek a ploch památkové ochrany je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 13 Kulturní památky a památková ochrana v zájmovém území vymezených koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©NPÚ, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

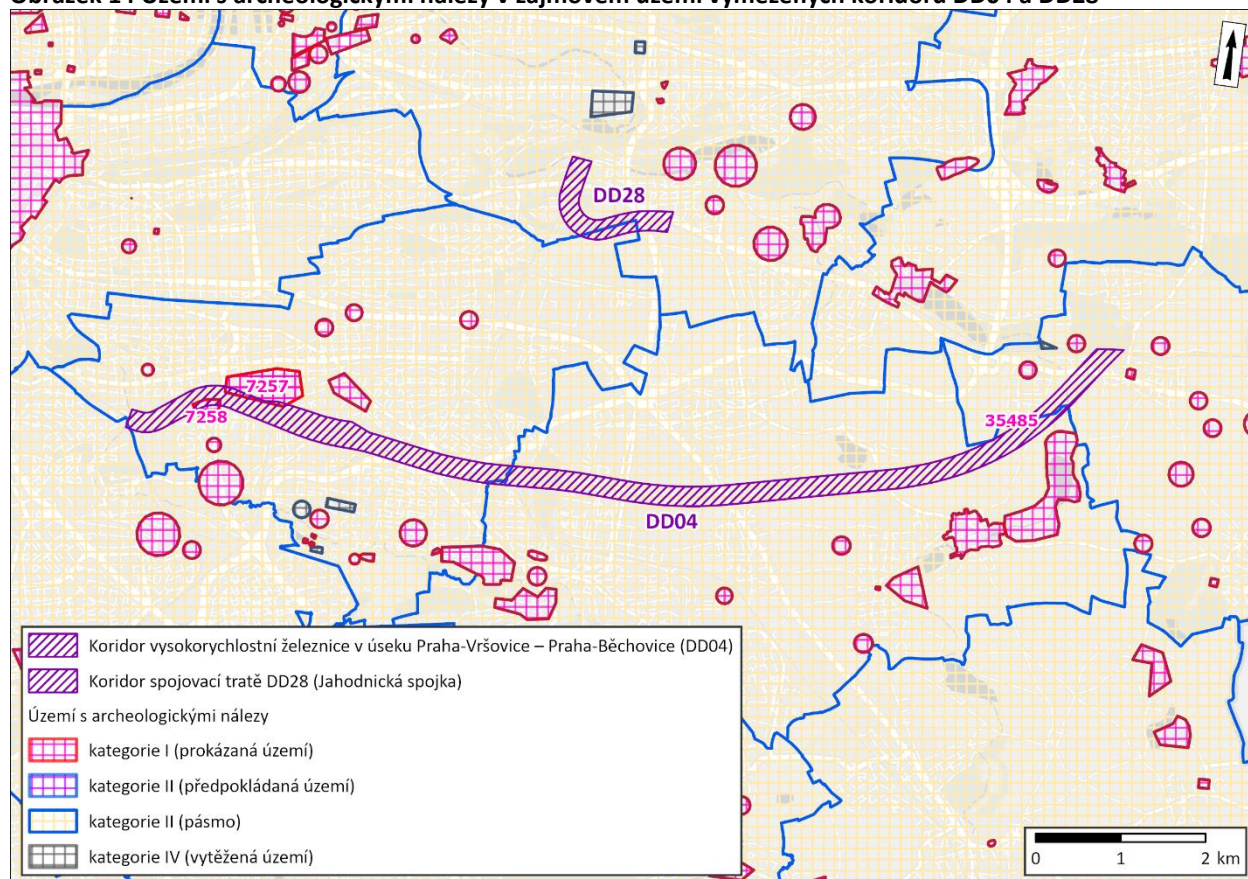
Dle státního archeologického seznamu ČR spadá větší část zájmového území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice do území s archeologickými nálezy kategorie ÚAN II – pásmo, tj. území s důvodně předpokládaným výskytem archeologických nálezů, které přiléhá k jednomu nebo vícero ÚAN I a IV. Západní část spadá do území s archeologickými nálezy ÚAN II – pásmo Velké Prahy – Praha 10 (ID

SAS: 35728), střední a částečně i východní část koridoru dále spadá do území s archeologickými nálezy ÚAN II. – pásmo Velké Prahy – Praha 15 (ID SAS: 35729). Východní část posuzovaného koridoru poté náleží do území s archeologickými nálezy kategorie ÚAN II – pásmo Velké Prahy – Praha 21 (ID SAS: 35730). V rámci zájmového území posuzovaného koridoru se však nacházejí rovněž archeologické lokality kategorie ÚAN I tj. území s jednoznačným výskytem archeologických nálezů. Jedná se o lokalitu vozatajské kasárny (ID SAS: 7258) s nálezy z období kultury zvoncovitých pohárů a Zahrádkové kolonie (ID SAS: 7257) s nálezy z období únětické kultury. Zmiňované lokality se v rámci posuzovaného koridoru nacházejí v jeho západní části v oblasti Edenu. Posuzovaný koridor ve východní části rovněž prochází územím s archeologickými nálezy kategorie ÚAN I – Praha-Dubeč – u hřbitova (ID SAS: 35485) se sídlištními archeologickými nálezy z období zemědělského pravěku.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se dle státního archeologického seznamu ČR nachází v území s archeologickými nálezy kategorie ÚAN II – pásmo Velké Prahy – Praha 9 a 14 (ID SAS: 35773), přitom jižní část se nachází v území kategorie ÚAN II – pásmo Velké Prahy – Praha 10 (ID SAS: 35728).

Vymezení území archeologických nálezů je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 14 Území s archeologickými nálezy v zájmovém území vymezených koridorů DD04 a DD28



Zdroj: ©ESRI, ©NPÚ, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

Hmotný majetek

Dle ÚAP hl. m. Prahy (IPR hl. m. Prahy 2024) vypracovaných na úrovni kraje prochází západní část posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice DD04, koridorem železniční dráhy, respektive se nachází i v rámci vymezeného ochranného pásma železniční dráhy. Rovněž zasahuje do plochy

elektroenergetických zařízení v podobě trakčního napájení. V prostoru železniční zastávky Praha – Zahradní Město posuzovaný koridor kříží silnici I. třídy v podobě Jižní spojky. V rámci Malešické průmyslové zóny zasahuje posuzovaný koridor do trasy hlavního tepelného napaječe a významného vodovodního řádu, včetně jeho ochranného pásma. Ve východní části posuzovaného koridoru se poté nachází trasa nadzemních vedení VVN, včetně vymezených ochranných pásem.

Vzhledem k faktu, že zájmové území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice DD04 prochází v západní části silně urbanizovaným územím, je v rámci jeho trasy celá řada stavebních objektů, které se nacházejí podél stávající železniční trati, přitom slouží k výrobním a rezidenčním účelům. Vyšší počet objektů se rovněž nachází v rámci posuzovaného koridoru v Malešické průmyslové zóně. Východní část předmětného koridoru zasahuje do zástavby pouze v oblasti Nové Dubče a Běchovic.

Zájmové území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází v trase stávajícího koridoru železniční dráhy, respektive zasahuje do vymezeného ochranného pásma železniční dráhy, přitom ve východní části protíná stávající trasu silnice I. třídy (ulice Průmyslová) a významný vodovodní řád včetně ochranného pásma. V rámci východní části zájmového území tzv. Jahodnické spojky se rovněž nachází trasa nadzemních vedení VVN, včetně vymezených ochranných pásem. Západní část zájmového území poté protíná trasu hlavního tepelného napaječe. Zájmové území tzv. Jahodnické spojky zasahuje do stávajících stavebních objektů převážně v severní části.

1.3.2 Předpokládaný vývoj, pokud by nebyl posuzovaný Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA uplatněn

V případě, že by nedošlo k uplatnění posuzovaného DÚRP VRT PRAHA, bude se charakter území odvíjet od stavu dle platného prvního Územního rozvojového plánu (2024) (dále jen „ÚRP“).

Dle platného ÚRP je v zájmovém území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice v západní části až po oblast mokřadů Triangl vymezen koridor drážní dopravy DD10: Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha-Benešov-Veselí nad Lužnicí-České Budějovice-Horní Dvořiště-hranice ČR/Rakousko (–Linz). Východní část posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice dále dle platného ÚRP kříží koridor silniční dopravy DS04: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojující na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy silniční dopravy do Prahy.

V zájmovém území koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nejsou v současném stavu dle platného ÚRP vymezeny žádné plochy ani koridory.

V případě, že by nebyl navržený koridor DD04 v území vymezen, mohlo by uvedené mít významný negativní vliv na vytvoření uceleného koridoru VRT Praha – Brno v rámci koncepce vysokorychlostních tratí. S tím by souviselo kromě nenaplnění přínosů týkajících se posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti i nenaplnění řady přínosů v oblasti životního prostředí souvisejících s umožněním vzniku efektivního, konkurenceschopného a zdrojově úsporného dopravního systému a zvýšením podílu železniční dopravy na dopravním trhu. Dále by nebyly vytvořeny podmínky pro rozvoj mobility nezávislé na fosilních palivech. Nutno podotknout, že tato environmentálně šetrná forma dopravy podporuje klimatické a environmentální cíle EU i ČR, představuje významný krok směrem k nízkouhlíkové ekonomice a přispívá ke snižování závislosti dopravního sektoru na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž dlouhodobě naplňuje principy udržitelného rozvoje. Plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava – Katowice (PL) představuje klíčový prvek páteří infrastruktury střeoevropské sítě vysokorychlostní železniční dopravy. Dále by nebyly naplněny další klíčové přínosy výstavby VRT v

mezinárodním, celostátním i regionálním měřítku, jakými je uvolnění kapacit na stávajících koridorových tratích, které se již nyní nacházejí na hranici své propustnosti. To se týká jak osobní dopravy (dálkové, regionální i příměstské), tak dopravy nákladní. Zvláště zvýšení kapacit pro nákladní dopravu představuje významný pozitivní efekt, neboť umožní převést část přepravních výkonů ze silniční infrastruktury na železnici – environmentálně šetrnější dopravní mód. Tím dojde ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a k redukci emisní zátěže.

V případě, že by nebyl navržený koridor DD28 v území vymezen, nebudou vytvořeny podmínky pro umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice.

Realizace Jahodnické spojky je jedním ze série opatření, které mají za cíl umožnit plynulý průjezd železničním uzlem Praha pro nákladní železniční dopravu. Protože nákladní obvody železničních stanic Libeň a Běchovice se historicky nacházejí v opačné poloze vůči železničnímu koridoru (severní, resp. jižní kolejová skupina), jsou nákladní vlaky nuceny křížit železniční koridor (výhledově čtyřkolejný), který už v současné době patří k nejvytíženějším úsekům železnice v ČR. Mimo popsany princip provozu především pro nákladní vlaky by nebylo možné Jahodnickou spojku využít i v případě mimořádností nebo plánovaných výluk na silně zatíženém koridoru v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň. Nerealizace koridoru DD28 Jahodnické spojky by tak mj. neumožnila podmínky pro potřebné zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

Předpokládaný vývoj území zájmových lokalit v souladu s platným Územním rozvojovým plánem, tedy bez uplatnění předmětného DÚRP VRT PRAHA.

Z hlediska předpokládaného vývoje zájmového území v souvislosti s platným ÚRP, tj. bez uplatnění předmětného DÚRP VRT PRAHA, ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí a vlivům na obyvatelstvo – veřejné zdraví (tj. horninovému prostředí, přírodním zdrojům, terénní morfologii, půdám (ZPF a PUPFL), povrchovým a podzemním vodám, fauně, flóře a ekosystémům, ochraně přírody a krajiny, krajině a krajinnému rázu, klima a znečištění ovzduší, fyzikálním faktorům životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění), starým ekologickým zátěžím či kontaminovaným místům a kulturním památkám, památkové ochraně a hmotnému majetku) nepředpokládá výrazně odlišná situace od současného stavu území.

Dle platného ÚRP (2024) je v západní části předmětného území vymezen koridor drážní dopravy DD10: Koridor konvenční železniční dopravy, trať. úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz). S ohledem na vymezení koridoru DD10 v řešeném území podél stávající železniční trati č. 221 nelze očekávat významné negativní vlivy ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí a vlivům na obyvatelstvo – veřejné zdraví. Východní část území posuzovaného koridoru DD04 by v případě jeho nevymezení byla ovlivněna z pohledu platného ÚRP pouze křížujícím koridorem silniční dopravy DS04: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojujícím na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy silniční dopravy do Prahy.

1.4 Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny

V této kapitole dokumentace jsou identifikovány jevy a charakteristiky řešeného území (na základě popisů a vyhodnocení uvedených v předchozí kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ), které mohou být v souvislosti s posuzováním DÚRP VRT PRAHA významně ovlivněny. S ohledem na princip předběžné opatrnosti jsou zařazeny i další charakteristiky životního prostředí, u kterých lze předpokládat pouze mírné ovlivnění.

Pro účely tohoto hodnocení byly rozlišeny dva typy těchto vlivů – složkové vlivy a prostorové vlivy, pro které byly provedeny podrobné analýzy.

- **Složkové vlivy** – Jedná se o vliv posuzované ÚPD na jednotlivé složky životního prostředí definované v rámci kapitoly 1.3 dokumentace VVURÚ. Zahrnuje vliv posuzované ÚPD na konkrétní oblast životního prostředí.
- **Prostorové vlivy** – Vlivy, které se projevují v rámci prostorové koncentrace stávajících a navrhovaných aktivit v určité oblasti. Prostorové vlivy tak zohledňují působení posuzované ÚPD na jednotlivé složky životního prostředí v kontextu dotčeného prostoru.

Jedná se o Potenciální negativní ovlivnění na zájmové území se mohou projevit také v rámci prostorové koncentrace stávajících a navrhovaných aktivit v potenciálně ovlivněném území.

Zároveň je nutno upozornit, že tato část hodnocení má pouze indikativní charakter. Nenahrazuje podrobné hodnocení vlivů prováděné v kapitole 1.6, kde dochází ke kvantifikaci významnosti předpokládaných vlivů na dotčené složky životního prostředí. Významnost ovlivnění indikovaných v této kapitole se tedy při následném podrobném hodnocení v rámci kapitoly 1.6 dokumentace VVURÚ může, ale i nemusí potvrdit.

SLOŽKOVÁ ANALÝZA

Tabulka 11 Předpokládané vlivy posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé složky a charakteristiky životního prostředí

	Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii	Vlivy na půdy (ZPF a PUPFL)	Vlivy na povrchové a podzemní vody	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	Vlivy na ochranu přírody a krajiny	Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus	Vlivy na klima a znečištění ovzduší	Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí	Vlivy na staré ekologické zátěže území a vlivy spojené s nakládáním s odpady	Vlivy na obyvatelstvo – zdravotní rizika	Vlivy na kulturní památky, památkovou ochranu a hmotný majetek
DÚRP VRT PRAHA	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X	XX	X	XX	X

Označení	Ukazatel vlivu
XX	Lze předpokládat významné ovlivnění složky ŽP
X	Ovlivnění složky ŽP nelze vyloučit
0	Vliv se nepředpokládá, nebo vliv je zanedbatelný

V následujícím přehledu jsou komentovány ty složky životního prostředí, u kterých se předpokládá potenciální významné ovlivnění posuzovaným DÚRP VRT PRAHA, případně ovlivnění nelze zcela vyloučit.

Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie

Horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry

Pravděpodobné ovlivnění horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů lze předpokládat v souvislosti s vymezením koridorů dopravní infrastruktury DD04 a DD28, které je v případě tohoto rozvoje téměř nevyhnutelné (a to s ohledem na možné technické řešení budoucích záměrů obsahující např. tunelové úseky či hlubší zářezy).

Potenciálně lze u této složky očekávat významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Stabilita půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace

V zájmových územích posuzovaných koridorů se nenachází žádná sesuvná území, ani poddolované oblasti. V rámci vymezeného koridoru vysokorychlostní trati DD04 se nachází svahová nestabilita v podobě sesedání antropogenních navážek.

U hodnocené koncepce se nepředpokládá významné (potenciálně negativní) ovlivnění, z hlediska principu předběžné opatrnosti je však tato složka zařazena do hodnocení.

Půdy (zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL))

Pravděpodobné ovlivnění půd lze předpokládat v souvislosti s vymezením koridorů dopravní infrastruktury DD04 a DD28, které si vyžadují trvalý zábor pozemků náležících do zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Očekávané jsou i zásahy do zemědělského půdního fondu I. a II. třídy ochrany, který lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu. Lze očekávat možné oslabení produkční i mimoprodukční schopnosti půdy.

Potenciálně lze u této složky očekávat významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Povrchové a podzemní vody

V rámci vymezených koridorů dopravní infrastruktury DD04 a DD28 se nachází několik vodních toků. V důsledku umístění a realizace stavby může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků, zásahům do břehů apod. Předmětné území dopravních koridorů v několika částech vymezených koridorů zasahuje do záplavového území vodních toků, konkrétně do Q₅, Q₂₀ a Q₁₀₀. Lze očekávat ovlivnění průchodu povodňových vln územím.

Vymezení koridorů dopravní infrastruktury může ovlivnit hladinu podzemní vody a proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci tunelů či hlubších zářezů.

Povrchové a podzemní vody mohou být potenciálně významně (pravděpodobně negativně) ovlivněny v souvislosti s vymezením koridoru dopravní infrastruktury.

Flóra, fauna a ekosystémy

K potenciálnímu významnému (pravděpodobně negativnímu) ovlivnění flóry, fauny a ekosystémů v důsledku vymezení koridorů dopravní infrastruktury DD04 a DD28 může dojít z důvodu ovlivnění stanovištních podmínek rostlin a živočichů, včetně zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Koridory dopravních staveb přispívají ke zmenšení rozlohy biotopů druhů či fragmentaci území.

Ochrana přírody a krajiny

Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky a památné stromy, územní systém ekologické stability

Pravděpodobné ovlivnění lze očekávat s ohledem na významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb. a registrovaný významný krajinný prvek Mokřady Triangl dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., kdy může v důsledku uplatnění DÚRP VRT PRAHA dojít k ovlivnění předmětů jejich ochrany. Potenciálně lze u této složky očekávat významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus

Vymezení koridorů dopravní infrastruktury může potenciálně významně ovlivnit prostupnost krajiny, zvýšit její fragmentaci a vytvořit migrační bariéry. V rámci silně antropogenně ovlivněných území s vysokou mírou zastavěnosti může být posilován trend fragmentace krajiny a snížení její prostupnosti v důsledku vymezení nových dopravních koridorů.

Vymezení koridorů pro dopravní infrastrukturu může být negativně vnímáno zejména v územích vykazujících zvýšenou estetickou hodnotu a v územích, která nejsou doposud stavbami tohoto druhu ovlivněna.

V případě oblastí vyznačujících se kvalitním krajinným a přírodním prostředím a zvýšenou estetickou hodnotou může dojít k ovlivnění jejich krajinných a přírodních hodnot, k narušení harmonického měřítka krajiny a k posílení antropogenního vjemu.

Potenciálně lze u této složky očekávat významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Klima a znečištění ovzduší

Vymezení koridorů pro dopravní infrastrukturu DD04 a DD28 může potenciálně vést k ovlivnění kvality ovzduší (pravděpodobně pozitivní). V daném případě toto ovlivnění může být sekundární, kdy vlivem převedení určitého podílu silniční dopravy na železnici může dojít k poklesu imisní zátěže území.

Z hlediska ovlivnění klimatu lze hodnotit potenciální ovlivnění především s ohledem na změnu koncentrací skleníkových plynů. S ohledem na princip předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení, u hodnoceného koridoru vymežovaného pro potřebu vysokorychlostní železniční trati se však nepředpokládá významné (negativní) ovlivnění. Převedením určitého podílu silniční dopravy na železnici naopak může dojít k poklesu emisí CO₂ z automobilů, v souvislosti s tím je možné předpokládat potenciální pozitivní ovlivnění.

Fyzikální faktory životního prostředí

Hluková zátěž

U hodnocené koncepce může v souvislosti s vymezením koridorů dopravní infrastruktury DD04 a DD28 potenciálně dojít k navýšení ekvivalentních hladin akustického tlaku $A_{Leq,T}$ v území. Potenciálně může rovněž dojít k rozšíření území s překročenými hygienickými limity. Potenciální ovlivnění akustické situace zájmového území lze na základě výše uvedeného předpokládat až v úrovni významného (pravděpodobně negativního) ovlivnění. V daném případě může rovněž nastat ovlivnění sekundární, kdy vlivem převedení určitého podílu silniční dopravy na železniční síť může dojít k poklesu hlukové zátěže podél silničních komunikací. V souvislosti s tím je možné předpokládat potenciální pozitivní ovlivnění akustické situace v území.

Vibrace

Vymezení koridorů dopravní infrastruktury DD04 a DD28 může představovat nový zdroj vibrací v území. Potenciálně může dojít k rozšíření území ovlivněného vibracemi. Potenciálně lze u této složky očekávat významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Vlivy na obyvatelstvo – veřejné zdraví

V návaznosti na potenciální významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění akustické situace zájmového území s ohledem na vytvoření prostorových podmínek pro umístění nových zdrojů hluku lze předpokládat rovněž související ovlivnění jednotlivých indikátorů zdravotních rizik z expozice hlukem, např. počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem a vysoce rušených hlukem. Potenciálně lze u této složky očekávat i významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Převedením určitého podílu silniční dopravy na železniční síť však může dojít rovněž k poklesu emisní zátěže ze silniční dopravy (osobní i nákladní) a stejně tak i k poklesu hlukové zátěže, v souvislosti s tím je možné předpokládat potenciální pozitivní ovlivnění.

Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady

Podle systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v řešeném území nachází evidovaná kontaminovaná místa, resp. staré ekologické zátěže s potenciálními negativními důsledky pro životní prostředí nebo veřejné zdraví. Konkrétněji se jedná o skládky, kontaminace půd a jiné potenciální kontaminace.

S ohledem na princip předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení, u hodnocených koridorů pro dopravní infrastrukturu se však při důsledném dodržení všech nezbytných technických a organizačních opatření při samotné realizaci záměru nepředpokládá významné (pravděpodobně negativní) ovlivnění.

Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek

Zájmové území posuzovaného koridoru DD04 pro dopravní infrastrukturu zasahuje svou západní částí do ochranného pásma památkové rezervace hl. m. Prahy. Vymezené koridory DD04 a DD28 zasahují rovněž do území kategorie UAN I, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

U hodnocené územně plánovací koncepce se nepředpokládá významné (potenciálně negativní) ovlivnění, z hlediska principu předběžné opatrnosti je však tato složka zařazena do hodnocení.

PROSTOROVÁ ANALÝZA

Potenciální negativní ovlivnění DÚRP VRT PRAHA na zájmové území se může projevit také v rámci prostorové koncentrace stávajících a navrhovaných aktivit v potenciálně ovlivněném území. Na základě principu předběžné opatrnosti bylo uvažováno s potenciálním maximálním rozsahem ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí, které by mohlo nastat v důsledku pořízení dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA. Uplatněn byl princip předběžné opatrnosti, přičemž bylo zohledněno potenciálně nejméně příznivé technické řešení záměrů spojených s posuzovanými koridory drážní dopravy vůči posuzovaným složkám ŽP a vedení železniční trati v rámci umísťovaných koridorů.

Z hlediska územní identifikace pokrývá toto území následující katastrální území: Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Malešice, Vršovice, Strašnice, Michle, Záběhlice, Hostivař, Dolní Měcholupy, Dubeč a Běchovice.

Dle platné Politiky územního rozvoje České republiky (dále jen „PÚR“) se území posuzovaného dílčího rozvojového plánu VRT PRAHA nachází v metropolitní rozvojové oblasti OB1. Jedná se o 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, rovněž ozn. jako Silniční okruh kolem Prahy neboli SOKP), 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. Při respektování republikových priorit územního plánování je třeba v oblasti OB1 umožňovat intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Posuzovaný dílčí rozvojový plán VRT PRAHA tak rozvíjejí lokalitu s ohledem na stanovené základní úkoly územního plánování pro tuto oblast.

Dle platné Politiky územního rozvoje České republiky se vymezené koridory DÚRP VRT PRAHA dále nachází na hranici rozvojové osy OS4. Jedná se o území obcí mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnici D11 a její připravované pokračováním do Polska a I. a III. TŽK v úseku Praha–Pardubice.

Území posuzovaného dílčího rozvojového plánu dále leží ve specifické oblasti SOB9, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem a ve specifické oblasti SOB10 a SOB11, tedy v oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z energie slunečního záření, respektive větrné energie.

Posuzovaný dílčí rozvojový plán není v rozporu s definovanými úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace stanovenými PÚR pro tyto oblasti.

Z prostorové analýzy vyplývá, že v území, jehož se předmětné území posuzovaného dílčího rozvojového plánu dotýká, jsou v Územním rozvojovém plánu (ÚRP) a v platném znění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy) uvedeny další stávající a navržené prvky dopravní a technické infrastruktury, se kterými by mohla posuzovaná koncepce vykazovat kumulativní a synergické vlivy. V případě, že má koridor vymezený dle ZÚR hl. m. Prahy svůj ekvivalent v ÚRP, je tato skutečnost níže uvedena a je koridor hodnocen pouze v úrovni ÚRP.

Dle platného ÚRP se jedná zejména o následující navrhované prvky dopravní a technické infrastruktury:

- **DS04** – Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

- **DD10** – Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz).
- **DD19** – Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha.

Dle platných ZÚR hl. m. Prahy se jedná o následující navrhované prvky dopravní a technické infrastruktury:

Dopravní infrastruktura:

- **600/Z/1 – Pražský okruh, stavba č. 511 (Běchovice – Dálnice D1)** – koridor řešen v měřítku ÚRP koridorem DS04, dále je tedy v souladu s výše uvedenou metodikou hodnocen jako koridor DS04 dle ÚRP
- **600/Z/20 – Městský okruh Pelc-Tyrolka – Štěrboholská radiála**
- **600/Z/27 – Přeložka silnice I/12**
- **600/Z/40 – Trasa metra D, úsek Depo Písnice – Náměstí Míru**
- **600/Z/41 – Trasa metra D, úsek Náměstí Míru – Náměstí Republiky**
- **600/Z/45 – Jižní tramvajová tangenta Budějovická – Michle**
- **600/Z/46 – Jižní tramvajová tangenta Smíchov – Dvorce – Budějovická**
- **600/Z/49 – Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice**
- **600/Z/50 – Východní tramvajová tangenta Vršovice – Žižkov**
- **600/Z/60 – Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Hostivař**
- **600/Z/61 – Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice**
- **600/Z/62 – Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař**
- **600/Z/63 – Železniční trať Praha – Benešov** – koridor řešen v měřítku ÚRP koridorem DD10, dále je tedy v souladu s výše uvedenou metodikou hodnocen jako koridor DD10 dle ÚRP
- **600/Z/65 – Železniční trať Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Bubny**
- **600/Z/66 – Železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno**
- **600/Z/67 – Železniční trať Praha – Nymburk** – koridor řešen v měřítku ÚRP koridorem DD19, dále je tedy v souladu s výše uvedenou metodikou hodnocen jako koridor DD19 dle ÚRP
- **600/Z/68 – Železniční trať Praha – Kralupy nad Vltavou**
- **600/Z/69 – Železniční trať Praha – Kolín**
- **600/Z/70 – Železniční trať Nové spojení II**

- **600/Z/81 – Jižní vstup RS**
- **600/Z/82 – Východní vstup RS**
- **600/Z/90 – Terminál city-logistiky Malešice**

Technická infrastruktura:

700/Z/88 – Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice

700/Z/87 – Transformační stanice Malešice

700/Z/22 – Přeložka kmenové stoky B v Holešovicích

Dle platných ZÚR hl. m. Prahy se dále jedná o následující stávající prvky dopravní a technické infrastruktury:

Dopravní infrastruktura:

Nadřazený komunikační systém Prahy – Pražský okruh, stavba D0 510

Nadřazený komunikační systém Prahy – Koridory dálnic a silnic I. třídy napojené na Pražský okruh – dálnice D11

Nadřazený komunikační systém Prahy – Štěrboholská radiála

Nadřazený komunikační systém Prahy – Průmyslová

Nadřazený komunikační systém Prahy – Jižní spojka

Železniční uzel Praha – Železniční koridory – TEN-T – trať 011 Praha – Kolín

Železniční uzel Praha – trať 622 Praha–Vršovice – Praha–Běchovice

Železniční uzel Praha – trať 221 Praha – Benešov u Prahy

Technická infrastruktura:

Vodovodní řady

Kanalizační stoky, sběrače

Tepelné napáječe

Plynovody, ropovody

Nadzemní vedení VVN

Mimo výše uvedené koridory nebyly identifikovány potenciální možnosti vzniku významnějších kumulativních a synergických vlivů.

Na základě výše uvedeného rozboru (tj. vymezení koridorů vymezených v ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy) a vyhodnocení stávajícího stavu území byla vymezena oblast potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů, konkrétně oblast Praha – segment Východ.

Riziko vzniku kumulativních a synergických vlivů lze očekávat v území, kde dochází k prostorové kumulaci plánovaných záměrů, případně v území, kde jsou již v současné době složky životního prostředí významně

ovlivněny stávajícími prvky dopravní a technické infrastruktury a další rozvoj by přispěl k jejich dalšímu potenciálně negativnímu ovlivnění.

Výkresy vytvořené pro potřeby hodnocení kumulativních a synergických vlivů jsou uvedeny v rámci samostatné přílohy č. 2 dokumentace VVURÚ.

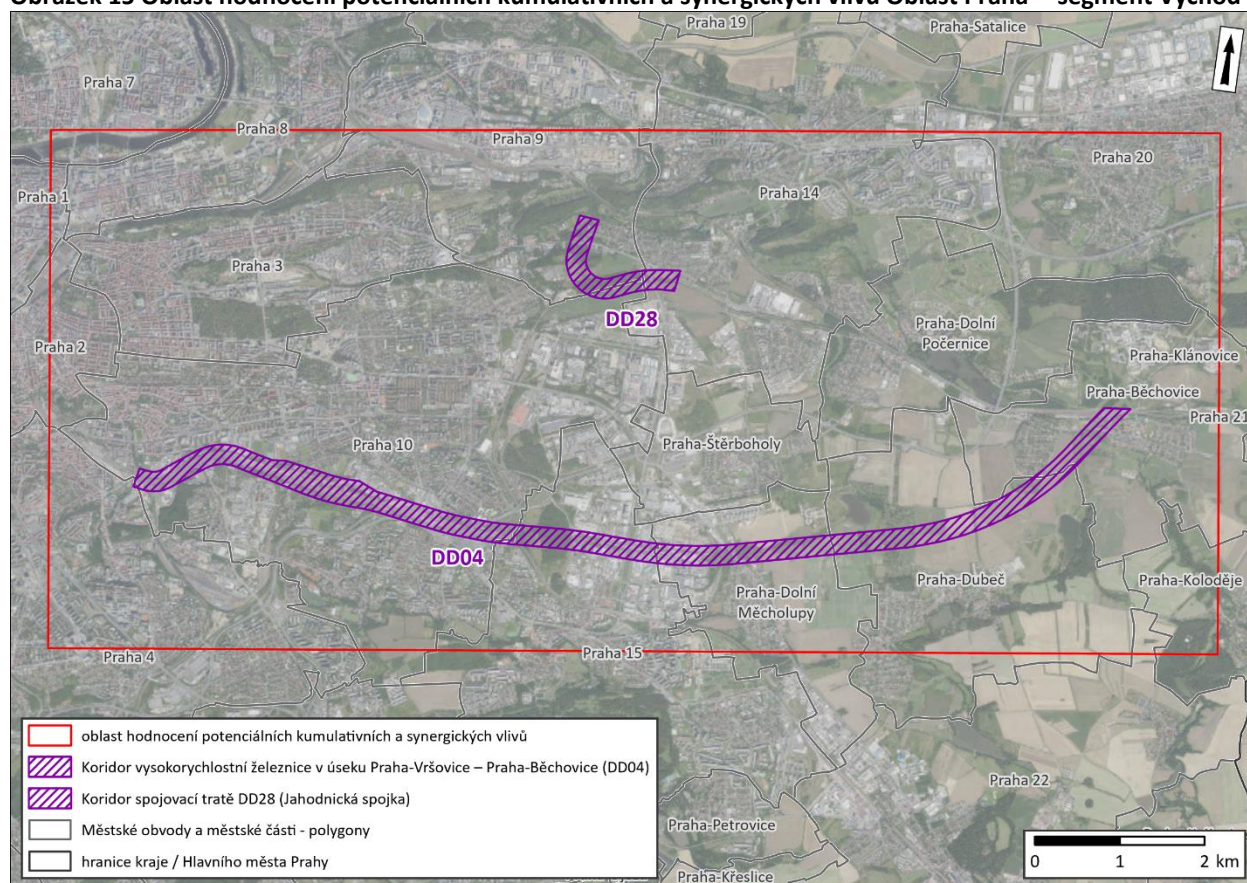
Oblast Praha – segment Východ

V této oblasti lze identifikovat aktivity spojené s rozvojem bytového fondu hl. m. Prahy, intenzifikací využití širšího centra hl. m. Prahy a dále aktivitami spojenými s realizací dopravní infrastruktury v měřítku lokálního, regionálního, ale i nadregionálního významu. V oblasti se zřetelně projevují také obchodní a logistické aktivity, jelikož se oblast z významné části nachází v okrajové části s velmi dobrou dostupností na nadřazenou dopravní infrastrukturu. Pozitivním projevem výše uvedeného je pak silná koncentrace ekonomických činností, které mají z části i regionální význam.

V území je již ve stávajícím stavu vysoká koncentrace dopravní infrastruktury, která z části definuje charakter oblasti. Jedná se o území, kde dochází k přechodu silně urbanizovaného území města do rozvolněné zemědělské krajiny.

Zvýšenou koncentraci nových nebo optimalizovaných staveb dopravní a technické infrastruktury lze identifikovat v této oblasti i ve výhledovém horizontu naplnění ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Ty budou i v tomto výhledovém stavu do jisté míry definovat charakter této oblasti.

Obrázek 15 Oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů Oblast Praha – segment Východ



Podkladová mapa: ČÚZK (2025)

Zpracovatel dokumentace VVURÚ dále nepředpokládá vznik individuálních kumulativních a synergických vlivů mimo stanovenou oblast, respektive se domnívá, že tyto vlivy budou na úrovni maximálně nulového respektive zanedbatelného vlivu, který je v měřítku DÚRP nevyhodnotitelný. V tomto ohledu je nutné zmínit, že stanovená Oblast Praha – segment východ pokrývá plochu přibližně 8 455 ha, přitom její hranice je ve vzdálenosti minimálně 1 km od posuzovaných koridorů drážní dopravy.

1.5 Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma, evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Současné problémy a jevy životního prostředí jsou definovány na základě aktuálních ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 2024 (IPR hl. m. Prahy) a na základě zjištění, které vychází především z kapitoly 1.3, či na základě zjištění obecného rámce problémů. Posouzení významnosti ovlivnění daných problémů a jevů v souvislosti s předmětným dílčím územním rozvojovým plánem VRT PRAHA pro úsek vysokorychlostní tratě a konvenční železniční trati (koridory DD04 a DD28) na území hlavního města Prahy (dále jen DÚRP VRT PRAHA) je provedeno v následujících tabulkách.

Významnost ovlivnění je značena následujícím způsobem:

Významnost ovlivnění současných problémů a jevů životního prostředí	Označení
Může dojít k významnému zlepšení stavu složek životního prostředí souvisejících s problémem či jevem, může snížit závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší	+
Nemá vztah k danému problému či jevu, netýká se ho, nebo nedojde k významnějšímu ovlivnění	0
Může dojít k významnému zhoršení stavu složek životního prostředí souvisejících s problémem či jevem, může zvýšit závažnost problému nebo zkomplikovat jeho řešení v budoucnu	-

Významnost ovlivnění současných problémů životního prostředí k řešení v ÚPD dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj

Níže jsou v tabulce uvedeny všechny problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci dle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy pro kraj 2024 (IPR hl. m. Prahy), které mají přímou vazbu na životní prostředí. Další problémy (resp. zbylé problémy) k řešení v ÚPD dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 2024 jsou pak součástí kapitoly 3. předmětného DÚRP VRT PRAHA, jakožto problémy s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.

Tabulka 12 Problémy v oblasti životního prostředí k řešení v ÚPD dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj

Problémy v oblasti životního prostředí k řešení dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Významnost ovlivnění	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
Transformační území		
Přítomnost dlouhodobě zanedbaných ploch nadmístního významu s velkým potenciálem recyklace území	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA významněji neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy. Je však vhodné zmínit, že část koridoru (DD04) v úseku Praha-Vršovice – Praha Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav prochází plochou potenciálu recyklace území zvané Bohdalec (dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 2024 označeno jako 07 – Bohdalec). Koridor, resp. samotné vedení VRT v rámci tohoto území bude dle předpokladu umístěno v těsné návaznosti na stávající vedení železničních

Problémy v oblasti životního prostředí k řešení dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Významnost ovlivnění	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
		kolejí (v úseku Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město).
Mobilita		
Zvyšující se podíl automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné, pěší a cyklistické v důsledku pokračující obytné výstavby v okrajových částech Prahy	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.
Silniční doprava		
Chybějící kapacitní trasa pro tranzitní dopravu (Pražský okruh)	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.
Zátěž hustě obydlených částí Prahy tranzitní a zdroj-cílovou dopravou	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.
Trvalý růst počtu automobilů projíždějících přes vnější kordon	0 / +	Předmětný DÚRP VRT PRAHA významně neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy. Je však vhodné zmínit, že vymezení koridoru DD04 pro vysokorychlostní železniční trať, stejně tak i koridoru DD28 pro konvenční trať může mít pozitivní vliv na částečné převedení dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť.
Trvalý růst dopravních výkonů individuální automobilové dopravy	0 / +	Předmětný DÚRP VRT PRAHA významně neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy. Je však vhodné zmínit, že vymezení koridoru DD04 pro vysokorychlostní železniční trať může mít pozitivní vliv na částečné převedení dopravních výkonů individuální automobilové dopravy ze silniční sítě na železniční síť.

Významnost ovlivnění současných problémů životního prostředí zjištěných na základě předchozích kapitol či obecně definovaných problémů

Zpracovatel předmětné dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na základě zjištění v předchozích kapitolách, ani nenavrhuje další problémy k řešení. Zpracovatel předmětného VVURÚ považuje problémy stanované v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 2024 (IPR hl. m. Prahy), které jsou součástí této kapitoly, resp. dále i kapitoly 3 této dokumentace VVURÚ za zcela dostatečné.

Významnost ovlivnění sledovaných jevů životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj

Vybrány byly ty jevy obsažené v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 2024 (IPR hl. m. Prahy) s úzkou vazbou na životního prostředí. V tabulce níže jsou pak uvedeny ty jevy životního prostředí, u kterých je možné

předpokládat v souvislosti s uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významné ovlivnění.

Tabulka 13 Jevy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj

Jevy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Vztah	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
Významný krajinný prvek <i>Sledovaný jev informuje o výskytu významných krajinných prvků ze zákona, kterými jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy, a dále o výskytu registrovaných významných krajinných prvků, kterými mohou být zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy nebo i cenné plochy porostů v zastavěném území včetně historických zahrad a parků.</i>	–	V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. v koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) je možné identifikovat řadu významných krajinných prvků def. dle § 3 ods. 1, písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (vodní toky a jejich údolní nivy, lesy a rybníky), stejně tak je možné významné krajinné prvky identifikovat i v rámci vymezovaného koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka). V řešeném území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) se pak nachází i jeden registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o rVKP Mokřady Triangl. V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA je možné predikovat ve vztahu k významným registrovaným prvkům dle § 3 ods. 1, písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, resp. i registrovaným VKP § 6 zákona č. 114/1992 Sb., významné (negativní) ovlivnění, a to s ohledem na potenciální střety vymezených koridorů DÚRP VRT PRAHA s předmětnými VKP.
Biotop vybraných zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů <i>Sledovaný jev informuje o stanovištích druhů rostlin a živočichů, které jsou vyhlášeny za zvláště chráněné. Základem ochrany živočichů je komplexní ochrana jejich stanovišť, základem ochrany zvláště chráněných rostlin je komplexní ochrana jejich stanovišť a bezprostředního okolí.</i>	–	Uplatněním DÚRP VRT PRAHA může dojít k významnému ovlivnění daného jevu životního prostředí spojeným s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů. K potenciálnímu ovlivnění může docházet v souvislosti s koridory dopravních staveb (tj. DD04 a DD28), a s tím souvisejícím zmenšením rozlohy biotopů či k fragmentaci území. V rámci koridoru DD04 se jedná např. o lokalitu registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina, kde je rovněž vymezena lokalita výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (<i>Botaurus stellaris</i>).

Jevy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Vztah	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
		V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA je tak možné predikovat ve vztahu k biotopům ZCHD rostlin či živočichů významné (negativní) ovlivnění.
Krajinný ráz <i>Sledovaný jev informuje o rozčlenění území nebo vymezení částí území za účelem ochrany hodnot krajinného rázu, se specifikací společných podmínek ochrany na základě jejich přírodních, kulturních a historických charakteristik.</i>	–	V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA je možné predikovat ve vztahu ke krajinnému rázu, resp. také ke krajině a krajinným okrskům významné (negativní) ovlivnění.
Krajina a krajinný okrsek <i>Sledovaný jev informuje o charakteru a skladbě krajiny, části území, tak jak je vnímána lidmi, jejíž charakter je výsledkem činnosti a vzájemného působení přírodních a/nebo lidských faktorů, a krajinných okrscích, které jsou základní skladebnou a relativně homogenní částí krajiny, odlišující se od sousedních krajinných okrsků svými přírodními, popř. jinými charakteristikami a způsobem využití.</i>	–	Vlivy mohou nastat především ve vztahu se zásahy umístěvaných jednotlivých koridorů DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28) do krajiny. Tj. s předpokládanými změnami využití krajiny, ovlivnění hodnot krajiny apod.
Les, jeho kategorizace a vzdálenost 30 m od okraje lesa <i>Sledovaný jev informuje o lesích členěných podle převažujících funkcí do tří kategorií, na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské. K dotčení pozemků do vzdálenosti 30 m od okraje lesa je třeba souhlas příslušného orgánu státní správy lesů.</i>	–	Uplatněním DÚRP VRT PRAHA může dojít k významnému ovlivnění daného jevu životního prostředí – les a jeho kategorizace, resp. i okrajového pásma lesa, a to ve spojitosti se zásahy do PUPFL. V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy (DD04 a DD28), které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA může dojít k významnějším plošným záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).
Bonitovaná půdně ekologická jednotka a třída ochrany zemědělského půdního fondu <i>Sledovaný jev informuje o pěti třídách ochrany zemědělských pozemků stanovených pomocí pětimístního číselného kódu bonitované půdně ekologické jednotky BPEJ, charakterizovaného hlavními půdními a klimatickými podmínkami hodnoceného pozemku: klimatickým regionem, hlavní půdní jednotkou, sklonitostí a expozicí ke světovým stranám, skeletovitostí a hloubkou půdy.</i>	–	V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA je možné predikovat ve vztahu BPEJ a třídám ochrany ZPF významné (negativní) ovlivnění. Je však nutno podotknout, že v rámci obou koridorů budou dotčeny primárně půdy nižší třídy ochrany ZPF (III. –V. třídy). Ovlivnění lze předpokládat v souvislosti s vymezením koridorů dopravní infrastruktury (tj. DD04 a DD28), které si vyžádají trvalý zábor pozemků náležících do zemědělského půdního fondu. Rozsáhlejší zábory ZPF se předpokládají ve východní části vymezeného koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-

Jevy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Vztah	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
		Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), kde je vysoký podíl orné půdy. V souvislosti s vymezením koridoru konvenční tratě DD28 (Jahodnické spojky) se předpokládají plošně méně významné zábory pozemků ZPF.
Vodní útvar povrchových a podzemních vod <i>Sledovaný jev informuje o vymezených významných soustředěných povrchových nebo podzemních vod v určitém prostředí charakterizovaných společnou formou jejich výskytu nebo společnými vlastnostmi vod a znaky hydrologického režimu.</i>	–	V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA lze očekávat ovlivnění povrchových vod, zejména pak ovlivnění křížených vodních toků a jejich záplavových územích či vodních nádrží. Územím předmětného koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) protéká několik významnějších vodních toků. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok, střední částí posuzovaného koridoru protéká Hostavický potok. Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok, Rokytku a Běchovický potok. Posuzovaný koridor (DD04) se dotýká rovněž několika bezejmenných vodních toků. V těsné návaznosti na koridor spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky (DD28) se nachází vodní tok Rokytky. Posuzovaný koridor vysokorychlostní železnice (DD04) se nachází v blízkosti retenční vodní nádrže Slatina. V rámci navrženého koridoru se dále nachází drobné vodní plochy ve východní části území a v lokalitě Triangl ve střední části posuzovaného koridoru.
Záplavové území včetně aktivní zóny <i>Sledovaný jev záplavové území včetně aktivní zóny informuje o administrativně určených územích, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou.</i>	–	Rovněž lze předpokládat možnou změnu odtokových a zasakovacích poměrů v rámci umísťovaných koridorů. V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT Praha, lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění podzemních vod, které mohou spočívat převážně v ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, a to v souvislosti s drenážním efektem případných tunelových objektů či hlubších zářezů. Souhrnně tak lze v souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA ve vztahu k povrchovým a podzemním vodám a záplavovým územím predikovat významné (negativní) ovlivnění. Významnější ovlivnění útvarů povrchových a podzemních vod se vzhledem k lokálnímu

Jevy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Vztah	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
		zásahu posuzovaných koridorů do těchto útvarů nepředpokládá.
Hluková zóna obce <i>Sledovaný jev hluková zóna obce informuje o úrovni hluku ve venkovním prostředí, jemuž jsou vystaveni lidé zejména v zastavěných oblastech, ve veřejných parcích, v tichých oblastech aglomerací, v tichých oblastech ve volné krajině, v blízkosti škol, nemocnic a jiných citlivých budov nebo obydlených oblastech.</i>	-/+	V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA, resp. posuzovaných koridorů (DD04 – koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a DD28 – koridor spojovací tratě tzv. Jahodnická spojka), lze očekávat ovlivnění akustické situace zájmových oblastí. Významné (negativní) ovlivnění v souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA je možné predikovat ve vztahu k umístění nových zdrojů hluku (zdrojů hluku v podobě koridorů pro železniční dopravu) do zájmového území. Je však třeba rovněž zmínit, že vymezení koridoru DD04 pro vysokorychlostní železniční trať a koridoru DD28 pro potřeby konvenční železnice může mít pozitivní vliv na dopravních výkonů automobilové dopravy ze silniční sítě na železniční síť a s tím spojené pozitivní dopady z hlediska snížení hlukové zátěže podél silničních staveb.

Vztah Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA ke zvláště chráněným územím a lokalitám soustavy Natura 2000

Zvláště chráněná území

Koridory posuzovaného DÚRP VRT PRAHA nezasahují do žádného zvláště chráněného území či ochranného pásma (def. dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) a ani se nenacházejí v jejich blízkosti. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat negativní ovlivnění limitů v území spojených se zvláště chráněnými územími.

DÚRP VRT PRAHA nebude mít negativní vliv na zvláště chráněná území def. dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

NATURA 2000

V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. v koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) a koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka) se nenachází žádná ptačí oblast či evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000.

Podrobnější informace k nejbližším ptačím oblastem a evropským významným lokalitám NATURA 2000 ve vztahu k předmětným koridorům posuzovaného DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ.

DÚRP VRT PRAHA nebude mít negativní vliv na ptačí oblasti a evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000. Komentář k vlivům posuzované ÚPD na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je uveden v kapitole 2 dokumentace VVURÚ. Součástí této kapitoly je i odkaz na stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4; Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024), které vylučují významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit či ptačích oblastí.

Závěr

V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA se nepředpokládá významnější ovlivnění problémů životního prostředí v ÚPD dle platných ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024). V případě sledovaných problémů životního prostředí souvisejících se silniční dopravou byl identifikován i pozitivní vliv na některé definované problémy (trvalý růst počtu automobilů projíždějících přes vnější kordon; trvalý růst dopravních výkonů individuální automobilové dopravy), a to s ohledem na předpokládané pozitivní dopady možného převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť.

Z hlediska jevů životního prostředí dle platných ÚAP hl. m. Prahy (2024), byly vybrány ty jevy (VKP; Biotop vybraných zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů; Krajinný ráz; Krajina a krajinný okrsek; Les, jeho kategorizace a vzdálenost 30 m od okraje lesa; Bonitovaná půdně ekologická jednotka a třída ochrany zemědělského půdního fondu; Vodní útvar povrchových a podzemních vod; Záplavové území včetně aktivní zóny; Hluková zóna obce) u kterých se v souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA předpokládá jejich možné významné ovlivnění. Tyto jevy životního prostředí jsou pak podrobněji řešeny v rámci následující kapitoly 1.6 předmětné dokumentace VVURÚ, u kterých jsou předpokládané vlivy dále konkretizovány a zpřesněny (formou kvantitativního i kvalitativního hodnocení).

Z hlediska vlivů na zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (lokality soustavy NATURA 2000) lze negativní vliv uplatněním DÚRP VRT PRAHA vyloučit.

1.6 Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA nebo jeho invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení

Vstupními podklady pro zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů DÚRP VRT PRAHA, respektive vymezených koridorů drážní dopravy, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných jsou především zjištění vycházející z předchozích kapitol tohoto Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, zejména pak kapitol 1.3, 1.4 a 1.5.

Podkladem pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byly také schémata a analýzy v prostředí GIS, které umožnily kvantifikovat jednotlivé vlivy. Součástí této kapitoly je pro jednotlivé složky životního prostředí i vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Posouzení je rovněž podloženo výpočty (kvantifikovatelnými daty).

Vlivy předmětné ÚPD na životní prostředí a veřejné zdraví jsou hodnoceny v podrobnosti odpovídající měřítku dílčího územního rozvojového plánu (měřítko grafické části DÚRP 1 : 200 000). Takovéto měřítko nezobrazuje žádné konkrétní provedení stavby (v daném případě tedy realizaci VRT a konvenční železniční trati, za jejímž účelem je DÚRP VRT PRAHA pořizován), ale pouze vymezuje v širším měřítku jejich lokalizaci do řešeného území formou návrhu koridorů drážní dopravy.

Posouzení vlivů na životní prostředí je zpracováno v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a dalšími legislativními předpisy.

Celkové zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů posuzovaného DÚRP VRT PRAHA je provedeno (v souladu se strukturou kapitoly 1.3 a 1.4) následovně:

- Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie,
 - *Horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry*
 - *Ložisková ochrana a přírodní zdroje*
 - *Stabilita půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace*
 - *Radon*
- Vlivy na půdy (ZPF a PUPFL),
 - *Zemědělský půdní fond (ZPF)*
 - *Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)*
- Vlivy na povrchové a podzemní vody,
 - *Povrchové vody*
 - *Podzemní vody*

- Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy,
 - *Flóra a fauna*
 - *Ekosystémy*
- Vlivy na ochranu přírody a krajiny,
 - *Zvláště chráněná území (ZCHÚ)*
 - *Přírodní parky (PPK)*
 - *Významné krajinné prvky (VKP)*
 - *Památné stromy*
 - *Územní systém ekologické stability (ÚSES)*
 - *NATURA 2000*
- Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus,
 - *Krajinný ráz*
 - *Využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus*
- Vlivy na klima a znečištění ovzduší,
 - *Klima*
 - *Znečištění ovzduší*
 - *Zápach*
- Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění),
 - *Hluk – akustická situace*
 - *Vibrace*
 - *Elektromagnetické záření*
 - *Světelné znečištění*
- Vlivy na staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a vlivy spojené s nakládáním s odpady,
 - *Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy*
 - *Nakládání s odpady*
- Vlivy na obyvatelstvo – veřejné zdraví,
 - *Hluk (vlivy na veřejné zdraví z expozice hlukem)*
 - *Ovzduší (vlivy na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší)*
- Vlivy na kulturní památky, památkovou ochranu a hmotný majetek
 - *Kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit)*
 - *Hmotný majetek*

Klíčové je upozornit, že v rámci předloženého posouzení nelze identifikovat konkrétní přesné vlivy daného záměru (stavby) na životní prostředí, předložené vyhodnocení vlivů na životní prostředí je provedeno na koncepční úrovni odpovídající podrobnosti posuzované územně plánovací dokumentace. Z hlediska posouzení možných vlivů bylo přistoupeno k hodnocení navržených koridorů na straně bezpečnosti posouzení. Je zásadní zmínit, že v rámci podrobnější ÚPD (např. ZÚR hl. m. Prahy či Metropolitní plán), kdy, již bude možné více a podrobněji reflektovat předpokládané technické řešení plánovaných záměrů (např. v podobě vymezení předpokládaných tunelových úseků), může být výsledné hodnocení vlivů na

životní prostředí u řady složek (např. vlivy na akustickou situaci, zábory ZPF a PUPFL, faunu, flóru a ekosystémy, hmotný majetek atd.) příznivější než na úrovni DÚRP.

Postup hodnocení

Vzhledem k charakteru posuzované koncepce (vymezení koridorů) nejsou hodnoceny verbální výroky navrhované ÚPD na životní prostředí. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA obsahuje verbální výroky v rámci *Požadavků na využití vymezených koridorů drážní dopravy a Podmínek pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy*, které jsou však úzce spojeny s jejich územním průmětem.

Hodnocení předpokládaných (potenciálních) vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví je provedeno v rámci následujících kroků:

1. Identifikace podstatných vlivů posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA,
2. Charakteristika vlivů koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA včetně odhadu jejich významnosti, účinku, časového rozlišení a rozsahu působení,
3. Vyhodnocení vlivů posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA.

Metodika hodnocení předpokládaných vlivů

I. Kvalitativní hodnocení

a) Hodnocení se týká jak předpokládaných záporných vlivů, tak i kladných vlivů

b) Kvalitativní hodnocení se dělí dle účinků:

- přímé vlivy – působící přímo na danou složku životního prostředí
- nepřímé vlivy – vliv neovlivňující danou složku přímo (např. využití vymezeného koridoru drážní dopravy může být impulsem pro jiné činnosti v území, v důsledku jejich realizace může dojít k ovlivnění složky životního prostředí)
- sekundární vlivy – vliv na danou složku životního prostředí působí zprostředkovaně (nepřímo) přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. zhoršení zdravotního stavu obyvatel v důsledku nárůstu imisní zátěže ovzduší či expozice hlukem)

c) Kvalitativní hodnocení se dělí dále dle délky působení (trvání):

- trvalé vlivy – působí i v případě likvidace realizovaného záměru (nevratný vliv)
- přechodné vlivy (vratné vlivy)
 - dlouhodobé vlivy – působí po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru
 - střednědobé vlivy – působí v případě etapové nebo neúplné realizace záměru (např. nerealizace doprovodných staveb) nebo po dobu zkušebního provozu
 - krátkodobé vlivy – působí po dobu realizace (výstavby) záměru

II. Kvantitativní hodnocení (semikvantitativní hodnocení)

Odhad významnosti je vyjádřen semikvantitativně v 5stupňové škále, přitom stejná škála byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů (viz hodnocení kumulativních a synergických vlivů):

-2 – potenciálně významně negativní vliv

Uplatnění koncepce (DÚRP VRT PRAHA) je pravděpodobně spojeno s potenciálně významným negativním vlivem na danou charakteristiku životního prostředí, sledovaný jev, resp. složku životního prostředí či veřejné zdraví.

Jedná se o vliv, kdy může posuzovaná koncepce způsobit z hlediska svého působení (plošného, procentuálního apod.) významný (zásadní) negativní zásah do dané charakteristiky, jevu či složky životního prostředí či veřejné zdraví.

Příkladem je možné uvést vysoký plošný zábor půd (především i pozemků ZPF vysoké třídy bonity a PUPFL); vysoký podíl obyvatel zasažených hlukem/znečištěním ovzduší; významný plošný zásah do přírodních a přírodě blízkých biotopů při kterém hrozí jejich významné narušení či zničení; významný plošný zásah do biotopů s přítomností zvláště chráněných a cenných druhů rostlin a živočichů; plošný zásah do VKP významně narušující jejich ekologicko-stabilizační funkci, hrozící trvalé poškození či zničení daného významného krajinného prvku; plošný zásah do ÚSES, který by znemožnil či významně omezil možnost trvalé existence přirozeného nebo pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému a znemožnil či významně omezil migraci mezi biocentry; ovlivnění zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které by znamenalo významné negativní ovlivnění předmětu ochrany daného území, při kterém by hrozilo zničení či významné poškození daného zvláště chráněného území; zásah ohrožující významným negativním způsobem celistvost nebo předmět ochrany evropsky významné lokality či ptačí oblasti; silný až stírající zásah z hlediska krajinného rázu; významné zhoršení stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo stavu útvaru podzemní vody či znemožnění dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo dobrého stavu útvaru podzemní vody apod.). Obdobně pak tyto uvedené příklady potenciálně významně negativních vlivů platí i u ostatních charakteristik/jevů/složek životního prostředí.

Při hodnocení výroku v této kategorii musí být vždy součástí opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů vždy návrh na obsahovou úpravu výroku (konceptní a prostorová opatření).

Uplatnění koncepce je možné za předpokladu dodržení opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

Vlivy v důsledku využití koridorů drážní dopravy na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující územně plánovací, resp. projektové dokumentace.

-1 – potenciálně mírně negativní vliv

Při uplatnění koncepce (DÚRP VRT PRAHA) nelze vyloučit vlivy na danou charakteristiku životního prostředí, sledovaný jev, resp. složku životního prostředí či veřejné zdraví. Lze předpokládat potenciálně mírně negativní vliv.

Jedná se o vliv, kdy může koncepce způsobit z hlediska svého rozsahu (plošného, procentuálního apod.) pravděpodobně mírně negativní (minoritní) zásah do dané charakteristiky, jevu či složky životního prostředí.

Příkladem je možné uvést malý plošný nárok na zábor půd (především pozemků ZPF nižší třídy bonity a PUPFL), vysoký podíl obyvatel zasažených hlukem/znečištěním ovzduší; menší plošný zásah do přírodních

a přírodě blízkých biotopů při kterém nehrozí jejich významné narušení či zničení; menší plošný zásah do biotopů s přítomností zvláště chráněných a cenných druhů rostlin a živočichů při kterém nedochází k jejich trvalému narušení či ohrožení; menší plošný zásah do VKP nenarušující jejich ekologicko-stabilizační funkci, zásah do ÚSES, který neznemožňuje či významně neomezuje možnost trvalé existence přirozeného nebo pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému a znemožnil či významně omezuje migraci mezi biocentry; částečné ovlivnění či dílčí dotčení zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, vylučující významné negativní ovlivnění předmětu ochrany daného území; malé nebo nevýznamné ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000 z hlediska jejich celistvosti nebo ovlivnění předmětu ochrany; převážně slabý zásah z hlediska krajinného rázu; dílčí ovlivnění stavu nebo ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo stavu útvaru podzemní vody, neznemožňující dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchové vody nebo dobrého stavu útvaru podzemní vody apod.). Obdobně pak tyto uvedené příklady potenciálně mírně negativních vlivů platí i u ostatních složek životního prostředí.

Uplatnění koncepce je možné za předpokladu dodržení opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů, tj. návrhu prostorových či projektových opatření.

Vlivy v důsledku využití koridorů drážní dopravy pro dané záměry na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace.

0 – bez vlivu nebo zanedbatelný vliv

V souvislosti s uplatněním koncepce (DÚRP VRT PRAHA) nebyl identifikován vliv (pozitivní/negativní) na danou charakteristiku životního prostředí, sledovaný jev, resp. složku životního prostředí (například i ve vztahu k podrobnosti měřítka ÚPD) nebo jsou charakteristiky životního prostředí, sledované jevy, resp. složky životního prostředí či veřejné zdraví uplatněním koncepce negativně ovlivněny na zcela zanedbatelném podílu území, populace nebo ve zcela zanedbatelné míře blížící se nulovému vlivu.

+1 – potenciálně mírně pozitivní vliv

V důsledku uplatnění koncepce (DÚRP VRT PRAHA) se předpokládá mírně pozitivní vliv na danou charakteristiku životního prostředí, sledovaný jev, resp. složku životního prostředí či veřejné zdraví v dotčeném území.

Jedná se o vliv, kdy v důsledku využití koridorů drážní dopravy daná koncepce pozitivně ovlivní – zlepší danou charakteristiku, složku či jev životního prostředí, a to na menší části území, u menší části populace (např. z hlediska plošného, procentuálního podílu). Může se jednat například o zlepšení průchodnosti a spojitosti ÚSES, mírně pozitivní dopad na veřejné zdraví, snížení rizika záplav atd.

+2 – potenciálně významně pozitivní vliv

Uplatněním koncepce (DÚRP VRT PRAHA) se předpokládá významně pozitivní ovlivnění dané charakteristiky životního prostředí, sledovaného jevu, resp. složky životního prostředí či veřejné zdraví v dotčeném území.

Jedná se o vliv, kdy v důsledku využití koridorů drážní dopravy pro dané záměry daná koncepce pozitivně ovlivní – zlepší danou charakteristiku, složku či jev životního prostředí, a to na významné části území, u významné části populace (např. z hlediska plošného, procentuálního podílu). Může se jednat například o významné zlepšení průchodnosti a spojitosti ÚSES, významně pozitivní dopad na veřejné zdraví, může dojít k významnému pozitivnímu ovlivnění stavu vodních útvarů povrchových a podzemních vod či eliminaci záplav atd.

? – vliv nelze vyhodnotit

Vliv uplatnění koncepce (DÚRP VRT PRAHA) nelze posoudit, nebo posuzovaná koncepce neobsahuje dostatek informací pro identifikaci předpokládaného vlivu.

Poznámka:

V případně vyhodnocení vlivů na danou složku životního prostředí na pomezí výše uvedených kategorií je použita kombinace výše uvedených předpokládaných vlivů, např. 0/+1 ... nulový až potenciálně mírně pozitivní vliv.

V případně vyhodnocení vlivů ambivalentních na danou složku životního prostředí jsou uvedeny definované kategorie hodnocení, např. -1 ; +1 ... potenciálně mírně negativní vliv a zároveň potenciálně mírně pozitivní vliv.

III. Odhad rozsahu působení vlivů (územní identifikace)

Z hlediska rozsahu působení vlivů, resp. územní identifikace bylo bráno v potaz primárně území hl. m. Prahy v okolí posuzovaných koridorů drážní dopravy, které je představováno městskými částmi Praha 4, Praha 9, Praha 10, Praha 14, Praha 15, Praha – Dolní Měcholupy, Praha – Dubeč, Praha – Běchovice.

Územní identifikace z hlediska vlivů navržených koridorů na dotčené prvky ochrany dílčích složek ŽP je přehledně uvedena ve výkresech tvořících přílohu č. 1 dokumentace VVURÚ.

Z hlediska možného rozsahu působení jsou rozlišovány vlivy:

- bodové – působí v daném místě (bodě)
- lokální – působení v konkrétní lokalitě (dílčí prostor, katastrální území)
- regionální – působí v rámci dílčí části města, či celého města/aglomerace
- nadregionální – působení s přesahem za hranice kraje
- přeshraniční – působení s přesahem vlivu i mimo území ČR

IV. Návrh opatření pro předcházení, eliminaci, omezení nebo kompenzaci vlivu

Podrobný návrh opatření pro předcházení, eliminaci, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných nepříznivých vlivů je součástí kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů

- kumulativní vlivy – vlivy dvou nebo více výroků na jeden sledovaný jev nebo charakteristiku v rámci dané složky životního prostředí, resp. hodnoceného „tématu“
- synergické vlivy – vlivy dvou nebo více výroků na dva nebo více sledovaných jevů nebo charakteristik dané složky životního prostředí, případně vlivy dvou nebo více výroků na složky životního prostředí v prostorově omezené části řešeného území

Pro jednotlivé složky životního prostředí je provedeno vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Provedení hodnocení kumulativních a synergických vlivů předmětné koncepce (DÚRP VRT PRAHA) je podrobně zpracováno (včetně uvedení metodického přístupu) v druhé části kapitoly 1.6 dokumentace VVURÚ – Hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Vlivy přesahující hranice řešeného území

Vlivy přesahující hranice řešeného území jsou řešeny samostatně v rámci kapitoly 1.10 této dokumentace VVURÚ.

Tabulka 14 Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska významnosti vlivu, účinku, délky a rozsahu působení

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie				
<i>Horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry:</i> V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou součástí DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat, že dojde k zásahu do horninového prostředí, potažmo do hydrogeologických poměrů zájmového území. Lokálně lze rovněž předpokládat změnu místní topografie, která bude mít vliv na geomorfologické poměry území. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Předpokládané vlivy se budou v případě posuzovaného koridoru drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád. Zásadním aspektem pro lokalizaci těchto řešení jsou především morfologické, geologické a hydrogeologické poměry území dotčeném vymezením koridoru vysokorychlostní železnice ve spojení s potřebou mimoúrovňového křížení s ostatními stavbami dopravní nebo technické infrastruktury nebo zajištění prostupnosti území pro člověka a migrující organismy. V případě tunelů a hlubokých zářezů může být dalším důvodem pro tato řešení nutnost ochrany přilehlé povrchové zástavby před hlukem. Mimoúrovňové křížení významných dopravních staveb (stávajících i navrhovaných) společně se zajištěním ochrany zástavby před nadlimitním hlukem může být důvodem tunelového řešení ve východním koncovém úseku koridoru DD04, který kříží mj. trasy připravovaných staveb Pražského okruhu (úsek 511 Běchovice – D1) a přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly. V dalším pokračování koridor DD04 zasahuje zastavěné území západního okraje Běchovic a kříží těleso stávající železniční trati Praha – Kolín. Kromě přímého ovlivnění horninového prostředí, potažmo geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů lze v souvislosti s posuzovaným koridorem předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění podzemních vod, respektive ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (odtěžení hornin apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky) na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Předpokládané vlivy se budou v případě posuzovaného koridoru drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád. Zásadním aspektem pro lokalizaci těchto řešení jsou především morfologické, geologické a hydrogeologické poměry území dotčeném vymezením koridoru konvenční železnice ve spojení s potřebou mimoúrovňového křížení s ostatními stavbami dopravní nebo technické infrastruktury nebo zajištění prostupnosti území pro člověka a migrující organismy. V případě tunelů a hlubokých zářezů může být dalším důvodem pro tato řešení nutnost ochrany přilehlé povrchové zástavby před hlukem. Morfologie terénu a rozdílná niveleta stávajících železničních tratí Praha-Běchovice – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Libeň vytváří předpoklady pro tunelové řešení v dílčím úseku Jahodnické spojky (koridor DD28) určené k jejich propojení. Kromě přímého ovlivnění horninového prostředí, potažmo geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů lze v souvislosti s posuzovaným koridorem předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění podzemních vod, respektive ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (odtěžení hornin apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). Koridor spojovací tratě DD28 je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1/-2	Př/Se	T/P → Kr/St	Lokální/Regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
<u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
<i>Ložisková ochrana a přírodní zdroje:</i> Předmětný DÚRP VRT PRAHA, resp. jeho vymezované koridory DD04 a DD28 se nacházejí mimo území dobývacích prostorů, chráněných ložiskových územích a ložisek nerostných surovin. Podrobnější informace k nejbližším limitům ložiskové ochrany a souvisejícím přírodním zdrojům ve vztahu ke koridorům posuzovaného DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat jakékoliv negativní ovlivnění limitů v území spojených s ložiskovou ochranou a souvisejícími přírodními zdroji. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu ložiskové ochrany a přírodních zdrojů akceptovatelný.	0 (bez vlivu)	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
<i>Stabilita půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace:</i> V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA se nepředpokládá jakékoliv negativní ovlivnění stávajících sesuvných či poddolovaných území, resp. ani jiných svahových deformací. Negativní ovlivnění se nepředpokládá ani ve vztahu k lokalitám vymezeným dle vrstvy PanGeo (definující geologická rizika) (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vymezením koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice může dojít k bodovému a lokálnímu ovlivnění stability půdy. Předpokládané maximálně mírně negativní vlivy se mohou v případě koridoru vysokorychlostní železnice projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů či náspů. Kromě přímého ovlivnění stability půdy lze v souvislosti s posuzovaným koridorem předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění podzemních vod, respektive ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, které mohou vyvolat změny ve vlastnostech hornin, což může mít za následek např. vznik lokálního sesedání. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (např. lokální sesedání půdy), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojk)</u> Vymezením spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka) může dojít k bodovému a lokálnímu ovlivnění stability půdy. Předpokládané maximálně mírně negativní vlivy se mohou v případě koridoru konvenční spojovací tratě projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů či náspů. Kromě přímého ovlivnění stability půdy lze v souvislosti s posuzovaným koridorem předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění podzemních vod, respektive ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, které mohou vyvolat změny ve vlastnostech hornin, což může mít za následek např. vznik lokálního sesedání. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (např. lokální sesedání půdy), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). Koridor spojovací tratě DD28 je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován nulový až mírně negativní vliv, který se bude projevovat převážně bodově až lokálně. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu daných dílčích složek životního prostředí akceptovatelný.	0/-1	Př/Se	T/P → Kr/St	Bodový až lokální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Radon: Zájmové území posuzovaných koridorů DD04 a DD28, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA se nachází převážně v oblasti se středním radonovým indexem. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. Předmětné koridory jsou vymežovány za účelem umístování VRT, resp. i spojovací tratě konvenční železniční trati. V souvislosti s tím nelze teoreticky vyloučit možnost umístění souvisejících objektů, u kterých bude nutné stanovit radonový index pozemků dle § 98 zákona č. 263/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů a řešit případná opatření proti pronikání radonu do budov. Vlivy bude možné upřesnit v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z hlediska radonového rizika akceptovatelný.	?	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
Půdy (ZPF a PUPFL)				
ZPF: V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA dojde k záborům pozemků patřících pod zemědělských půdní fond (ZPF). <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Rozsáhlejší zábory ZPF se předpokládají ve východní části vymežovaného koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, kde je vysoký podíl orné půdy. Předpokládá se však, že pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany ZPF budou tvořit pouze 16 % z celkového předpokládaného záboru ZPF (cca 24 ha) vymezením koridoru DD04 (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). Celkově lze v souvislosti s vymezením koridoru vysokorychlostní železnice predikovat mírně negativní až významně negativní vliv na celistvost a organizaci pozemků spadajících pod zemědělský půdní fond, který se bude v případě předmětného koridoru projevovat na regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění pozemků patřících pod ZPF lze v souvislosti s posuzovaným koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (přímý zábor pozemků patřících pod ZPF), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků ZPF pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků ZPF po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod ZPF). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z hlediska vlivů na ZPF akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> V souvislosti s vymezením koridoru konvenční tratě DD28 (Jahodnické spojky) se předpokládá plošně nevýznamný zábor pozemků ZPF, které spadají do III. třídy ochrany. Celkově lze v souvislosti s vymezením koridoru konvenční spojovací tratě predikovat mírně negativní vliv na celistvost a organizaci pozemků spadajících pod zemědělský půdní fond, který se bude v případě předmětného koridoru projevovat na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění pozemků patřících pod ZPF lze v souvislosti s posuzovaným koridorem konvenční spojovací tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (přímý zábor pozemků patřících pod ZPF), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků ZPF pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků ZPF po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod ZPF). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z hlediska vlivů na ZPF akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na ZPF akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1/-2	Př/Ne	T/P → Kr/St až DI	Lokální/Regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
PUPFL: V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA dojde k záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> K plošně významnějším záborům PUPFL může dojít v případě koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice v rámci městské části Praha 15 západně od Malešické průmyslové zóny. Celkově se předpokládá, že vymezením koridoru vysokorychlostní železnice dojde k záboru PUPFL v celkovém rozsahu přibližně 3,3 ha s predikovaným mírně negativním až významně negativní vlivem, který bude mít převážně lokální, místy regionální význam. Kromě přímého ovlivnění pozemků PUPFL (zábor pozemků) lze v souvislosti s posuzováním koridorem předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (přímý zábor pozemků PUPFL), v případě výstavby železniční trati pak přechodné, krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků PUPFL pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat i vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků PUPFL po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod PUPFL). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z hlediska vlivů na PUPFL akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojký)</u> Celkově se předpokládá, že vymezením koridoru konvenční spojovací tratě dojde k záboru PUPFL v celkovém rozsahu přibližně 2,4 ha s predikovaným mírně negativním až významně negativní vlivem, který bude mít převážně lokální, místy regionální význam. Kromě přímého ovlivnění pozemků PUPFL (zábor pozemků) lze v souvislosti s posuzováním koridorem předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (přímý zábor pozemků PUPFL), v případě výstavby železniční trati pak přechodné, krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků PUPFL pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat i vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků PUPFL po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod PUPFL). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z hlediska vlivů na PUPFL akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na PUPFL akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1/-2	Př/Ne	T/P → Kr/St až DI	Lokální/Regionální
Povrchové a podzemní vody				
Povrchové vody: V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA lze očekávat ovlivnění povrchových vod, zejména pak ovlivnění křížených vodních toků a jejich záplavových územích a vodních nádrží. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Územím navrženého koridoru vysokorychlostní železnice DD04 protéká několik významnějších vodních toků. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok, střední část posuzovaného koridoru protéká Hostavický potok. Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok, Rokytka a Běchovický potok. Posuzovaný koridor DD04 se dotýká rovněž několika bezejmenných vodních toků. Posuzovaný koridor vysokorychlostní železnice se nachází v blízkosti retenční vodní nádrže Slatina. V rámci navrženého koridoru se dále nachází drobné vodní plochy ve východní části území a v lokalitě Triangl ve střední části posuzovaného koridoru. Podrobněji viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Rovněž se předpokládá možná změna odtokových a zasakovacích poměrů v trase umísťovaného koridoru drážní dopravy, která však bude mít převážně lokální charakter vzhledem k předpokládané malé šíři záboru stavby spojenou s posuzovanou ÚPD.	-1/-2	Př/Se	T/P → Kr/St/DI	Lokální/Regionální/Bodový

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Vymezením koridoru vysokorychlostní železnice DD04 na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění povrchových vod lze v souvislosti s posuzovaným koridorem předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění místní topografie, respektive změny krajinného pokryvu (úbytek zeleně apod.), které mohou ovlivnit zasakovací a odtokové podmínky území. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (např. změna charakteru koryt vodních toků a s tím související změny v hydrologických a hydromorfologických podmínkách), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající především v ovlivnění kvality povrchových vod skrze možné úkapy provozních kapalin apod.), případně dočasné (ovlivnění zasakovacích a odtokových podmínek území). Z hlediska vlivu posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice na dotčené útvary povrchových vod lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním předmětného koridoru drážní dopravy se nepředpokládá významné ovlivnění jejich chemického a ekologického stavu, respektive vlivy budou převážně lokální v místech křížení koridoru s vodními toky. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z hlediska vlivů na povrchové vody akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojký)</u> V těsné návaznosti na koridor spojovací tratě tzv. Jahodnické spojký (DD28) se nachází vodní tok Rokytka, jiné vodní toky ani vodní nádrže se v území předmětného koridoru nenachází. Převážně se tak předpokládá možná změna odtokových a zasakovacích poměrů v trase umisťovaného koridoru, která však bude mít převážně lokální charakter vzhledem k předpokládané malé šíři záboru stavby spojenou s posuzovanou ÚPD. Vymezením koridoru konvenční spojovací tratě DD28 na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální a bodové úrovni. Předpokládají se převážně sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění místní topografie, respektive změny krajinného pokryvu (úbytek zeleně apod.), které mohou ovlivnit zasakovací a odtokové podmínky území. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy krátkodobé a střednědobé v souvislosti s výstavbou železniční trati (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé, případně dočasné (ovlivnění zasakovacích a odtokových podmínek území). Z hlediska vlivu posuzovaného koridoru konvenční železnice na dotčené útvary povrchových vod lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním předmětného koridoru drážní dopravy se nepředpokládá významné ovlivnění jejich chemického a ekologického stavu, respektive vlivy budou převážně lokální, respektive bodové vlivem ovlivnění zasakovacích a odtokových podmínek území. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z hlediska vlivů na povrchové vody akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. Z hlediska vlivu DÚRP VRT PRAHA na dotčené útvary povrchových vod lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním předmětných koridorů drážní dopravy se nepředpokládá významné ovlivnění jejich chemického a ekologického stavu, respektive vlivy budou převážně lokální v místech křížení koridorů s vodními toky. DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na povrchové vody akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				

Podzemní vody: V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA, lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění podzemních vod, které mohou spočívat převážně v ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, a to v souvislosti s drenážním efektem tunelových objektů a zářezů. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vymezením koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Předpokládané vlivy na podzemní vody se budou v případě posuzovaného koridoru drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků či výraznějších zářezů při kterých bude docházet k dotčení hladiny podzemní vody. Kromě přímého ovlivnění podzemních vod (např. v souvislosti s možnou realizací tunelových úseků či hlubších zářezů) lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění hydrogeologických poměrů území, respektive zasakovacích podmínek, které mohou ovlivnit hladinu podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (změna hladiny podzemních vod apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v možném ovlivnění hladiny či proudění podzemních vod). Z hlediska vlivu koridoru vysokorychlostní železnice na dotčené útvary podzemních vod lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním předmětného koridoru drážní dopravy se nepředpokládá významné ovlivnění jejich chemického a kvantitativního stavu, respektive vlivy budou převážně lokální v místech tunelových úseků a výraznějších zářezů, kde může docházet k ovlivnění hladiny podzemních vod. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z hlediska vlivů na podzemní vody akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Vymezením koridoru konvenční železnice DD28 (Jahodnické spojky) na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Předpokládané vlivy na podzemní vody se budou v případě posuzovaného koridoru drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků či výraznějších zářezů při kterých bude docházet k dotčení hladiny podzemní vody. Kromě přímého ovlivnění podzemních vod (např. v souvislosti s možnou realizací tunelových úseků či hlubších zářezů) lze v souvislosti s koridorem konvenční spojovací tratě předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění hydrogeologických poměrů území, respektive zasakovacích podmínek, které mohou ovlivnit hladinu podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (změna hladiny podzemních vod apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v možném ovlivnění hladiny či proudění podzemních vod). Z hlediska vlivu koridoru konvenční spojovací tratě na dotčené útvary podzemních vod lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním předmětného koridoru drážní dopravy se nepředpokládá významné ovlivnění jejich chemického a kvantitativního stavu, respektive vlivy budou převážně lokální v místech tunelových úseků a výraznějších zářezů, kde může docházet k ovlivnění hladiny podzemních vod. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z hlediska vlivů na podzemní vody akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. Z hlediska vlivu DÚRP VRT PRAHA na dotčené útvary podzemních vod lze konstatovat, že v souvislosti s umístěním předmětných koridorů drážní dopravy se nepředpokládá významné ovlivnění jejich chemického a kvantitativního stavu, respektive vlivy budou převážně lokální v místech tunelových úseků a výraznějších zářezů, kde může docházet k ovlivnění hladiny podzemních vod.	-1/-2	Př/Se	T/P → Kr/St/DI	Lokální/Regionální/Bodový
---	-------	-------	----------------	---------------------------

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na podzemní vody akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
Flóra, fauna a ekosystémy				
Flóra a fauna: V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou součástí DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat, že dojde k ovlivnění populací planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, a to především skrze zásah do jejich biotopů. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k populacím planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, který se projeví převážně na lokální a regionální úrovni v místech přírodovědně hodnotnějších stanovišť v podobě přirozených lučních porostů, lučních lesů a mokřadních porostů (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). V souvislosti s vymezením koridoru drážní dopravy může dojít k ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a to především v přírodovědně hodnotnějších lokalitách, které se nacházejí v blízkosti, nebo přímo v trase předmětného koridoru. V rámci koridoru DD04 se jedná především o lokalitu registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina, kde je rovněž vymezena lokalita výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (<i>Botaurus stellaris</i>). Lze předpokládat, že v souvislosti s umístěním koridoru drážní dopravy může dojít k vytvoření nových migračních bariér v území a k přímému zásahu do biotopů, respektive k vytvoření nových zpevněných ploch na úkor ploch zeleně s potenciálním negativním vlivem na populace volně žijících druhů živočichů a planě rostoucích rostlin, včetně těch zvláště chráněných. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (ovlivnění a zásah do biotopů a habitatů druhů vč. zvláště chráněných druhů), přechodné (dočasné odstranění ekosystému, respektive přímý zábor zeleně a nezpevněných ploch, vytvoření migrační bariéry apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v podobě migrační bariéry v území, případně možných kolizí migrujících ptáků s vlakovými soupravami a v údržbě dřevin a porostů podél trati). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na flóru a faunu akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu k populacím planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, přitom vlivy se projeví převážně na lokální úrovni v místech přírodovědně hodnotnějších stanovišť v podobě lesních komplexů (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). V souvislosti s vymezením koridoru drážní dopravy může rovněž dojít k potenciálnímu ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, vzhledem k blízkosti údolí Rokytky, kde je evidován výskyt řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Lze předpokládat, že v souvislosti s umístěním koridoru drážní dopravy může dojít k vytvoření nových migračních bariér v území a k přímému zásahu do biotopů, respektive k vytvoření nových zpevněných ploch na úkor ploch zeleně s potenciálním negativním vlivem na populace volně žijících druhů živočichů a planě rostoucích rostlin. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (ovlivnění a zásah do biotopů a habitatů druhů), přechodné (dočasné odstranění ekosystému, respektive přímý zábor zeleně a nezpevněných ploch, vytvoření migrační bariéry apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v podobě migrační bariéry v území, případně možných kolizí migrujících ptáků s vlakovými soupravami a v údržbě dřevin a porostů podél trati). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na flóru a faunu akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1/-2	Př/Se	T/P → Kr/St/DI	Lokální/Regionální/Bodový

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
<u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na flóru a faunu akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
Ekosystémy: V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy DD04 a DD28, které jsou součástí DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat, že dojde k zásahu do biotopů, potažmo ekosystémů (v místech křížení vodních toků a jejich údolních niv, včetně rozsáhlejších lesních porostů). Jedná se převážně o antropogenně ovlivněné ekosystémy/biotopy, které jsou však místy doplněné o přírodovědně hodnotnější stanoviště v podobě přirozených lučních porostů, lužních lesů a mokřadních porostů (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k ekosystémům, je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, a to s ohledem na potenciální střety předmětného koridoru drážní dopravy s předmětným limity v území, který se projeví převážně na lokální a regionální úrovni. V rámci koridoru vysokorychlostní železnice DD04 se jedná především o lokalitu registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina. Kromě přímého ovlivnění ekosystémů lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění odtokových poměrů v území, případně zásahu do horninového a půdního prostředí, které mohou vyvolat kvalitativní změny v ekosystémech. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (odstranění ekosystému, trvalá změna odtokových poměrů apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na ekosystémy akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojký)</u> Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu k ekosystémům, je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, a to s ohledem na potenciální střety předmětného koridoru drážní dopravy s předmětným limity v území, který se projeví převážně na lokální úrovni. V rámci koridoru DD28 se jedná o možné dotčení lesních komplexů. Kromě přímého ovlivnění ekosystémů lze v souvislosti s koridorem konvenční železnice předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění odtokových poměrů v území, případně zásahu do horninového a půdního prostředí, které mohou vyvolat kvalitativní změny v ekosystémech. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (odstranění ekosystému, trvalá změna odtokových poměrů apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na ekosystémy akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na ekosystémy akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ.	-1/-2	Př/Se	T/P → Kr/St/DI	Lokální/Regionální/Bodový

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Ochrana přírody a krajiny				
Zvláště chráněná území (ZCHÚ): Koridory DD04 a DD28 posuzovaného DÚRP VRT PRAHA nezasahují do žádného zvláště chráněného území (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka) či jejich ochranný pásem a ani se nenacházejí v jejich blízkosti. Podrobnější informace k nejbližším zvláště chráněným územím a jejich ochranným pásmům ve vztahu ke koridorům posuzovaného DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat negativní ovlivnění limitů v území spojených se zvláště chráněnými územími. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na zvláště chráněná území akceptovatelný.	0 (bez vlivu)	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
Přírodní parky (PPk): DÚRP VRT PRAHA, resp. jím vymezované koridory DD04 a DD28 se nacházejí mimo území přírodních parků. Podrobnější informace k vymezení přírodních parků ve vztahu k posuzovaným koridorům DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat negativní ovlivnění limitů v území spojených s přírodními parky, respektive vlivy budou zcela zanedbatelné. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na přírodní parky akceptovatelný.	0	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
Významné krajinné prvky (VKP): V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. v koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice je možné identifikovat řadu významných krajinných prvků def. dle § 3 ods. 1, písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (vodní toky a jejich údolní nivy, lesy a rybníky), stejně tak je možné významné krajinné prvky identifikovat i v rámci vymezovaného koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka). <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V rámci koridoru DD04 se plochy lesů nacházejí ve střední části zájmového území předmětného koridoru před Malešickou průmyslovou zónou a jižně od lokality Nová Dubeč ve východní části zájmového území. Posuzovaný koridor rovněž v západní a východní části bezprostředně navazuje na rozsáhlejší lesní celky v lokalitě Bohdalec a lesoparku Vinice. Dále se v rámci zájmového území posuzovaného koridoru nachází vodní toky a jejich údolní nivy. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok, střední částí posuzovaného koridoru protéká Hostavický potok. Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok, Rokytka a Běchovický potok. Koridor DD04 se dále dotýká několika bezejmenných vodních toků a nachází v blízkosti významného krajinného prvku v podobě vodní nádrže Slatina s vyvinutými litorálními porosty, které volně přechází do podmačených luk, do kterých částečně zasahuje předmětný koridor. V řešeném území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice DD04 se nachází v rámci městské části Praha 10 a Praha 15 registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o Mokřady Triangl, VKP registrovaný pod čj. MHMP-40050/OŽP/V-710/00/Blh ze dne 20. 2. 2001. Posuzovaný koridor zasahuje do obou jeho částí, včetně tůň s výskytem řady obojživelníků. Lokalita je významná především výskytem kuřky obecné (<i>Bombina bombina</i>), která však dle nálezové databáze ochrany přírody a krajiny od AOPK ČR byla naposledy v lokalitě nalezena v roce 2011. Podrobnější informace k VKP uvádí kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k VKP je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, a to s ohledem na potenciální střety vymezení koridoru s předmětnými VKP, které se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění VKP lze v souvislosti s předmětným koridorem drážní dopravy předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění migrační prostupnosti území a kvalitativní změny v ekosystémech, které mohou omezit ekostabilizační funkci dotčených VKP. Lze rovněž předpokládat, že umístění koridoru drážní dopravy do předmětného území vyvolá realizaci doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území, které mohou mít vliv na danou dílčí složku ŽP. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (v podobě dotčení ekosystémů tvořících VKP, změny odtokových podmínek apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. zásahů do ekosystémů, změny odtokových podmínek).	-1/-2	Př/Ne/Se	T/P → Kr/St/DI	lokální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na VKP akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> V zájmovém území spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (tzv. VKP „ze zákona“). Jedná se o lesní porosty, které jsou v rámci zájmového území lokalizovány převážně ve střední a jižní části. Do severní části zájmového území tzv. Jahodnické spojky zasahuje údolní niva Rokytky, která je vedena v kategorii nivy urbanizované. Podrobnější informace k VKP uvádí kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě DD28 ve vztahu k VKP je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, a to s ohledem na potenciální střety vymezení koridoru s předmětnými VKP, které se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění VKP lze v souvislosti s předmětným koridorem drážní dopravy předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění migrační prostupnosti území a kvalitativní změny v ekosystémech, které mohou omezit ekostabilizační funkci dotčených VKP. Lze rovněž předpokládat, že umístění koridoru drážní dopravy do předmětného území vyvolá realizaci doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území, které mohou mít vliv na danou dílčí složku ŽP. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (v podobě dotčení ekosystémů tvořících VKP, změny odtokových podmínek apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. zásahů do ekosystémů, změny odtokových podmínek). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na VKP akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na VKP akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ.				
<i>Památné stromy:</i> V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. v koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka) se nenacházejí žádné památné stromy či jejich ochranná pásma. Památné stromy se nenacházejí ani v blízkosti posuzovaných koridorů DD04 a DD28. Podrobnější informace k nejbližším památným stromům ve vztahu k předmětným koridorům posuzovaného DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat negativní ovlivnění památných stromů. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na památné stromy akceptovatelný.	0 (bez vlivu)	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
<i>Územní systém ekologické stability (ÚSES):</i> V měřítku DÚRP bylo hodnoceno ovlivnění územního systému ekologické stability nadregionální úrovně, tedy nadregionálních biokoridorů a nadregionálních biocenter. Předmětnými územími navrhovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tedy koridorů DD04 a DD28, neprochází žádný prvek územního systému ekologické stability nadregionální úrovně. Podrobnější informace k nejbližším skladebným prvkům ÚSES ve vztahu ke koridorům posuzovaného DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. Prvky ÚSES na nižší úrovni (regionální a lokální) nebyly hodnoceny, a to s ohledem na posuzované měřítko DÚRP VRT PRAHA (1: 200 000), resp. ÚRP. Vyhodnocení prvků ÚSES na úrovni regionální či lokální bude třeba provést v podrobnějším stupni ÚPD, resp. při znalosti konkrétního řešení záměrů. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na ÚSES akceptovatelný.	0 (bez vlivu)	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
NATURA 2000: V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. v koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka) se nenachází žádná ptačí oblast či evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000. Podrobnější informace k nejbližším ptačím oblastem a evropským významným lokalitám NATURA 2000 ve vztahu k předmětným koridorům posuzovaného DÚRP VRT PRAHA jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. DÚRP VRT PRAHA nebude mít negativní vliv na ptačí oblasti a evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000. Komentář k vlivu DÚRP VRT PRAHA na soustavu NATURA 2000 je součástí kapitoly 2. této dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na soustavu NATURA 2000 akceptovatelný.	0 (bez vlivu)	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus				
Krajinný ráz: <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA – koridoru DD04 – se nepředpokládá citelnější ovlivnění hodnot a doporučení definovaných pro dotčené oblasti krajinného rázu č. 31 – Počernické údolí Rokytky, 33 – Běchovické údolí Rokytky, 34 – Dubečské údolí Říčanské potoka, 37 – Měcholupská plošina, 38 – Vršovické údolí a 39 – Údolí Slatinského potoka (LÖW & spol., s.r.o., 2008), kterými tento koridor prochází. V rámci oblasti krajinného rázu č. 35 – Sníženina Slatiny bude předmětný koridor DD04 DÚRP VRT PRAHA procházet jižně od rybníka (retenční nádrže) Slatiny s navazující venkovskou krajinou, jež jsou z hlediska ochrany krajinného rázu dle ÚAP hl. města Prahy, jev 17 a 18 – Oblasti a místa krajinného rázu, včetně charakteristik (LÖW & spol., s.r.o., 2008), považovány za hodnotné. Nelze tak vyloučit, že vymezení daného koridoru VRT může tuto hodnotu částečně snižovat – ovlivněním krajiny jižně od retenční nádrže Slatina. V souvislosti s umístěním koridoru DD04 lze předpokládat převážně mírně negativní vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, který se projeví na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění zákonných kritérií ochrany krajinného rázu lze v souvislosti s vymezením posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. změna místní topografie, kácení zeleně). Vhodné je též komentovat, že krátkodobé ani střednědobé vlivy se nepředpokládají, a to z toho důvodu, že stavební činnost nelze objektivně z hlediska vlivů na krajinný ráz vyhodnotit, avšak výstavba se zajisté v území bude ve vztahu na tuto složku životního prostředí projevovat (např. deponie materiálu, stavební jámy – zářezy, konstrukce apod.), bude se však jednat o dočasný vliv, který není v podrobnosti územně plánovací dokumentace možné hodnotit. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na krajinný ráz akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka) se nachází v oblasti krajinného rázu č. 29 – Malešický prolom, 30 – Kyjský prolom a 31 – Počernické údolí Rokytky (LÖW & spol., s.r.o., 2008). V souvislosti s vymezením koridoru spojovací tratě se nepředpokládá citelnější ovlivnění hodnot a doporučení definovaných pro dotčené oblasti krajinného rázu č. 30 – Kyjský prolom a 31 – Počernické údolí Rokytky, kterými tento koridor prochází. V rámci oblasti krajinného rázu č. 29 – Malešický prolom bude předmětný koridor DD28 procházet východně od ostrohu Tábor se zalesněnými svahy a polní krajinou na temeni, jež je z hlediska ochrany krajinného rázu dle ÚAP hl. města Prahy, jev 17 a 18 – Oblasti a místa krajinného rázu, včetně charakteristik (LÖW & spol., s.r.o., 2008), považován za hodnotný. Nelze tak vyloučit, že předmětný koridor DD28 může tuto hodnotu (hodnotnou lokalitu) částečně narušovat – snižovat.	-1	Př/Ne	P → DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
V souvislosti s umístěním koridoru DD28 lze předpokládat převážně mírně negativní vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Kromě přímého ovlivnění zákonných kritérií ochrany krajinného rázu lze v souvislosti s vymezením posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. změna místní topografie, kácení zeleně). Vhodné je též komentovat, že krátkodobé ani střednědobé vlivy se nepředpokládají, a to z toho důvodu, že stavební činnost nelze objektivně z hlediska vlivů na krajinný ráz vyhodnotit, avšak výstavba se zajisté v území bude ve vztahu na tuto složku životního prostředí projevovat (např. deponie materiálu, stavební jámy – zářezy, konstrukce apod.), bude se však jednat o dočasný vliv, který není v podrobnosti územně plánovací dokumentace možné hodnotit. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na krajinný ráz akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. Míru vlivů na zákonná kritéria bude možné upřesnit až na základě znalosti konkrétního řešení záměrů. Bude účelné, aby se ve fázi navazujících řízení (tj. ve fázi povolení záměru) při znalosti konkrétního návrhu záměrů zpracovalo Posouzení vlivu navrhované stavby, resp. navrhovaných staveb na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které by prověřilo míru vlivů na jednotlivé charakteristiky krajinného rázu, a dále i zákonná kritéria ochrany krajinného rázu. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na krajinný ráz akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
<i>Využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus:</i> V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA, resp. umístěním koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, a dále koridoru konvenční tratě DD28 (Jahodnická spojka), je možné očekávat ovlivnění stávajícího využití krajiny, částečně pak i sídelní struktury a celkově urbanismu v zájmovém území a jeho okolí. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V souvislosti s vymezením koridoru vysokorychlostní železnice DD04 je možné predikovat mírně negativní až významně negativní vlivy na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus v souvislosti s předpokládanými zásahy do změny využití krajiny (především v otevřené krajině), kde bude docházet k vymezení určité bariéry v území a záborům stávajících převážně zemědělských pozemků. Význačnější vlivy se u koridoru vysokorychlostní železnice předpokládají v rámci východní částí, kde je vysoký podíl orné půdy, respektive se zde nachází zemědělská krajina přípraží. Kromě přímého ovlivnění lze v souvislosti s vymezením koridoru vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. změna využití území, vytvoření bariéry v území, zásah do otevřené krajiny). Ve vztahu k urbanismu lze za pozitivní dopady v souvislosti s vymezením předmětného koridoru vysokorychlostní železnice vnímat vytvoření podmínek, které povedou k realizaci nových VRT. Lze tak predikovat mírně pozitivní vlivy na urbanismus, a to ve vztahu ke zlepšení kvality dopravní infrastruktury (rychlé dálkové železniční spojení), které se projeví na regionální úrovni. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1/-2 ; +1	Př/Ne	P → DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
<u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojký)</u> V souvislosti s vymezením koridoru spojovací tratě DD28 je možné predikovat mírně negativní vlivy na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus v souvislosti s předpokládanými zásahy do změny využití krajiny (především v otevřené krajině), kde bude docházet k vymezení určité bariéry v území a záborům stávajících převážně zemědělských pozemků. Kromě přímého ovlivnění lze v souvislosti s vymezením koridoru konvenční železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. změna využití území, vytvoření bariéry v území, zásah do otevřené krajiny). Ve vztahu k urbanismu lze za pozitivní dopady v souvislosti s vymezením předmětného koridoru konvenční železnice vnímat vytvoření podmínek, které povedou k realizaci potřebných spojení a optimalizaci konvenčních tratí. Lze tak predikovat mírně pozitivní vlivy na urbanismus, a to ve vztahu ke zlepšení kvality dopravní infrastruktury (vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice), které se projeví na regionální úrovni. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je ve vztahu k využití krajiny predikován mírně negativní až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Z pohledu urbanismu je pak predikován mírně pozitivní vliv ve vztahu k vytvoření podmínek, které povedou k realizaci nových VRT a k realizaci potřebných spojení a optimalizaci konvenčních tratí. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
Klima a znečištění ovzduší				
<i>Klima:</i> V důsledku uplatnění DÚRP VRT PRAHA, tedy v souvislosti s umístěním koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, a dále koridoru DD28 pro spojovací tratě tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha Běchovice (tzv. „Jahodnická spojka“) se nepředpokládají významnější vlivy na klima zájmového území. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Možné negativní vlivy na klima posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice mohou být způsobeny v souvislosti s předpokládaným nárůstem zpevněných, či jinak zhutněných ploch (realizací tělesa železniční trati a další doprovodných objektů stavby). Celkový vliv na klima se bude odvíjet od konkrétního návrhu záměru, resp. i realizace vegetačních a sadoých úprav v území, přitom se předpokládá, že se projeví převážně na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění klimatu lze v souvislosti s posuzováním koridorem vysokorychlostní železnice rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Rovněž se předpokládají vlivy sekundární skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí (např. kácení dřevin a úbytek zeleně s negativním dopadem na mikroklima). Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. zábor zeleně). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. zásah do zeleně v souvislosti s výkopovými pracemi). Za pozitivní dopady, resp. přínos lze považovat očekávané převedení dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť, tj. ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů. Plánovaná VRT se předpokládá elektrifikovaná, a v důsledku tohoto nebude docházet ke vzniku ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, především oxid uhličitý (CO₂). Z hlediska zmírňování změny klimatu lze obecně konstatovat, že předmětný koridor DD04 bude mít potenciální pozitivní vliv na množství vyprodukovaných emisí, a to z toho důvodu, že tyto železniční trať bude přejímat část automobilové dopravy, v jejímž důsledku bude docházet ke snižování emisí CO₂ z automobilové dopravy.	-1 ; +1	Př/Ne/Se	P → Kr/St/DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
V souvislosti s vymezením koridoru DD04 lze na základě výše uvedeného předpokládat potencionálně mírně negativní až mírně pozitivní vlivy na klima (především na mikroklima, případně částečně i mezoklima). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na klima akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojkvy)</u> Možné negativní vlivy na klima posuzovaného koridoru konvenční železnice mohou být způsobeny v souvislosti s předpokládaným nárůstem zpevněných, či jinak zhutněných ploch (realizací tělesa železniční trati a další doprovodných objektů stavby). Celkový vliv na klima se bude odvíjet od konkrétního návrhu záměru, resp. i realizace vegetačních a sadových úprav v území, přitom se předpokládá, že se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění klimatu lze v souvislosti s posuzovaným koridorem spojovací tratě rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Rovněž se předpokládají vlivy sekundární skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí (např. kácení dřevin a úbytek zeleně s negativním dopadem na mikroklima). Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. zábor zeleně). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. zásah do zeleně v souvislosti s výkopovými pracemi). Za pozitivní dopady, resp. přínos lze považovat očekávané převedení dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť, tj. ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů. Plánovaná konvenční železnice se předpokládá elektrifikovaná, a v důsledku tohoto nebude docházet ke vzniku ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, především oxid uhličitý (CO₂). Z hlediska zmírňování změny klimatu lze obecně konstatovat, že předmětný koridor DD28 bude mít potenciální pozitivní vliv na množství vyprodukovaných emisí, a to z toho důvodu, že tyto železniční trať bude přejímat část automobilové dopravy, v jejímž důsledku bude docházet ke snižování emisí CO₂ z automobilové dopravy. Všeobecně je železniční elektrifikovaná doprava považována za jednu z nejšetrnějších forem dopravy ve vztahu ke klimatu, což dosvědčuje i to, že cílem Evropské klimatické politiky je rovněž podpora a rozšíření železniční dopravy. V souvislosti s vymezením koridoru DD28 lze na základě výše uvedeného předpokládat potencionálně mírně negativní až mírně pozitivní vlivy na klima (především na mikroklima, případně částečně i mezoklima). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na klima akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až mírně pozitivní vliv na klima (především na mikroklima, případně částečně i mezoklima), který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Vlivy na klima bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. při znalosti konkrétního řešení záměrů. V dalších stupních projektových příprav záměrů bude vhodné se důsledně zaměřit na návrh adaptačních i mitigačních opatření ve vztahu ke klimatu. Z hlediska adaptačních opatření je možné uvést např. vhodné zvolení teplotně odolných materiálů, či např. zvolení stálých a odolných materiálů vůči klimatickým vlivům; zaměření se na podrobný návrh vegetačních/sadových úprav, a to především ve vztahu ke klima oblasti (druhy vhodné pro danou oblast); prověření a precizování zachytávání/zasakování/odvádění dešťových vod apod. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na klima akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				

<i>Znečištění ovzduší:</i> V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. umístěním koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice DD04, a dále koridoru konvenční železniční tratě (DD28), lze předpokládat pro fázi provozu využívání vlakových souprav s elektrickou trakcí. Je tedy možné očekávat, že nebude docházet ke vzniku přímých emisí polutantů, které jsou přímo generované v rámci provozu železniční trati při provozu vlakových souprav s dieselovou trakcí, tj. především pevných znečišťujících látek (PM_{2,5}, PM₁₀), oxidů dusíku (NO_x), benzenu, benzo[a]pyrenu. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Zdrojem znečištění ovzduší v předmětném území může být resuspenze prachu z povrchu železničních svršků. Tuto sekundární prašnost je vhodné řešit na projektové úrovni (např. využitím vegetačních pásů, které lze případně kombinovat s protihlukovými opatřeními podél tratě). Realizace záměru v umísťovaném koridoru sebou zajisté může přinést dočasný zdroj znečištění ovzduší do území (např. při realizaci – výstavbě). Na úrovni projektových dokumentací ke konkrétním záměrům (resp. k jejich povolení) bude nutné zpracovat rozptylovou studii (kde budou posouzeny všechny zdroje znečištění ovzduší), a dle potřeby budou navržena i adekvátní opatření především v souladu s požadavky zákona č. 201/2001 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Dále lze očekávat, že v souvislosti s realizací VRT bude docházet k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což se může pozitivně projevit na kvalitě ovzduší v okolí dotčených komunikací. Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu ke znečištění ovzduší je možné predikovat na úrovni nulového až nanejvýše potenciálně mírně negativního vlivu (např. resuspenze prachu z povrchu železničních svršků), resp. také potenciálně mírně až významně pozitivního vlivu (přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), přitom se předpokládá, že se projeví převážně na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění kvality ovzduší lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. emise resuspenze prachu z povrchu železničních svršků). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. emise znečišťujících látek ze stavební techniky a obslužné staveništní dopravy). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na ovzduší akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojký)</u> Zdrojem znečištění ovzduší v předmětném území může být resuspenze prachu z povrchu železničních svršků. Tuto sekundární prašnost je vhodné řešit na projektové úrovni (např. využitím vegetačních pásů, které lze případně kombinovat s protihlukovými opatřeními podél tratě). Realizace záměru v umísťovaném koridoru sebou zajisté může přinést dočasný zdroj znečištění ovzduší do území (např. při realizaci – výstavbě). Na úrovni projektových dokumentací ke konkrétním záměrům (resp. k jejich povolení) bude nutné zpracovat rozptylovou studii (kde budou posouzeny všechny zdroje znečištění ovzduší), a dle potřeby budou navržena i adekvátní opatření především v souladu s požadavky zákona č. 201/2001 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Dále lze očekávat, že v souvislosti s realizací spojovací tratě konvenční železniční trati bude docházet k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což se může pozitivně projevit na kvalitě ovzduší v okolí dotčených komunikací. Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu ke znečištění ovzduší je možné predikovat na úrovni nulového až nanejvýše potenciálně mírně negativního vlivu (např. resuspenze prachu z povrchu železničních svršků), resp. také potenciálně mírně až významně pozitivního vlivu (přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), přitom se předpokládá, že se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění kvality ovzduší lze v souvislosti s koridorem konvenční železniční tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. emise resuspenze prachu z povrchu železničních svršků). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. emise znečišťujících látek ze stavební techniky a obslužné staveništní dopravy). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na ovzduší akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován nulový až mírně negativní vliv (např. resuspenze prachu z povrchu železničních svršků), resp. také potenciálně mírně až významně pozitivní vliv (přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů.	0/-1 ; +1/+2	Př/Ne	P → Kr/St/DI	lokální až regionální
---	--------------	-------	--------------	-----------------------

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na ovzduší akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
<i>Zápach:</i> Předmětný DÚRP VRT PRAHA, resp. umístění koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka) do území, nebude ve fázi výstavby ani provozu zdrojem obtěžujícího zápachu. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA se nepředpokládá vznik žádného významnějšího potenciálního zdroje zápachu. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu sledovaného vlivu akceptovatelný.	0 (bez vlivu)	nehodnoceno	nehodnoceno	nehodnoceno
Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění)				
<i>Hluk – akustická situace:</i> V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. realizací VRT a doprovodných objektů a staveb v umisťovaných koridorech (vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice DD04 a DD28 – koridor spojovací tratě – tzv. Jahodnická spojka), lze očekávat ovlivnění akustické situace zájmových oblastí. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Možné negativní ovlivnění akustické situace je možné očekávat především v blízkém okolí koridoru vysokorychlostní železnice (železničních tratí). V blízkosti koridoru vysokorychlostní železnice DD04 je chráněná zástavba situována převážně v západní části území navrženého koridoru v rámci městské části Praha 10, Praha 15 a následně ve východní části v rámci městské části Praha-Běchovice. Realizace záměru v umisťovaném koridoru s sebou zajistí přinese novou hlukovou zátěž do území, avšak tento záměr bude muset plnit platné hygienické limity pro hluk v souladu s platnou legislativou (aktuálně definované nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů). Dále lze očekávat, že v souvislosti s realizací VRT bude docházet k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což se pozitivně projeví na akustické situaci v okolí těchto dotčených komunikací. Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k akustické situaci je možné predikovat na úrovni potenciálně významně až mírně negativního vlivu (nový zdroj hluku v území), resp. však také potenciálně mírně až významně pozitivního vlivu (přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), který se projeví převážně na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění akustické situace zájmového území lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. emise hluku z projíždějících vlakových souprav). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. hluk ze stavební mechanizace a staveništní dopravy). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na akustickou situaci akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Možné negativní ovlivnění akustické situace je možné očekávat především v blízkém okolí koridoru konvenční železnice (spojovací tratě). Koridor DD28 spojovací tratě (Jahodnická spojka) se nachází převážně mimo území s chráněnou zástavbou. Pouze severní a východní část koridoru se nachází v blízkosti chráněné zástavby v rámci městské části Praha 9 a Praha 14. Realizace záměru v umisťovaném koridoru s sebou zajistí přinese novou hlukovou zátěž do území, avšak tento záměr bude muset plnit platné hygienické limity pro hluk v souladu s platnou legislativou (aktuálně definované nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů).	-1/-2 ; +1 /+2	Př/Ne	P → Kr/St/DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Dále lze očekávat, že v souvislosti s realizací konvenční spojovací tratě bude docházet k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což se pozitivně projeví na akustické situaci v okolí těchto dotčených komunikací. Vliv posuzovaného koridoru spojovací tratě ve vztahu k akustické situaci je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu (nový zdroj hluku v území), resp. však také potenciálně mírně až významně pozitivního vlivu (přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), který se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění akustické situace zájmového území lze v souvislosti s koridorem spojovací tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. emise hluku z projíždějících vlakových souprav). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. hluk ze stavební mechanizace a staveništní dopravy). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na akustickou situaci akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní až významně negativní vliv, resp. také potenciálně mírně až významně pozitivní vliv (přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. Na úrovni projektových dokumentací ke konkrétním záměrům (resp. k jejich povolení) bude nutné zpracovat akustické posouzení (kde budou posouzeny všechny zdroje hluku), a dle potřeby budou navržena i adekvátní protihluková opatření (např. v podobě protihlukových stěn, realizace tunelových úseků) především v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na akustickou situaci akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
<i>Vibrace:</i> V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. vymezením navrhovaných koridorů lze očekávat umístění nového potenciálního zdroje vibrací do zájmového území – tj. do lokalit vymezených předmětnými koridory DD04 (koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice) a DD28 (koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)). <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Významnější projev negativních vlivů související s provozem nové železniční trati (přechodný dlouhodobý vliv) se nepředpokládá, neboť lze očekávat použití konstrukčních prvků a technologií snižujících vibrace či jejich přenos do okolí (antivibrační opatření pro kolejové svršky apod.). V souvislosti se stavební činností (přechodné krátkodobé a střednědobé vlivy) lze očekávat potenciální riziko způsobené pohybem a činností stavebních strojů na staveništi i mimo něj – provozem obslužné staveništní dopravy, nebo například v souvislosti s možným ražením tunelů apod. Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k vibracím je možné predikovat na úrovni maximálně potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně na lokální až regionální úrovni. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu rizik souvisejících s šířením vibrací akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1	Př	P → Kr/St/DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
<u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spoiky)</u> Významnější projev negativních vlivů související s provozem nové železniční trati (přechodný dlouhodobý vliv) se nepředpokládá, neboť lze očekávat použití konstrukčních prvků a technologií snižujících vibrace či jejich přenos do okolí (antivibrační opatření pro kolejové svršky apod.). V souvislosti se stavební činností (přechodné krátkodobé a střednědobé vlivy) lze očekávat potenciální riziko způsobené pohybem a činností stavebních strojů na staveništi i mimo něj – provozem obslužné staveništní dopravy, nebo například v souvislosti s možným ražením tunelů apod. Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu k vibracím je možné predikovat na úrovni maximálně potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně na lokální úrovni. Koridor spojovací tratě DD28 je z pohledu rizik souvisejících s šířením vibrací akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. Na možná rizika vzniku vibrací a případný návrh opatření k omezení šíření vibrací se bude potřeba podrobně zaměřit ve fázi projektových příprav konkrétních záměrů. V souvislosti s možnými vibracemi bude potřeba provést vyhodnocení geologického podloží lokality z hlediska šíření vibrací do okolí, technologického řešení/založení stavby. Dále pak bude třeba v případě potřeby řešit návrh antivibračních opatření, která budou účinně bránit šíření vibrací do okolí. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu rizik souvisejících s šířením vibrací akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				
<i>Elektromagnetické záření:</i> <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V souvislosti s uplatněním předmětného koridoru vysokorychlostní železnice lze předpokládat umístění a provoz zdrojů elektromagnetického neionizujícího záření. Konkrétně je možné ve fázi provozu vysokorychlostní železniční trati počítat s provozem zdrojů elektromagnetického záření v podobě trakčních vedení, trafostanic či trakčních napájecích stanic apod (přechodný dlouhodobý vliv). Při výstavbě nelze vyloučit např. provoz staveništních trafostanic (přechodné krátkodobé a střednědobé vlivy). Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice DD04 ve vztahu k elektromagnetickému záření je možné predikovat na úrovni nulového až potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně bodově, případně na lokální úrovni. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu problematiky elektromagnetického záření akceptovatelný. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spoiky)</u> V souvislosti s uplatněním předmětného koridoru konvenční spojovací tratě lze předpokládat umístění a provoz zdrojů elektromagnetického neionizujícího záření. Konkrétně je možné ve fázi provozu spojovací tratě počítat s provozem zdrojů elektromagnetického záření v podobě trakčních vedení, trafostanic či trakčních napájecích stanic apod (přechodný dlouhodobý vliv). Při výstavbě nelze vyloučit např. provoz staveništních trafostanic (přechodné krátkodobé a střednědobé vlivy). Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě DD28 ve vztahu k elektromagnetickému záření je možné predikovat na úrovni nulového až potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně bodově, případně na lokální úrovni. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu problematiky elektromagnetického záření akceptovatelný. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ve vztahu k elektromagnetickému záření je možné predikovat na úrovni nulového až potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně bodově, případně na lokální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů.	0/-1	Př	P → Kr/St/DI	bodový až lokální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Z hlediska vlivů na živé organismy a zdraví člověka spadá sledování, vyhodnocování a omezení rušení pod působnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/35/EU, o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví před expozicí zaměstnanců rizikům spojeným s fyzikálními činiteli (elektromagnetickými poli), zapracované do českého právního řádu nařízením vlády č. 291/2015 Sb., o ochraně zdraví před neionizujícím zářením. Obecně lze definovat, že ve vztahu k eliminaci případných negativních vlivů musí být dodrženy legislativní předpisy uvedené výše. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu problematiky elektromagnetického záření akceptovatelný.				
<i>Světelné znečištění:</i> <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V souvislosti s umístěním koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru konvenční tratě DD28 (Jahodnická spojka), se nepředpokládají významnější vlivy z hlediska světelného znečištění. V souvislosti se stavební činností – výstavbou je možné očekávat světelné znečištění jak vlastním osvětlením stavenišť, tak také i světlometry stavebních strojů/mechanismů na stavbě, případně i mimo staveniště (trasy obslužné dopravy stavenišť). Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu realizace stavby. V souvislosti s provozem VRT lze předpokládat za potenciální světelný zdroj provoz samotných vlakových souprav v noční době, případně osvětlení doprovodných staveb a zařízení. Tento vliv lze označit za minimální, resp. zanedbatelný. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů světelného znečištění akceptovatelný. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojk)</u> V souvislosti s umístěním koridoru konvenční tratě DD28 (Jahodnická spojka), se nepředpokládají významnější vlivy z hlediska světelného znečištění. V souvislosti se stavební činností – výstavbou je možné očekávat světelné znečištění jak vlastním osvětlením stavenišť, tak také i světlometry stavebních strojů/mechanismů na stavbě, případně i mimo staveniště (trasy obslužné dopravy stavenišť). Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu realizace stavby. V souvislosti s provozem spojovací tratě lze předpokládat za potenciální světelný zdroj provoz samotných vlakových souprav v noční době, případně osvětlení doprovodných staveb a zařízení. Tento vliv lze označit za minimální, resp. zanedbatelný. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů světelného znečištění akceptovatelný. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ve vztahu ke světelnému znečištění je možné predikovat na úrovni nulového až potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně bodově, případně na lokální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů světelného znečištění akceptovatelný.	0/–1	Př	P → Kr/St/DI	bodový až lokální
Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady				
<i>Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy:</i> V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. v koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka) se nachází či do území částečně zasahuje několik kontaminovaných lokalit – viz podrobně kapitola 1.3. předmětné dokumentace VVURÚ – Staré ekologické zátěže a kontaminované plochy. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V případě koridoru vysokorychlostní železnice DD04 je nutné věnovat pozornost především kontaminacím lokalizovaným v městské části Praha 10 a v oblasti Malešické průmyslové zóny (městská část Praha 15). Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu ke starým ekologickým zátěžím území a kontaminacím je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně na lokální úrovni.	–1	Př/Ne	T/P → Kr/St/DI	lokální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
V případně zamýšleného zásahu, resp. stavebního zásahu do kontaminovaných lokalit – starých ekologických zátěží spojených s konkrétním předmětným záměrem posuzovaného koridoru vysokorychlostního železnice, bude zapotřebí v projektových fázích příprav záměru provést analýzu rizik případně dotčené zátěže, a dále postupovat v souladu s platnou legislativou a metodickými postupy. V souvislosti s uplatněním koridoru vysokorychlostní železnice, resp. realizací záměru ve vymezeném koridoru, nelze zcela vyloučit ani riziko vzniku kontaminovaných míst. K riziku vzniku kontaminovaných míst, resp. ekologických zátěží může docházet při realizaci konkrétního záměru spojeného s posuzovaným koridorem drážní dopravy (přechodný krátkodobý a střednědobý vliv). Při výstavbě může nejčastěji docházet např. k úkapům ropných látek či olejů a jejich úniku do okolí. Dále nelze ani zcela vyloučit vznik ekologických zátěží ve fázi provozu záměrů (při údržbě tratí, přechodný dlouhodobý vliv) spojených s posuzovaným koridorem vysokorychlostní železnice. Potenciálním zdrojem znečištění horninového prostředí, případně pak podzemní vody, může nastat v souvislosti s ošetřením kolejí, úkapem olejů apod. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> V rámci koridoru spojovací tratě (DD28) se kontaminované plochy nacházejí převážně ve střední a severní části koridoru, v rámci městské části Praha 9. Vliv posuzovaného koridoru spojovací tratě ve vztahu ke starým ekologickým zátěžím území a kontaminacím je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, který se projeví převážně na lokální úrovni. V případně zamýšleného zásahu, resp. stavebního zásahu do kontaminovaných lokalit – starých ekologických zátěží spojených s konkrétním předmětným záměrem posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě, bude zapotřebí v projektových fázích příprav záměru provést analýzu rizik případně dotčené zátěže, a dále postupovat v souladu s platnou legislativou a metodickými postupy. V souvislosti s uplatněním koridoru konvenční spojovací tratě, resp. realizací záměru ve vymezeném koridoru, nelze zcela vyloučit ani riziko vzniku kontaminovaných míst. K riziku vzniku kontaminovaných míst, resp. ekologických zátěží může docházet při realizaci konkrétního záměru spojeného s posuzovaným koridorem drážní dopravy (přechodný krátkodobý a střednědobý vliv). Při výstavbě může nejčastěji docházet např. k úkapům ropných látek či olejů a jejich úniku do okolí. Dále nelze ani zcela vyloučit vznik ekologických zátěží ve fázi provozu záměrů (při údržbě tratí, přechodný dlouhodobý vliv) spojených s posuzovaným koridorem konvenční spojovací tratě. Potenciálním zdrojem znečištění horninového prostředí, případně pak podzemní vody, může nastat v souvislosti s ošetřením kolejí, úkapem olejů apod. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Nakládání s odpady: V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. umístěním navržených koridorů, lze očekávat zvýšené nároky ve vztahu k nakládání s odpady. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vliv posuzovaného koridoru drážní dopravy ve vztahu k nakládání s odpady je možné predikovat na úrovni maximálně potenciálně mírně negativního vlivu, který se bude projevovat na lokální úrovni. Zvýšené nároky ve vztahu k nakládání s odpady, lze predikovat především v souvislosti s výstavbou (přechodný krátkodobý a střednědobý vliv). Je tedy možné očekávat v první řadě odpady kategorie 17 – stavební a demoliční odpady dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s provozem či údržbou (přechodný dlouhodobý) se nepředpokládá, že by docházelo ke vzniku většího množství odpadů, jež by zatěžovalo – ohrožovalo životní prostředí. Kromě přímé produkce odpadů lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z hlediska problematiky nakládání s odpady akceptovatelný. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojký)</u> Vliv posuzovaného koridoru drážní dopravy ve vztahu k nakládání s odpady je možné predikovat na úrovni maximálně potenciálně mírně negativního vlivu, který se bude projevovat na lokální úrovni. Zvýšené nároky ve vztahu k nakládání s odpady, lze predikovat především v souvislosti s výstavbou (přechodný krátkodobý a střednědobý vliv). Je tedy možné očekávat v první řadě odpady kategorie 17 – stavební a demoliční odpady dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s provozem či údržbou (přechodný dlouhodobý) se nepředpokládá, že by docházelo ke vzniku většího množství odpadů, jež by zatěžovalo – ohrožovalo životní prostředí. Kromě přímé produkce odpadů lze v souvislosti s koridorem konvenční spojovací tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z hlediska problematiky nakládání s odpady akceptovatelný. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován potencionálně mírně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální úrovni. Přesné vlivy posuzovaných koridorů, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. v navazujícím stupni projektových příprav při znalosti konkrétního řešení záměrů. Při nakládání s odpady je nezbytné se primárně řídit platnou legislativou a předpisy, především zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláškou č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů. V projektových fázích příprav záměrů bude potřeba se zaměřit na stanovení bilancí zemních prací, resp. objemu vytěžených zemin a hornin při výstavbě. Tyto zeminy a horniny je třeba v maximální možné míře využít pro zpětné zásypy a terénní úpravy – zaměřit se na přednostní využití, případně místa uložení přebytku nevyužitých zemin/hornin, odvozové trasy apod. DÚRP VRT PRAHA je z hlediska problematiky nakládání s odpady akceptovatelný.	-1	Př/Ne	P → Kr/St/DI	lokální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Obyvatelstvo – veřejné zdraví				
Hluk (vlivy na veřejné zdraví z expozice hlukem): <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k veřejnému zdraví z expozice hlukem je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, resp. také potenciálně mírně pozitivního vlivu (vliv převedení části dopravy ze silniční na železniční síť), který se projeví na lokální až regionální úrovni. V blízkosti koridoru vysokorychlostní železnice DD04 je chráněná zástavba situována převážně v západní části území navrženého koridoru v rámci městské části Praha 10, Praha 15 a následně ve východní části v rámci městské části Praha-Běchovice. Kromě přímého vlivu na veřejné zdraví z expozice hlukem lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. hluk ze staveništní dopravy), přitom ve stádium provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé (např. emise hluku z projíždějících vlakových souprav). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na veřejné zdraví z expozice hlukem akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu k veřejnému zdraví z expozice hlukem je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, resp. také potenciálně mírně pozitivního vlivu (vliv převedení části dopravy ze silniční na železniční síť), který se projeví na lokální úrovni. Koridor DD28 spojovací tratě (Jahodnická spojka) se nachází převážně mimo území s chráněnou zástavbou. Pouze severní a východní část koridoru se nachází v blízkosti chráněné zástavby v rámci městské části Praha 9 a Praha 14. Kromě přímého vlivu na veřejné zdraví z expozice hlukem lze v souvislosti s koridorem spojovací tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. hluk ze staveništní dopravy), přitom ve stádium provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé (např. emise hluku z projíždějících vlakových souprav). Koridor DD28 spojovací tratě (Jahodnická spojka) se nachází převážně mimo území s chráněnou zástavbou. Pouze severní a východní část koridoru se nachází v blízkosti chráněné zástavby v rámci městské části Praha 9 a Praha 14. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na veřejné zdraví z expozice hlukem akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován potencionálně mírně negativní vliv, resp. také potenciálně mírně pozitivní vliv (vliv převedení části dopravy ze silniční na železniční síť), který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Vlivy na veřejné zdraví z expozice hlukem bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. při znalosti konkrétního řešení záměrů. Bude nezbytné se v oblastech s přítomností chráněné zástavby důsledně zaměřit na návrh protihlukových opatření tak, aby bylo možné minimalizovat i nepříznivé vlivy daných zdrojů hluku na veřejné zdraví. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na veřejné zdraví z expozice hlukem akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	-1 ; +1	Př/Ne	P → Kr/St/DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
<i>Ovzduší (vlivy na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší):</i> <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> V důsledku uplatnění koridoru vysokorychlostní železnice lze očekávat vlivy na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší na stejné úrovni jako vliv na znečištění ovzduší. Tedy že vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu k veřejnému zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší je možné predikovat na úrovni nulového až potenciálně mírně negativního vlivu, resp. také potenciálně mírně pozitivního vlivu (vliv převedení části dopravy ze silniční na železniční síť), který se projeví na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého vlivu na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší lze v souvislosti s koridorem vysokorychlostní železnice předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. emise znečišťujících látek ze staveništní dopravy a s nimi spojené vlivy na veřejné zdraví), přitom ve stádium provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé (např. emise resuspenze prachu z povrchu železničních svršků a s nimi spojené vlivy na veřejné zdraví). Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů expozice chemických látek v ovzduší na veřejné zdraví akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> V důsledku uplatnění koridoru konvenční spojovací tratě lze očekávat vlivy na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší na stejné úrovni jako vliv na znečištění ovzduší. Tedy že vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu k veřejnému zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší je možné predikovat na úrovni nulového až potenciálně mírně negativního vlivu, resp. také potenciálně mírně pozitivního vlivu (vliv převedení části dopravy ze silniční na železniční síť), který se projeví na lokální úrovni. Kromě přímého vlivu na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší lze v souvislosti s koridorem konvenční spojovací tratě předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětný koridor drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. emise znečišťujících látek ze staveništní dopravy a s nimi spojené vlivy na veřejné zdraví), přitom ve stádium provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé (např. emise resuspenze prachu z povrchu železničních svršků a s nimi spojené vlivy na veřejné zdraví). Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů expozice chemických látek v ovzduší na veřejné zdraví akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován potencionálně nulový až mírně negativní vliv, resp. také potenciálně mírně pozitivní vliv (vliv převedení části dopravy ze silniční na železniční síť), který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Vlivy na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů expozice chemických látek v ovzduší na veřejné zdraví akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.	0/–1 ; +1	Př/Ne	P → Kr/St/DI	lokální až regionální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek				
Kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit): Do zájmového území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tj. koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice DD04 a koridoru spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka) nezasahují žádné památkové rezervace či památkové zóny. V předmětných územích posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice a spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nenachází žádná nemovitá kulturní památka nebo nemovitá národní kulturní památka. V souvislosti s předmětným DÚRP VRT PRAHA se nepředpokládá citelnější ovlivnění památkové ochrany. Předmětné koridory se však z části nacházejí v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). V posuzovaných koridorech je možné identifikovat území s archeologickými nálezy (tzv. ÚAN). Detailní informace k ÚAN ve vztahu k předmětným územím – koridorům jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA (resp. s jeho uplatněním) se nepředpokládá dotčení archeologických lokalit ve smyslu negativního zásahu, a to s ohledem na zákonný požadavek na provedení záchranného archeologického výzkumu před započítím výstavby. V dalších stupních projektových příprav záměru, resp. před zahájením výstavby, jsou stavebníci povinni záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. V případě, že by došlo k archeologickému nálezu, je třeba postupovat podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na památkovou ochranu je možné predikovat na úrovni zanedbatelných vlivů. Tyto vlivy se budou projevovat na lokální až regionální úrovni. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> DÚRP VRT PRAHA je z pohledu dané složky životního prostředí akceptovatelný.	0 (zanedbatelný vliv)	Př/Ne	P → Kr/St/DI	lokální až regionální
Hmotný majetek: V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA, resp. umístěním koridoru vysokorychlostní železnice DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice DD04, a dále koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka), je možné očekávat zásah do hmotného majetku. <u>Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)</u> Zásahy do hmotného majetku lze předpokládat v souvislosti s možným dotčením stávající dopravní a technické infrastruktury, včetně zásahů do stavebních objektů, jež mohou nastat s ohledem na umístění záměru do předmětného území – koridoru DD04. Podrobnější informace k hmotnému majetku ve vztahu k předmětnému koridoru drážní dopravy jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ. Vliv posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice ve vztahu ke hmotnému majetku je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, a to s ohledem na eventuální vlivy související se zásahy do hmotného majetku, ke kterým může dojít především v západní, střední a částečně i východní okrajové části koridoru DD04 (v rámci městské části Praha 10, Praha 15, Praha-Dolní Měcholupy a Praha-Běchovice). Tyto vlivy se budou projevovat na lokální až regionální úrovni, přitom se předpokládají převážně vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. dočasné přeložky dopravní a technické infrastruktury), ve stádiu provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé. V souvislosti s posuzovanou koridorem vysokorychlostní železnice nelze rovněž vyloučit vlivy trvalé (trvalé odstranění některých staveb apod.). Kromě přímého vlivu na hmotný majetek lze v souvislosti s koridorem drážní dopravy předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Koridor vysokorychlostní železnice DD04 je z pohledu vlivů na hmotný majetek akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. <u>Koridor konvenční spojovací tratě DD28 (Jahodnické spojky)</u> Zásahy do hmotného majetku lze předpokládat v souvislosti s možným dotčením stávající dopravní a technické infrastruktury, včetně zásahů do stavebních objektů, jež mohou nastat s ohledem na umístění záměru do předmětného území – koridoru DD28. Podrobnější informace k hmotnému majetku ve vztahu k předmětnému koridoru drážní dopravy jsou uvedeny v kapitole 1.3 dokumentace VVURÚ.	-1/-2	Př/Ne	T/P → Kr/St/DI	lokální

Popis vlivu DÚRP VRT PRAHA	Kvantitativní hodnocení			Rozsah působení
	Významnost vlivu	Dle účinku	Dle délky působení	
Vliv posuzovaného koridoru konvenční spojovací tratě ve vztahu ke hmotnému majetku je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního vlivu, a to s ohledem na eventuelní vlivy související se zásahy do hmotného majetku, ke kterým může dojít. Tyto vlivy se budou projevovat na lokální úrovni, přitom se předpokládají převážně vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. dočasné přeložky dopravní a technické infrastruktury), ve stádiu provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé. V souvislosti s posuzovanou koridorem konvenční spojovací tratě nelze rovněž vyloučit vlivy trvalé (trvalé odstranění některých staveb apod.). Kromě přímého vlivu na hmotný majetek lze v souvislosti s koridorem drážní dopravy předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Koridor konvenční spojovací tratě DD28 je z pohledu vlivů na hmotný majetek akceptovatelný. <u>Souhrnné hodnocení DÚRP VRT PRAHA</u> Z hlediska významnosti vlivu DÚRP VRT PRAHA na danou složku životního prostředí je predikován mírně až významně negativní vliv, který se bude projevovat převážně na lokální až regionální úrovni. Vlivy na veřejné zdraví z expozice hlukem bude možné upřesnit v podrobnějším stupni ÚPD, resp. při znalosti konkrétního řešení záměrů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu vlivů na hmotný majetek akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.				

Dle účinku: *Př – přímé vlivy / Ne – nepřímé vlivy / Se – sekundární vlivy*
Dle délky působení: *T – trvalé vlivy / P – přechodné vlivy → Kr – krátkodobé vlivy / St – střednědobé vlivy / Dl – dlouhodobé vlivy*

HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLVŮ

Lexikální význam slova „kumulativní“ odpovídá přídavnému jménu „hromadný“, slovo „synergický“ pak značí „společné působení, součinnost“ (Petráčková V., Kraus J. a kol. *Akademický slovník cizích slov*. Academia: Praha, 1995, s. 437 a 725).

Dle rozsudku NSS č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. 6. 2012 lze pak kumulativními a synergickými vlivy z hlediska gramatického rozumět účinky vzniklé v důsledku hromadného nebo společného působení.

Rozdíl mezi oběma pojmy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí je možno demonstrovat na následujících příkladech. 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 vznik kyselých dešťů nebo kombinované vlivy na lidské zdraví (Cooper L. M. *Guidelines for Cumulative Effects Assessment in SEA of Plans*. EPMG Occasional Paper 04/LMC/CEA, Imperial College London, 2004, s. 4).

Metodika hodnocení kumulativních a synergických vlivů:

V rámci oblasti hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů byly vybrány relevantní koridory dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy, které by mohly mít s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA kumulativní a synergické vlivy (pozitivní/negativní).

Dle provedené prostorové analýzy, viz kap. 1.4, do hodnocení dále nevstupovaly koridory, které se sice nachází v oblasti Praha – segment Východ, ale zejména se nachází ve velké vzdálenosti od předmětu posuzování dílčího územního rozvoje plánu, nebo jsou tyto koridory svým charakterem z hlediska kumulativních či synergických vlivů nerelevantní, případně jsou zahrnuty do hodnocení již v rámci stávajícího pozadí, resp. koridory dopravní a technické infrastruktury jsou součástí stávajícího stavu, který je podrobně popsán v rámci kapitoly 1.3 dokumentace VVURÚ.

Charakter vlivu, respektive zdali v případě jednotlivých koridorů dopravní a technické infrastruktury a posuzovaných koridorů drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA bude docházet ke vzniku potenciálních kumulativních pozitivních, či negativních vlivů (stejně tak i synergických vlivů), byl dále zhodnocen v tabelárním přehledu. Následně bylo přistoupeno k identifikaci míry předpokládaných kumulativních a synergických vlivů za pomoci stupnice významnosti, která byla využita rovněž při samotném hodnocení míry vlivu posuzovaných koridorů na jednotlivé složky životního prostředí (viz výše).

Hodnocení významnosti předpokládaných kumulativních a synergických vlivů spojených s DÚRP VRT PRAHA a koridorů obsažených v platném ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy bylo pro oba posuzované koridory vyhodnoceno souhrnně, přičemž zahrnuje rovněž spolupůsobení obou posuzovaných koridorů. Souhrnné hodnocení udává vždy nejhorší možný potenciální vliv, který byl v rámci kumulativních/synergických vlivů identifikován. Hodnocení významnosti vlivu je doplněno odůvodněním, včetně příkladu územní identifikace v rámci zájmového území, respektive s jakými koridory dopravní a technické infrastruktury k těmto nejvýznamnějším vlivům bude docházet. Závěrem jsou vyjmenovány všechny koridory dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy, se kterými byl na danou složku životního prostředí identifikován kumulativní nebo synergický vliv.

Nedílnou součástí hodnocení kumulativních a synergických vlivů je rovněž návrh zmírňujících opatření, které jsou dále přebírány do kapitoly 1.8, respektive 1.13 dokumentace VVURÚ.

Detailní metodika hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedena v následujícím textu.

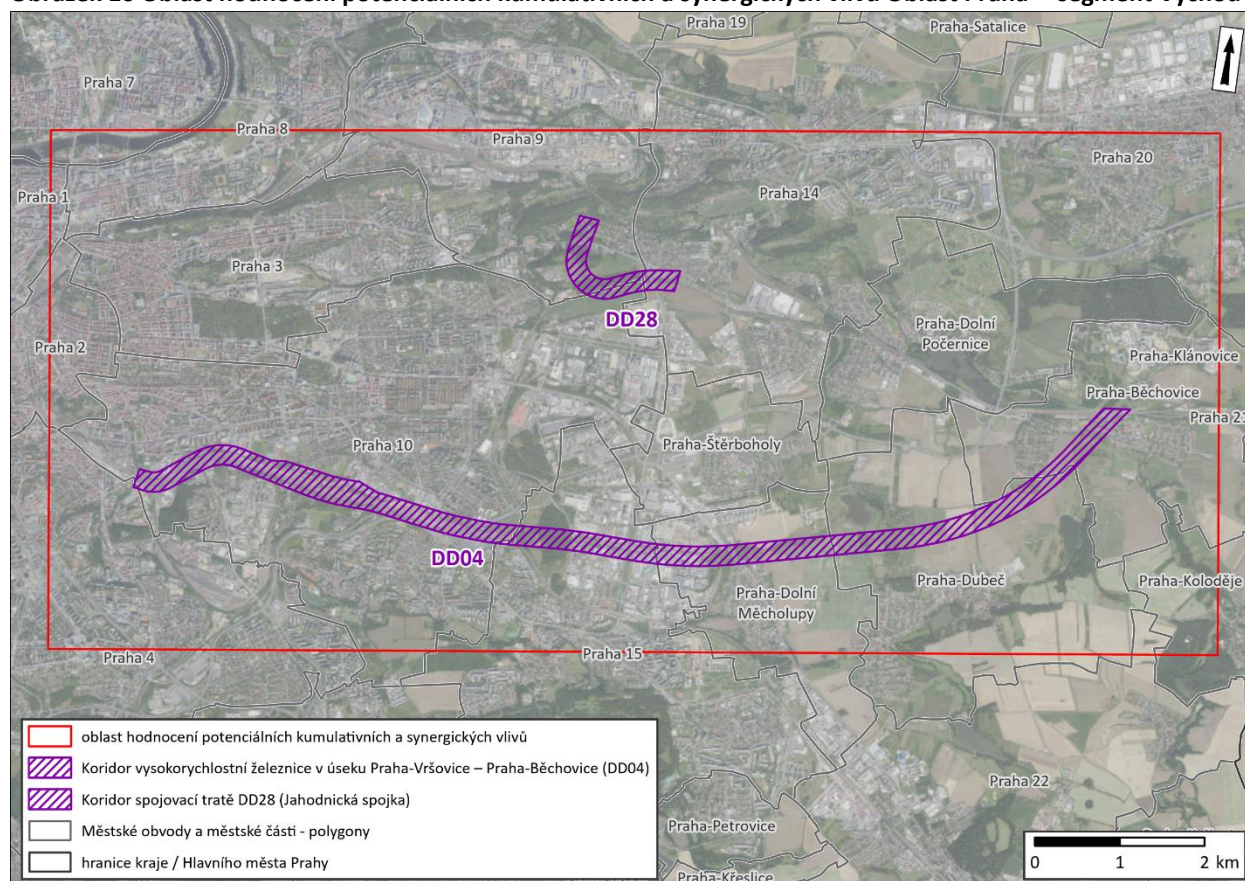
Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno ve dvou základních a šesti dílčích krocích.

Dvěma základními kroky jsou:

I. „Identifikace“ - Identifikace lokalit s možnými kumulativními a synergickými vlivy

II. „Vyhodnocení“ - Způsob hodnocení těchto vlivů

Obrázek 16 Oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů Oblast Praha – segment Východ



Podkladová mapa: ČÚZK (2025)

I. Metodika identifikace

Identifikace možných kumulativních a synergických vlivů je založena na prostorovém vymezení kumulace a synergie záměrů v území ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí.

Grafickým výstupem identifikace možných kumulativních a synergických vlivů jsou následující výkresy hodnocení kumulativních a synergických vlivů uvedené v příloze č. 2 dokumentace VVURÚ:

Výkres A1, A2 Území zasažené hlukem (výkres kumulativních vlivů) *

Výkres B1, B2 Ochrana přírody a krajiny

Výkres C1, C2 Památkové péče

Výkres D1, D2 Ochrana horninového prostředí

Výkres D3, D4 Ochrana vod

**Pozn.: Vstupem do výkresů A jsou rovněž lokality zasažené znečištěním ovzduší, které následně mohou tvořit společně s územím zasaženým hlukem lokality s potenciálem vzniku synergických vlivů. V zájmové oblasti potenciálních kumulativních a synergických vlivů oblast Praha – segment Východ však nebylo dle pětiletých průměrů ČHMÚ za období 2020–2024 evidováno překračování imisních limitů dle platné legislativy.*

Skupiny byly vybrány takovým způsobem, aby potenciální negativní účinky kumulativních a synergických vlivů bylo možné snížit, resp. kompenzovat charakterově obdobnými ochrannými opatřeními (viz kap. 1.8 dokumentace VVURÚ). Z hlediska působení synergických vlivů a jejich případného negativního vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel není opodstatněné zjišťovat např. synergické vlivy kombinace působení hluku (výkresy A) a památkové péče/kulturních památek (výkresy C), jelikož negativní vlivy na tyto složky životního prostředí jsou kompenzovatelné jinou skupinou ochranných opatření a kombinace jejich působení z hlediska synergických vlivů by neměla vliv na celkové závěry předkládaného hodnocení.

Slovní popis výkresů, metodika jejich tvorby a vyhodnocení a identifikace míst kumulativních a synergických vlivů je uvedeno dále v textu.

II. Metodika vyhodnocení

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo v souladu s rozsudky NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526 a NSS č. j. 4 AOs 1/2013–125 provedeno v šesti dílčích krocích. Jednalo se o následující kroky:

- 1) *Popis metodologie* – V rámci kapitoly 1.6, podkapitoly *Hodnocení předpokládaných vlivů* je podrobně popsán postup hodnocení předpokládaných vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí, včetně hodnotící stupnice, která byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů. V rámci kap. 1.6, konkrétně této předmětné podkapitoly „*Hodnocení kumulativních a synergických vlivů*“ je dále podrobně popsána metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, respektive jednotlivé kroky, v rámci, kterých bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA prováděno. V kapitole 1.7.2 dokumentace VVURÚ je pak uveden popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.
- 2) *Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny* – Zjištěním skutkového stavu životního prostředí neboli současného stavu životního prostředí v řešeném území se zabývá kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Výběr charakteristik životního prostředí, které by mohly být potenciálními kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny je uveden v kapitole 1.4, 1.5 a 1.6 dokumentace VVURÚ.
- 3) *Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů* – Konkrétní lokality, v nichž by mohly potenciální kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit, jsou identifikovány na základě kapitoly 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ ve schématech a analýzách vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.
- 4) *Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů* – Posouzení identifikovaných lokalit s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů je provedeno na základě zjištění z kapitol 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ a identifikace těchto vlivů ve schématech a analýzách, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ. Předmětné vyhodnocení potenciálních

kumulativních a synergických vlivů je pak pro jednotlivé oblasti životního prostředí provedeno přímo v tomto kroku.

- 5) *Vymezení kompenzačních opatření* – Kapitola 1.8 dokumentace VVURÚ obsahuje výčet opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu. Opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy jsou pak vymezena přímo v tomto kroku.
- 6) *Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů* – Kapitola 1.12 obsahuje návrh ukazatelů pro sledování, resp. monitoring vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí. Případná pravidla monitoringu vyplývající přímo z hodnocení kumulativních a synergických vlivů jsou pak přímo součástí tohoto kroku hodnocení.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu

Ve stanovisku odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí dle ustanovení § 89 odst. 3 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (Č. j.: MZP/2024/710/4072 ze dne 17. 9. 2024) nebyly stanoveny zvláštní požadavky na posouzení předmětného dílčího územního rozvojového plánu nad rámec standardního metodického postupu posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Podkladem pro následující hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly mimo jiné schémata a analýzy zpracované v prostředí GIS, které jsou součástí přílohové části dokumentace VVURÚ, které umožnily kvantifikovat jednotlivé vlivy a jsou popsány dále v tomto textu.

Výkresy A Území zasažená hlukem

Podkladem pro zpracování těchto výkresů bylo 4. kolo Strategického hlukového mapování z roku 2022 (Ministerstvo zdravotnictví ČR, Odbor ochrany veřejného zdraví Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě).

Vstupem do výkresů A jsou rovněž lokality nadlimitně zasažené znečištěním ovzduší, které následně mohou tvořit společně s územím zasaženým hlukem lokality s potenciálem vzniku synergických vlivů. V zájmové oblasti potenciálních kumulativních a synergických vlivů oblast Praha – segment Východ však nebylo dle pětiletých průměrů ČHMÚ za období 2020–2024 evidováno překračování imisních limitů dle platné legislativy.

Z hlediska problematiky zasažených území hlukem bylo pracováno s následujícími daty:

- Hlukovými pásmy pro deskriptor L_n pro expozici hlukem v nočních hodinách – noc 22:00 – 06:00 h

Kumulativní vlivy

Kumulativní „hromadné“ vlivy vznikají v místě, kde lze očekávat nahromadění negativních vlivů stejného druhu – hluku. Potenciální místa vzniku kumulativních vlivů jsou na základě výkresů A vymezeny jako veškeré plochy, kde je možné očekávat hodnoty, resp. hluková pásma překračující stanovenou prahovou hodnotu 50 dB pro uvažovaný deskriptor L_n .

Deskriptor L_n pro expozici hlukem v nočních hodinách byl vybrán z toho důvodu, že v zájmovém území hluková pásma pro tento deskriptor zasahují významně větší území pro zvolenou prahovou hodnotu v noční době 50 dB, oproti deskriptoru L_{dvn} , pro zvolenou prahovou hodnotu 60 dB. Deskriptor L_{dvn} popisuje expozici hlukem za celých 24 hodin daného dne.

Výsledkem analýzy jsou tzv. možná místa vzniku kumulativních vlivů hluku, která jsou publikována ve výkresech A, které jsou součástí přílohy části dokumentace VVURÚ.

Z hlediska znečištění ovzduší do analýzy nevstupovaly žádné vrstvy nadlimitně zatížených lokalit znečištěním ovzduší, neboť takto nadlimitně zasažené lokality v zájmovém území nebyly identifikovány.

Synergické vlivy

Synergické „společné“ vlivy vznikají působením vlivů různého druhu, např. působením zdrojů hluku a znečištění ovzduší dohromady.

V rámci zájmového území Praha – segment Východ však nebyly identifikovány lokality, kde by znečištění ovzduší vykazovalo nadlimitní zatížení lokalit. S ohledem k této skutečnosti nebyly lokality synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší v zájmové oblasti identifikovány.

Výkresy B Ochrana přírody a krajiny

Vstupním podkladem pro zpracování těchto výkresů byla data z ÚAP 2024 hl. m. Prahy (IPR hl. m. Prahy) poskytnutá pro zpracování této zakázky a veřejně dostupná data AOPK ČR. Pracováno bylo s následujícími vrstvami:

- Plochy maloplošných zvláště chráněných území vč. vyhlášených ochranných pásem a ochranných pásem ze zákona
- Lokality NATURA 2000
- Plochy přírodních parků
- Památné stromy vč. ochranných pásem
- Registrované významné krajinné prvky
- Územní systém ekologické stability

Kumulativní vlivy

V rámci problematiky ochrany přírody lze očekávat kumulativní vlivy v případech, kdy byl identifikován potenciální vliv více ploch či koridorů na daný prvek, který je předmětem ochrany přírody a krajiny (např. památný strom).

Synergické vlivy

V rámci problematiky ochrany přírody lze očekávat synergické vlivy v případech, kdy byl identifikován potenciální vliv dílčího územního rozvojového plánu na více prvků, které se překrývají v jedné ploše a jsou předmětem ochrany přírody a krajiny (např. v případě potenciálního negativního vlivu dílčího územního rozvojového plánu na plochu, která je klasifikována jako přírodní památka a zároveň jako přírodní park).

Výkresy C Památková péče/kulturní památky

Vstupním podkladem pro zpracování těchto výkresů byla data z ÚAP 2024 hl. m. Prahy (IPR hl. m. Prahy) poskytnutá pro zpracování této zakázky. Pracováno bylo s následujícími vrstvami:

- Plocha a ochranné pásmo pražské památkové rezervace
- Národní kulturní památky, včetně ochranného pásma

- Památkové zóny
- Nemovité kulturní památky
- Významné archeologické lokality

Kumulativní vlivy

V rámci problematiky kulturních památek a archeologie lze očekávat kumulativní vlivy v případech, kdy byl identifikován potenciální vliv více ploch či koridorů na daný prvek, který je předmětem památkové ochrany (např. národní kulturní památky).

Synergické vlivy

V rámci problematiky kulturních památek a archeologie lze očekávat synergické vlivy v případech, kdy byl identifikován potenciální vliv dílčího územního rozvojového plánu na více prvků, které se překrývají v jedné ploše a jsou předmětem památkové ochrany (např. v případě potenciálního negativního vlivu dílčího územního rozvojového plánu na plochu, která je klasifikována jako národní kulturní památka a zároveň jako archeologická lokalita).

Výkresy D Ochrana horninového prostředí a ochrana vod

Vstupním podkladem pro zpracování těchto výkresů byla data z ÚAP 2024 hl. m. Prahy (IPR hl. m. Prahy) poskytnutá pro zpracování této zakázky a veřejně dostupná data Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka. Pracováno bylo s následujícími vrstvami:

- Poddolovaná území
- Plochy sesuvů
- Dobývací prostory
- Chráněná ložisková území
- Ložiska nerostných surovin
- Vodní nádrže
- Vodní toky
- Záplavová území
- Lokality s výskytem kontaminací

Kumulativní vlivy

V rámci problematiky horninového prostředí a povrchových vod lze očekávat kumulativní vlivy v případech, kdy byl identifikován potenciální vliv více ploch či koridorů na daný prvek, který je předmětem ochrany z hlediska horninového prostředí a vod (např. chráněná ložisková území).

Synergické vlivy

V rámci problematiky horninového prostředí a povrchových vod lze očekávat synergické vlivy v případech, kdy byl identifikován potenciální vliv dílčího územního rozvojového plánu na více prvků, které se překrývají v jedné ploše a jsou předmětem ochrany z hlediska horninového prostředí a povrchových vod (např.

v případě potenciálního negativního vlivu dílčího územního rozvojového plánu na plochu vodní nádrže, která je součástí dobývacího prostoru).

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – Území zasažená hlukem

Dílčí kroky hodnocení kumulativních a synergických vlivů:

1) *Popis metodologie* – V rámci kapitoly 1.6, podkapitoly *Hodnocení předpokládaných vlivů* je podrobně popsán postup hodnocení předpokládaných vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí, včetně hodnotící stupnice, která byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů. V rámci kap. 1.6, konkrétně této předmětné podkapitoly „*Hodnocení kumulativních a synergických vlivů*“ je dále podrobně popsána metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, respektive jednotlivé kroky, v rámci kterých bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA prováděno. V kapitole 1.7.2 dokumentace VVURÚ je pak uveden popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

2) *Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny* – Zjištěním současné hlukové situace a situace znečištění ovzduší v řešeném území se zabývá kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Posouzení, zda by tyto charakteristiky mohly být potenciálními kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny je uvedeno v kapitole 1.4, 1.5 a 1.6 dokumentace VVURÚ.

3) *Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů* – Konkrétní lokality, v nichž by mohly potenciální kumulativní a synergické vlivy hluku a znečištění ovzduší vznikat a působit jsou identifikovány na základě kapitoly 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ ve schématech a analýzách vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Následující závěry byly vyvozeny na základě údajů uvedených v kap. 1.6. dokumentace VVURÚ a dále na základě schémat a analýz vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Kumulativní vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů A, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ mohou nacházet lokality zatížené hlukem. Negativní kumulativní vlivy hluku a s tím spojená zdravotní rizika pro obyvatelstvo spojená s hlukem tedy nelze vyloučit.

Lokality nadlimitně zatížené znečišťujícími látkami v ovzduší identifikovány nebyly, posuzovaný dílčí územní rozvojový plán bude mít v tomto ohledu z hlediska provozu konkrétního záměru s ním spojeného nulový až potenciálně mírně negativní vliv (např. z resuspenze prachu z povrchu železničních svršků). Převažovat však budou vlivy nulové až potenciálně mírně pozitivní související s přerozdělením dopravy – převedením některých dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť. S ohledem k výše uvedenému lze tedy vyloučit případný vznik lokalit negativních kumulativních vlivů znečištění ovzduší a s tím spojených zdravotních rizik v důsledku posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu.

Synergické vlivy

V předmětných územích byly identifikovány pouze lokality zatížené hlukem, nikoliv znečišťujícími látkami ovzduší, lze tedy vyloučit případný vznik lokalit negativních synergických vlivů těchto složek životního prostředí a vznik lokalit synergických vlivů zdravotních rizik pro obyvatelstvo z hlediska hluku a znečištění ovzduší.

4) *Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů* – Posouzení identifikovaných lokalit s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů je provedeno na základě zjištění

z kapitol 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ a identifikace těchto vlivů ve schématech a analýzách, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Na základě analýzy, která byla provedena v předchozím bodě lze konstatovat, že se přímo v posuzovaném území a v přilehlých lokalitách posuzovaného území, které mohou být dotčeny předkládaným dílčím územním rozvojovým plánem nachází oblasti zatížené hlukem. Kumulativní vlivy hluku a s tím spojená zdravotní rizika pro obyvatelstvo s ohledem na hluk tedy nelze vyloučit. Naopak lokality nadlimitně zatížené znečišťujícími látkami v ovzduší nebyly identifikovány. Vznik kumulativních vlivů znečištění ovzduší a synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší lze v návaznosti na posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vyloučit. V návaznosti na to lze vyloučit rovněž vznik lokalit synergických vlivů zdravotních rizik pro obyvatelstvo z hlediska hluku a znečištění ovzduší.

Níže je uvedeno vyhodnocení spolupůsobení jednotlivých koridorů dle ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy identifikovaných v kap. 1.4 dokumentace VVURÚ, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat potenciální kumulativní a synergické vlivy. Dle provedené prostorové analýzy, viz kap. 1.4, do hodnocení dále nevstupují koridory, které se sice nachází v oblasti Praha – segment Východ, ale zejména se nachází ve velké vzdálenosti od předmětu posuzování dílčího územního rozvojového plánu, nebo jsou tyto koridory svým charakterem z hlediska kumulativních či synergických vlivů nerelevantní, případně jsou zahrnuty do hodnocení již v rámci stávajícího pozadí, resp. jsou součástí stávajícího stavu, který je podrobně popsán v rámci kapitoly 1.3 dokumentace VVURÚ. Takto klasifikovány byly následující návrhové koridory dle platných ZÚR hl. m. Prahy: 600/Z/20 - Městský okruh Pelc-Tyrolka - Štěrboholská radiála, 600/Z/40 - Trasa metra D, úsek Depo Písnice - Náměstí Míru, 600/Z/41 - Trasa metra D, úsek Náměstí Míru - Náměstí Republiky, 600/Z/45 - Jižní tramvajová tangenta Budějovická – Michle, 600/Z/46 - Jižní tramvajová tangenta Smíchov - Dvorce – Budějovická, 600/Z/50 - Východní tramvajová tangenta Vršovice – Žižkov, 600/Z/65 - Železniční trať Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Bubny, 600/Z/66 - Železniční trať Praha - Letiště Václava Havla Praha – Kladno, 600/Z/67 - Železniční trať Praha – Nymburk, 600/Z/68 - Železniční trať Praha - Kralupy nad Vltavou, 700/Z/87 - Transformační stanice Malešice, 700/Z/22 - Přeložka kmenové stoky B v Holešovicích. Dle platných ZÚR hl. m. Prahy se pak dále jedná o následující stávající prvky dopravní a technické infrastruktury: Nadřazený komunikační systém Prahy – Pražský okruh, stavba D0 510, Nadřazený komunikační systém Prahy – Koridory dálnic a silnic I. třídy napojené na Pražský okruh – dálnice D11, Nadřazený komunikační systém Prahy – Štěrboholská radiála, Nadřazený komunikační systém Prahy – Průmyslová, Nadřazený komunikační systém Prahy – Jižní spojka, Železniční uzel Praha – Železniční koridory – TEN-T – Trať 011 Praha – Kolín, Železniční uzel Praha – trať 622 Praha–Vršovice – Praha–Běchovice, Železniční uzel Praha – trať 221 Praha – Benešov u Prahy, Vodovodní řady, Kanalizační stoky, sběrače, Tepelné napáječe, Plynovody, ropovody, Nadzemní vedení VVN.

Pro účely koridorů vstupujících do dalšího vyhodnocení byla použita následující hodnotící stupnice:

- 0 – potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyloučit
- NK – potenciální negativní kumulativní vlivy nelze vyloučit
- NS – potenciální negativní synergické vlivy nelze vyloučit
- PK – potenciálně lze identifikovat pozitivní kumulativní vlivy
- PS – potenciálně lze identifikovat pozitivní synergické vlivy

Tabulka 15 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvoje plánu – hluk, znečištění ovzduší a zdravotní rizika

Navrhované koridory dle ÚRP, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy. Jedná se zejména o následující koridory dopravní a technické infrastruktury:	Hluk	Znečištění ovzduší	Zdravotní rizika z expozice hlukem	Zdravotní rizika ze znečištění ovzduší
Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha	NK (DD28)	PK/PS (DD28)	NK (DD28)	PK/PS (DD28)
Navrhované koridory nadmístního nebo republikového významu dle platných ZÚR hl. m. Prahy, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy:	Hluk	Znečištění ovzduší	Zdravotní rizika z expozice hlukem	Zdravotní rizika ze znečištění ovzduší
Přeložka silnice I/12	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Hostivař	NK (DD04 a DD28)	PK/PS (DD04 a DD28)	NK (DD04 a DD28)	PK/PS (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice	NK (DD28)	PK/PS (DD28)	NK (DD28)	PK/PS (DD28)
Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Železniční trať Praha – Kolín	NK (DD04 a DD28)	PK/PS (DD04 a DD28)	NK (DD04 a DD28)	PK/PS (DD04 a DD28)
Železniční trať Nové spojení II	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Jižní vstup RS	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Východní vstup RS	NK (DD04)	PK/PS (DD04)	NK (DD04)	PK/PS (DD04)
Terminál city-logistiky Malešice	NK (DD28)	PK/PS (DD28)	NK (DD28)	PK/PS (DD28)

Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)
--	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Pozn.: Příslušnost identifikovaných negativních/pozitivních kumulativních či synergických vlivů jednotlivých posuzovaných koridorů z předkládané koncepce s koridory ze související ÚPD je pro jednotlivé koridory poznamenán kurzívou pod identifikovanými vlivy.

DD04 – Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

DD28 – Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)

Kumulativní vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru a příspěvků navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu k akustické situaci, která je podrobně komentována v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na fyzikální faktory životního prostředí budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Vlivy na obyvatelstvo – zdravotní rizika z expozice hlukem pak byly identifikovány maximálně v úrovni mírně negativního vlivu (–1). Stejně tak lze maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti s posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro fyzikální faktory životního prostředí a maximálně v úrovni mírně negativního vlivu (–1) pro zdravotní rizika z expozice hlukem. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit vzhledem k předpokládané emisi hlukové zátěže z projíždějících vlakových souprav v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy v případě hluku z vlakové a automobilové dopravy. Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy na fyzikální faktory životního prostředí a zdravotní rizika obyvatel z expozice hlukem lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u spolupůsobení hlukové zátěže z dopravy u železničních tratí Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař s posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28).

Kumulativní vlivy na úrovni nejvýše mírně až významně negativního vlivu pro fyzikální faktory životního prostředí a maximálně v úrovni mírně negativního vlivu pro zdravotní rizika z expozice hlukem mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha-Benešov-Veselí nad Lužnicí-České Budějovice-Horní Dvořiště-hranice ČR/Rakousko (–Linz); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha; Přeložka silnice I/12; Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice; Železniční trať Praha-Libeň - Praha-Malešice; Železniční trať Praha-Velká Chuchle - Praha-Hostivař; Železniční trať Nové spojení II; Jižní vstup RS; Východní vstup RS a Terminál city-logistiky Malešice.

Kumulativní vlivy znečištění ovzduší a zdravotních rizik ze znečištění ovzduší nebyly identifikovány z toho důvodu, že posuzovaný dílčí územní rozvojový plán bude mít v tomto ohledu nulový až potenciálně mírně negativní vliv (např. z resuspenze prachu z povrchu železničních svršků). Převažovat však budou vlivy mírně až významně pozitivní (+1/+2) související s přerozdělením dopravy – převedením některých dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť. Dílčí územní rozvojový plán tedy nezpůsobí posílení těchto negativních vlivů. Stejně tak lze převažující mírně pozitivní vliv (+1) identifikovat v souvislosti s posílením potenciálních pozitivních kumulativních vlivů pro jednotlivé výše uvedené stavby s posuzovaným dílčím územním rozvojovým plánem. Tyto kumulativní vlivy mohou nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha-Benešov-Veselí nad Lužnicí-České

Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha; Přeložka silnice I/12; Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice; Železniční trať Praha-Malešice - Praha-Hostivař; Železniční trať Praha-Libeň - Praha-Malešice; Železniční trať Praha-Velká Chuchle - Praha-Hostivař; Železniční trať Praha – Kolín; Železniční trať Nové spojení II; Jižní vstup RS; Východní vstup RS a Terminál city-logistiky Malešice.

Synergické vlivy

Vznik negativních synergických vlivů fyzikálních faktorů životního prostředí a vlivů na znečištění ovzduší, vlivů na klima lze v návaznosti na posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vyloučit.

S ohledem k výše uvedenému lze vyloučit rovněž vznik lokalit a posílení negativních synergických vlivů zdravotních rizik pro obyvatelstvo z hlediska hluku a znečištění ovzduší.

Shrnutí

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán a opatření navázaných na identifikované potenciální kumulativní vlivy lze vyhodnocené kumulativní vlivy na fyzikální faktory životního prostředí a obyvatelstvo – zdravotní rizika z expozice hlukem považovat za akceptovatelné.

5) *Vymezení kompenzačních opatření* – Níže jsou uvedena opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní vlivy hluku.

Kolejová doprava

- Ve vybraných úsecích, kde je možné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší dovolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.
- Snižování emisních parametrů vozů: akustické krytování spodků souprav, použití kotoučových brzdových systémů, na základě obnovy železničního vozového parku preferovat vozy s nižšími akustickými parametry.

Pasivní protihluková opatření

- Realizace protihlukových opatření: protihlukové stěny, zemní valy, gabionové konstrukce s vhodnou konstrukcí, protihlukové stěny kombinované se zelení, polovegetační stěny, zemní valy kombinované se stěnou, hmotné objekty.
- Opatření na budovách: zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, zajištění přímého větrání místností jiným způsobem než přirozeným větráním okny, zvýšení neprůzvučnosti nejslabších prvků fasád – oken spočívá ve výměně oken za okna s vyšší neprůzvučností, která splňují normové požadavky normy ČSN 73 0532:2020.

6) *Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů* – Kapitola 1.12 obsahuje návrh ukazatelů pro sledování, resp. monitoring vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí. V případě zhoršení sledovaných indikátorů z hlediska hluku a vlivů na obyvatelstvo – zdravotní rizika z expozice hlukem lze případné negativní vlivy podrobněji prověřit monitoringem hluku u jednotlivých chráněných objektů v zájmovém území. Na základě výsledků tohoto monitoringu lze následně navrhnout případná další minimalizační opatření.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – Ochrana přírody a krajiny

Dílčí kroky hodnocení kumulativních a synergických vlivů:

1) *Popis metodologie* – V rámci kapitoly 1.6, podkapitoly *Hodnocení předpokládaných vlivů* je podrobně popsán postup hodnocení předpokládaných vlivů navrhovaného dílčího územního rozvoje plánu na životní prostředí, včetně hodnotící stupnice, která byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů. V rámci kap. 1.6, konkrétně této předmětné podkapitoly „*Hodnocení kumulativních a synergických vlivů*“ je dále podrobně popsána metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, respektive jednotlivé kroky, v rámci kterých bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA prováděno. V kapitole 1.7.2 dokumentace VVURÚ je pak uveden popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

2) *Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny* – Zjištěním současné situace ochrany přírody a krajiny v řešeném území se zabývá kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Posouzení, zda by tyto charakteristiky mohly být potenciálními kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny je uvedeno v kapitole 1.4, 1.5 a 1.6 dokumentace VVURÚ.

3) *Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů* – Konkrétní lokality, v nichž by mohly potenciální kumulativní a synergické vlivy ochrany přírody a krajiny vznikat a působit jsou identifikovány na základě kapitoly 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ ve schématech a analýzách vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Následující závěry byly vyvozeny na základě údajů uvedených v kap. 1.6. dokumentace VVURÚ a dále na základě schémat a analýz vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Kumulativní vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů B, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ mohou nacházet lokality s výskytem kumulativních vlivů pro oblast ochrany přírody a krajiny.

Negativní kumulativní vlivy pro oblast ochrany přírody a krajiny tedy nelze vyloučit.

Synergické vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů B, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ posuzovaného dílčího územního rozvoje plánu nachází prvky ochrany a přírody a krajiny. Identifikovány tedy byly rovněž lokality potenciálního vzniku synergických vlivů. Konkrétně se jedná např. překryv nadregionálního biocentra, přírodního parku Klánovice – Čihadla, přírodní památky Xaverovský háj a evropsky významné lokality Blatov a Xaverovský háj.

Negativní synergické vlivy pro oblast ochrany přírody tedy nelze vyloučit.

4) *Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů* – Posouzení identifikovaných lokalit s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů je provedeno na základě zjištění z kapitol 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ a identifikace těchto vlivů ve schématech a analýzách, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Na základě analýzy, která byla provedena v předchozím bodě lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ, které může být dotčeno výše uvedeným dílčím územním rozvojovým plánem nachází oblasti s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů pro oblast ochrany přírody. Kumulativní ani synergické vlivy pro oblast ochrany přírody tedy nelze vyloučit.

Níže je uvedeno vyhodnocení spolupůsobení jednotlivých koridorů dle ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy identifikovaných v kap 1.4 dokumentace VVURÚ, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat potenciální kumulativní a synergické vlivy. Dle provedené prostorové analýzy, viz kap. 1.4, do hodnocení dále nevstupují koridory, které se sice nachází v oblasti Praha – segment Východ, ale zejména se nachází ve velké vzdálenosti od předmětu posuzování dílčího územního rozvojového plánu, nebo jsou tyto koridory svým charakterem z hlediska kumulativních či synergických vlivů nerelevantní, případně jsou zahrnuty do hodnocení již v rámci stávajícího pozadí, resp. jsou součástí stávajícího stavu, který je podrobně popsán v rámci kapitoly 1.3 dokumentace VVURÚ. Takto klasifikovány byly následující návrhové koridory dle platných ZÚR hl. m. Prahy: 600/Z/20 - Městský okruh Pelc-Tyrolka - Štěrboholská radiála, 600/Z/40 - Trasa metra D, úsek Depo Písnice - Náměstí Míru, 600/Z/41 - Trasa metra D, úsek Náměstí Míru - Náměstí Republiky, 600/Z/45 - Jižní tramvajová tangenta Budějovická – Michle, 600/Z/46 - Jižní tramvajová tangenta Smíchov - Dvorce – Budějovická, 600/Z/50 - Východní tramvajová tangenta Vršovice – Žižkov, 600/Z/65 - Železniční trať Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Bubny, 600/Z/66 - Železniční trať Praha - Letiště Václava Havla Praha – Kladno, 600/Z/67 - Železniční trať Praha – Nymburk, 600/Z/68 - Železniční trať Praha - Kralupy nad Vltavou, 700/Z/87 - Transformační stanice Malešice, 700/Z/22 - Přeložka kmenové stoky B v Holešovicích. Dle platných ZÚR hl. m. Prahy se pak dále jedná o následující stávající prvky dopravní a technické infrastruktury: Nadřazený komunikační systém Prahy – Pražský okruh, stavba D0 510, Nadřazený komunikační systém Prahy – Koridory dálnic a silnic I. třídy napojené na Pražský okruh – dálnice D11, Nadřazený komunikační systém Prahy – Štěrboholská radiála, Nadřazený komunikační systém Prahy – Průmyslová, Nadřazený komunikační systém Prahy – Jižní spojka, Železniční uzel Praha – Železniční koridory – TEN-T – Trať 011 Praha – Kolín, Železniční uzel Praha – trať 622 Praha–Vršovice – Praha–Běchovice, Železniční uzel Praha – trať 221 Praha – Benešov u Prahy, Vodovodní řady, Kanalizační stoky, sběrače, Tepelné napáječe, Plynovody, ropovody, Nadzemní vedení VVN.

Pro účely tohoto vyhodnocení byla použita následující hodnotící stupnice:

- 0 – potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyloučit
- NK – potenciální negativní kumulativní vlivy nelze vyloučit
- NS – potenciální negativní synergické vlivy nelze vyloučit
- PK – potenciálně lze identifikovat pozitivní kumulativní vlivy
- PS – potenciálně lze identifikovat pozitivní synergické vlivy

Tabulka 16 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu – ochrana přírody a krajiny

Navrhované koridory dle ÚRP, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy. Jedná se zejména o následující koridory dopravní a technické infrastruktury:	Vlivy na ochranu přírody a krajiny	Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus	Vlivy na flóru a faunu a ekosystémy
Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)

Navrhované koridory dle ÚRP, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy. Jedná se zejména o následující koridory dopravní a technické infrastruktury:	Vlivy na ochranu přírody a krajiny	Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus	Vlivy na flóru a faunu a ekosystémy
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz)	NK/NS (DD04)	NK (DD04)	NK/NS (DD04)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)
Navrhované koridory nadmístního nebo republikového významu dle platných ZÚR hl. m. Prahy, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy:	Vlivy na ochranu přírody a krajiny	Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus	Vlivy na flóru a faunu a ekosystémy
Přeložka silnice I/12	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice	0 (DD04 a DD28)	NK (DD04)	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Hostivař	0 (DD04 a DD28)	NK (DD04 a DD28)	NK (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice	NK (DD28)	NK (DD28)	NK (DD28)
Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař	0 (DD04 a DD28)	NK (DD04)	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha – Kolín	NK/NS (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04 a DD28)
Železniční trať Nové spojení II	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)
Jižní vstup RS	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Východní vstup RS	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Terminál city-logistiky Malešice	0 (DD04 a DD28)	NK (DD28)	0 (DD04 a DD28)
Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice	0 (DD04 a DD28)	NK/NS (DD28)	0 (DD04 a DD28)

Pozn.: Příslušnost identifikovaných negativních/pozitivních kumulativních či synergických vlivů jednotlivých posuzovaných koridorů z předkládané koncepce s koridory ze související ÚPD je pro jednotlivé koridory poznamenán kurzívou pod identifikovanými vlivy.

DD04 – Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

DD28 – Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)

Kumulativní vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů dílčího územního rozvojového plánu k jednotlivým složkám ochrany přírody a krajiny, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy dílčího územního rozvojového plánu na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé výše uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit převážně vzhledem k vytvoření nové migrační bariéry v území a nárustu nových zpevněných ploch (odstranění části ekosystémů např. v podobě rozptýlené zeleně) v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy na jednotlivé složky ochrany přírody a krajiny lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat v místech registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl u spolupůsobení koridoru konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz), železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice a Jižního vstupu RS s posuzovaným koridorem drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04).

Nanejvýše potenciálně mírně až významně negativní kumulativní vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Přeložka silnice I/12; Železniční trať Praha – Kolín; Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice a Východní vstup RS.

Na základě výše uvedeného rozboru vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně negativní vliv (–1). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně negativní vliv (–1) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit vzhledem k vytvoření nových liniových staveb, které se mohou projevit ve vizuálním vnímání místa krajinného rázu, či v případě redukce ploch zeleně v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u spolupůsobení dopravních liniových staveb u železničních tratí Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař s posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28).

Kumulativní vlivy na úrovni nejvýše mírně negativního vlivu mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice; Přeložka silnice I/12; Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař; Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice; Jižní vstup RS; Východní vstup RS; Terminál city-logistiky Malešice a Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice.

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na flóru, faunu a ekosystémy, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit vzhledem k vytvoření nové migrační bariéry v území a nárustu nových zpevněných ploch (odstranění části ekosystémů např. v podobě rozptýlené zeleně) v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy na populace volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, respektive faunu a flóru lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u spolupůsobení bariérového efektu u železničních tratí Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař s posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28).

Kumulativní vlivy na úrovni nanejvýš maximálně mírně až významně negativního vlivu mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Přeložka silnice I/12; Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice; Jižní vstup RS a Východní vstup RS.

Synergické vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu k jednotlivým složkám ochrany přírody a krajiny, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy koncepce na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních synergických vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovaným dílčím územním rozvojovým plánem. Tyto potenciální negativní synergické vlivy lze vyhodnotit převážně vzhledem k zásahu do více složek ochrany přírody a krajiny najednou (především VKP a PPK, případně MZCHÚ) v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní synergické vlivy na jednotlivé složky ochrany přírody a krajiny lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat u koridoru dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), přeložky silnice I/12, a železniční trati Praha – Kolín s posuzovaným koridorem drážní dopravy (DD04). Tyto synergické vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Jižní vstup RS a Východní vstup RS.

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně negativní vliv (–1). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně negativní vliv (–1) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních synergických vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní synergické vlivy lze vyhodnotit vzhledem k vytvoření nových liniových staveb, které se mohou projevit ve vizuálním vnímání místa krajinného rázu a zásahu do vymezených přírodních parků v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně mírně negativní synergické vlivy na krajinný ráz lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u spolupůsobení dopravních liniových staveb u

železniční trati Praha – Kolín s posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28). Tyto synergické vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), Přeložka silnice I/12, Železniční trať Praha – Kolín, Jižní vstup RS, Východní vstup RS a Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice.

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na flóru, faunu a ekosystémy, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních synergických vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní synergické vlivy lze vyhodnotit převážně vzhledem k nárustu nových zpevněných ploch (odstranění části ekosystémů např. v podobě rozptýlené zeleně) a k zásahu do jednotlivých dílčích složek ochrany přírody a krajiny (především VKP) v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní synergické vlivy na populace volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, respektive faunu a flóru lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat v místech registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl u spolupůsobení koridoru konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz), železniční trať Praha–Libeň – Praha–Malešice a Jižního vstupu RS s posuzovaným koridorem drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04). Nanejvýše mírně až významně negativní synergické vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Přeložka silnice I/12; Železniční trať Praha – Kolín a Východní vstup RS.

Shrnutí

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán a minimalizačních opatření navázaných na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyhodnocené kumulativní a synergické vlivy na ochranu přírody a krajiny, krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus, flóru, faunu a ekosystémy považovat za akceptovatelné.

5) *Vymezení kompenzačních opatření* – Níže jsou uvedena opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy.

- V případě střetu s ÚSES je potřeba v rámci technického řešení záměrů v rámci podrobnějších projektových dokumentací řešit křížení dostatečně dimenzovanými migračními objekty tak, aby potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován.
- Striktní dodržování a kontrola dodržování administrativně-správních opatření a opatření týkajících se využívání území pro jednotlivá zvláště chráněná území v oblasti Praha – segment Východ s ohledem na platné plány péče těchto zvláště chráněných území.
- V rámci podrobnější projektové dokumentace zpracovat Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které prověří míru vlivů na jednotlivé charakteristiky krajinného rázu všech potenciálně spolupůsobících staveb, a to s ohledem na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu.

Opatření vyplývá z platné legislativy, konkrétně z § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, přitom je v platné legislativě uvedené ošetřeno v dostatečném

rozsahu. Opatření tak není dále přebíráno do kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ a předmětné ÚPD.

6) *Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů* – Kapitola 1.12 obsahuje návrh ukazatelů pro sledování, resp. monitoring vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí. S ohledem na problematiku ochrany přírody, krajinného rázu, využití krajiny, sídelní struktury a urbanismu, flóry, fauny a ekosystémů nejsou navrženy další ukazatele monitoringu nad rámec kapitoly 1.12.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – Památková péče/kulturní památky

Dílčí kroky hodnocení kumulativních a synergických vlivů:

1) *Popis metodologie* – V rámci kapitoly 1.6, podkapitoly *Hodnocení předpokládaných vlivů* je podrobně popsán postup hodnocení předpokládaných vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí, včetně hodnotící stupnice, která byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů. V rámci kap. 1.6, konkrétně této předmětné podkapitoly „*Hodnocení kumulativních a synergických vlivů*“ je dále podrobně popsána metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, respektive jednotlivé kroky, v rámci kterých bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA prováděno. V kapitole 1.7.2 dokumentace VVURÚ je pak uveden popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

2) *Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny* – Zjištěním současné situace pro oblast kulturních památek v řešeném území se zabývá kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Posouzení, zda by tyto charakteristiky mohly být potenciálními kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny je uvedeno v kapitole 1.4, 1.5 a 1.6 dokumentace VVURÚ.

3) *Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů* – Konkrétní lokality, v nichž by mohly potenciální kumulativní a synergické vlivy pro oblast kulturních památek vznikat a působit jsou identifikovány na základě kapitoly 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ ve schématech a analýzách vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Následující závěry byly vyvozeny na základě údajů uvedených v kap. 1.6. dokumentace VVURÚ a dále na základě schémat a analýz vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Kumulativní vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů C, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ mohou nacházet lokality s výskytem kumulativních vlivů pro oblast kulturních památek.

Negativní kumulativní vlivy pro oblast kulturních památek tedy nelze vyloučit.

Synergické vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů C kulturních památek, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ mohou nacházet lokality s výskytem synergických vlivů památkově chráněných území, kulturních památek.

Přímo v koridoru vymezeném posuzovaným dílčím územním rozvojovým plánem nebyly identifikovány lokality potenciálního vzniku synergických vlivů.

Souhrnně však nelze negativní synergické vlivy pro oblast kulturních památek vyloučit.

4) *Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů* – Posouzení identifikovaných lokalit s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů je provedeno na základě zjištění z kapitol 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ a identifikace těchto vlivů ve schématech a analýzách, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Na základě analýzy, která byla provedena v předchozím bodě lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ, které může být dotčeno výše uvedeným dílčím územním rozvojovým plánem nachází oblasti s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů pro oblast kulturních památek. Kumulativní ani synergické vlivy pro oblast kulturních památek tedy nelze vyloučit.

Níže je uvedeno vyhodnocení spolupůsobení jednotlivých koridorů dle ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy identifikovaných v kap. 1.4 dokumentace VVURÚ, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat potenciální kumulativní a synergické vlivy. Dle provedené prostorové analýzy, viz kap. 1.4, do hodnocení dále nevstupují koridory, které se sice nachází v oblasti Praha – segment Východ, ale zejména se nachází ve velké vzdálenosti od předmětu posuzování dílčího územního rozvojového plánu, nebo jsou tyto koridory svým charakterem z hlediska kumulativních či synergických vlivů nerelevantní, případně jsou zahrnuty do hodnocení již v rámci stávajícího pozadí, resp. jsou součástí stávajícího stavu, který je podrobně popsán v rámci kapitoly 1.3 dokumentace VVURÚ. Takto klasifikovány byly následující návrhové koridory dle platných ZÚR hl. m. Prahy: 600/Z/20 - Městský okruh Pelc-Tyrolka - Štěrboholská radiála, 600/Z/40 - Trasa metra D, úsek Depo Písnice - Náměstí Míru, 600/Z/41 - Trasa metra D, úsek Náměstí Míru - Náměstí Republiky, 600/Z/45 - Jižní tramvajová tangenta Budějovická – Michle, 600/Z/46 - Jižní tramvajová tangenta Smíchov - Dvorce – Budějovická, 600/Z/50 - Východní tramvajová tangenta Vršovice – Žižkov, 600/Z/65 - Železniční trať Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Bubny, 600/Z/66 - Železniční trať Praha - Letiště Václava Havla Praha – Kladno, 600/Z/67 - Železniční trať Praha – Nymburk, 600/Z/68 - Železniční trať Praha - Kralupy nad Vltavou, 700/Z/87 - Transformační stanice Malešice, 700/Z/22 - Přeložka kmenové stoky B v Holešovicích. Dle platných ZÚR hl. m. Prahy se pak dále jedná o následující stávající prvky dopravní a technické infrastruktury: Nadřazený komunikační systém Prahy – Pražský okruh, stavba D0 510, Nadřazený komunikační systém Prahy – Koridory dálnic a silnic I. třídy napojené na Pražský okruh – dálnice D11, Nadřazený komunikační systém Prahy – Štěrboholská radiála, Nadřazený komunikační systém Prahy – Průmyslová, Nadřazený komunikační systém Prahy – Jižní spojka, Železniční uzel Praha – Železniční koridory – TEN-T – Trať 011 Praha – Kolín, Železniční uzel Praha – trať 622 Praha–Vršovice – Praha–Běchovice, Železniční uzel Praha – trať 221 Praha – Benešov u Prahy, Vodovodní řady, Kanalizační stoky, sběrače, Tepelné napáječe, Plynovody, ropovody, Nadzemní vedení VVN.

Pro účely tohoto vyhodnocení byla použita následující hodnotící stupnice:

- 0 – potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyloučit
- NK – potenciální negativní kumulativní vlivy nelze vyloučit
- NS – potenciální negativní synergické vlivy nelze vyloučit
- PK – potenciálně lze identifikovat pozitivní kumulativní vlivy
- PS – potenciálně lze identifikovat pozitivní synergické vlivy

Tabulka 17 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu – památková péče/kulturní památky

Navrhované koridory dle ÚRP, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy. Jedná se zejména o následující koridory dopravní a technické infrastruktury:	Vlivy na kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města
Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy	NK (DD04)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz)	0 (DD04 a DD28)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha	0 (DD04 a DD28)
Navrhované koridory nadmístního nebo republikového významu dle platných ZÚR hl. m. Prahy, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy:	Vlivy na kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města
Přeložka silnice I/12	NK (DD04)
Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Hostivař	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha – Kolín	0 (DD04 a DD28)
Železniční trať Nové spojení II	NK/NS (DD04)
Jižní vstup RS	0 (DD04 a DD28)
Východní vstup RS	0 (DD04 a DD28)
Terminál city-logistiky Malešice	NK (DD28)
Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice	0 (DD04 a DD28)

Pozn.: Příslušnost identifikovaných negativních/pozitivních kumulativních či synergických vlivů jednotlivých posuzovaných koridorů z předkládané koncepce s koridory ze související ÚPD je pro jednotlivé koridory poznamenán kurzívou pod identifikovanými vlivy.

DD04 – Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

DD28 – Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)

Kumulativní vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu k jednotlivým složkám kulturních a historických hodnot a památkové ochrany města, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že posuzovaná koncepce nebude významně posilovat potenciální negativní kumulativní vlivy v oblasti Praha – segment Východ a výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít nulový, resp. zanedbatelný vliv (0). Stejně tak lze nulový, resp. zanedbatelný vliv (0) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé níže uvedené koridory s posuzovaným dílčím územním rozvojovým plánem: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), Přeložka silnice I/12, Železniční trať Nové spojení II, Terminál city-logistiky Malešice.

Synergické vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu k jednotlivým složkám kulturních a historických hodnot a památkové ochrany města, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že posuzovaná koncepce nebude významně posilovat potenciální negativní synergické vlivy v oblasti Praha – segment Východ a výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít nulový, resp. zanedbatelný vliv (0). Stejně tak lze nulový, resp. zanedbatelný vliv (0) identifikovat v souvislosti s posílením potenciálních negativních synergických vlivů pro níže uvedenou stavbu s posuzovanou koncepcí. Tyto synergické vlivy mohou nastat v souladu s tímto koridorem: Železniční trať Nové spojení II.

Shrnutí

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán lze vyhodnocené kumulativní a synergické vlivy na kulturní a historické hodnoty a památkovou ochranu města považovat za akceptovatelné.

5) *Vymezení kompenzačních opatření* – Vzhledem k výsledným identifikovaným nulovým příspěvkům posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu ke kumulativním a synergickým vlivům v oblasti Praha – segment Východ nebyla navržena minimalizační opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy.

6) *Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů* – Kapitola 1.12 obsahuje návrh ukazatelů pro sledování, resp. monitoring vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí. S ohledem na problematiku kulturních a historických hodnot a památkové ochrany města nejsou navrženy další ukazatele monitoringu nad rámec kapitoly 1.12.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů – Ochrana horninového prostředí a ochrana vod

Dílčí kroky hodnocení kumulativních a synergických vlivů dle výkresů:

1) *Popis metodologie* – V rámci kapitoly 1.6, podkapitoly *Hodnocení předpokládaných vlivů* je podrobně popsán postup hodnocení předpokládaných vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí, včetně hodnotící stupnice, která byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů. V rámci kap. 1.6, konkrétně této předmětné podkapitoly „*Hodnocení*

kumulativních a synergických vlivů“ je dále podrobně popsána metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, respektive jednotlivé kroky, v rámci kterých bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA prováděno. V kapitole 1.7.2 dokumentace VVURÚ je pak uveden popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

2) *Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny* – Zjištěním současné situace pro oblast horninového prostředí a povrchové vody v řešeném území se zabývá kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Posouzení, zda by tyto charakteristiky mohly být potenciálními kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny je uvedeno v kapitole 1.4, 1.5 a 1.6 dokumentace VVURÚ.

3) *Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů* – Konkrétní lokality, v nichž by mohly potenciální kumulativní a synergické vlivy pro oblast horninového prostředí a povrchových vod vznikat a působit jsou identifikovány na základě kapitoly 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ ve schématech a analýzách vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Následující závěry byly vyvozeny na základě údajů uvedených v kap. 1.6. dokumentace VVURÚ a dále na základě schémat a analýz vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Kumulativní vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů D týkajícího se horninového prostředí a povrchových vod, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ mohou nacházet lokality s výskytem kumulativních vlivů pro složku horninového prostředí, vlivů na půdy (ZPF a PUPFL) a povrchových vod.

Negativní kumulativní vlivy pro oblast horninového prostředí a povrchových vod tedy nelze vyloučit.

Synergické vlivy

Na základě analýzy, která je patrná z výkresů D týkajícího se horninového prostředí a povrchových vod, lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ mohou nacházet lokality s výskytem synergických vlivů pro složku vlivů na půdy (ZPF a PUPFL) a povrchových vod.

V předmětných územích nebyly identifikovány lokality s překryvem více limitů pro oblast horninového prostředí a přírodních zdrojů. Na tuto složku lze tedy vznik lokalit synergických vlivů vyloučit.

4) *Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů* – Posouzení identifikovaných lokalit s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů je provedeno na základě zjištění z kapitol 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ a identifikace těchto vlivů ve schématech a analýzách, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Na základě analýzy, která byla provedena v předchozím bodě lze konstatovat, že se v zájmovém území Praha – segment Východ, které může být dotčeno výše uvedeným dílčím územním rozvojovým plánem nachází oblasti s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů pro oblast horninového prostředí a povrchových vod. Kumulativní ani synergické vlivy pro oblast horninového prostředí a povrchových vod tedy nelze vyloučit.

Níže je uvedeno vyhodnocení spolupůsobení jednotlivých koridorů dle ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy identifikovaných v kap 1.4 dokumentace VVURÚ, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat potenciální kumulativní a synergické vlivy. Dle provedené prostorové analýzy, viz kap. 1.4, do hodnocení dále nevstupují koridory, které se sice nachází v oblasti Praha – segment Východ, ale

zejména se nachází ve velké vzdálenosti od předmětu posuzování dílčího územního rozvoje plánu, nebo jsou tyto koridory svým charakterem z hlediska kumulativních či synergických vlivů nerelevantní, případně jsou zahrnuty do hodnocení již v rámci stávajícího pozadí, resp. jsou součástí stávajícího stavu, který je podrobně popsán v rámci kapitoly 1.3 dokumentace VVURÚ. Takto klasifikovány byly následující návrhové koridory dle platných ZÚR hl. m. Prahy: 600/Z/20 - Městský okruh Pelc-Tyrolka - Štěrboholská radiála, 600/Z/40 - Trasa metra D, úsek Depo Písnice - Náměstí Míru, 600/Z/41 - Trasa metra D, úsek Náměstí Míru - Náměstí Republiky, 600/Z/45 - Jižní tramvajová tangenta Budějovická – Michle, 600/Z/46 - Jižní tramvajová tangenta Smíchov - Dvorce – Budějovická, 600/Z/50 - Východní tramvajová tangenta Vršovice – Žižkov, 600/Z/65 - Železniční trať Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Bubny, 600/Z/66 - Železniční trať Praha - Letiště Václava Havla Praha – Kladno, 600/Z/67 - Železniční trať Praha – Nymburk, 600/Z/68 - Železniční trať Praha - Kralupy nad Vltavou, 700/Z/87 - Transformační stanice Malešice, 700/Z/22 - Přeložka kmenové stoky B v Holešovicích. Dle platných ZÚR hl. m. Prahy se pak dále jedná o následující stávající prvky dopravní a technické infrastruktury: Nadřazený komunikační systém Prahy – Pražský okruh, stavba D0 510, Nadřazený komunikační systém Prahy – Koridory dálnic a silnic I. třídy napojené na Pražský okruh – dálnice D11, Nadřazený komunikační systém Prahy – Štěrboholská radiála, Nadřazený komunikační systém Prahy – Průmyslová, Nadřazený komunikační systém Prahy – Jižní spojka, Železniční uzel Praha – Železniční koridory – TEN-T – Trať 011 Praha – Kolín, Železniční uzel Praha – trať 622 Praha–Vršovice – Praha–Běchovice, Železniční uzel Praha – trať 221 Praha – Benešov u Prahy, Vodovodní řady, Kanalizační stoky, sběrače, Tepelné napáječe, Plynovody, ropovody, Nadzemní vedení VVN.

Pro účely tohoto vyhodnocení byla použita následující hodnotící stupnice:

- 0 – potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyloučit
- NK – potenciální negativní kumulativní vlivy nelze vyloučit
- NS – potenciální negativní synergické vlivy nelze vyloučit
- PK – potenciálně lze identifikovat pozitivní kumulativní vlivy
- PS – potenciálně lze identifikovat pozitivní synergické vlivy

Tabulka 18 Spolupůsobení jednotlivých koridorů dle platného ÚRP, ZÚR hl. m. Prahy a posuzovaného dílčího územního rozvoje plánu – horninové prostředí, půdy, vody

Navrhované koridory dle ÚRP, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy. Jedná se zejména o následující koridory dopravní a technické infrastruktury:	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	Vlivy na půdy (ZPF a PUPFL)	Vlivy na povrchové a podzemní vody
Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy	NK (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz)	NK (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–	0 (DD04 a DD28)	NK/NS (DD28)	0 (DD04 a DD28)

(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha			
Navrhované koridory nadmístního nebo republikového významu dle platných ZÚR hl. m. Prahy, se kterými by mohl posuzovaný dílčí územní rozvojový plán vykazovat kumulativní a synergické vlivy:	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	Vlivy na půdy (ZPF a PUPFL)	Vlivy na povrchové a podzemní vody
Přeložka silnice I/12	NK (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice	NK (DD04)	0 (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04)
Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Hostivař	NK (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04 a DD28)
Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice	NK (DD28)	NK/NS (DD28)	NK/NS (DD28)
Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař	NK (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Železniční trať Praha – Kolín	NK (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04 a DD28)
Železniční trať Nové spojení II	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)	NK/NS (DD04)
Jižní vstup RS	NK (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Východní vstup RS	NK (DD04)	NK/NS (DD04)	NK/NS (DD04)
Terminál city-logistiky Malešice	NK (DD28)	NK/NS (DD28)	0 (DD04 a DD28)
Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)	0 (DD04 a DD28)

Pozn.: Příslušnost identifikovaných negativních/pozitivních kumulativních či synergických vlivů jednotlivých posuzovaných koridorů z předkládané koncepce s koridory ze související ÚPD je pro jednotlivé koridory poznamenán kurzívou pod identifikovanými vlivy.

DD04 – Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

DD28 – Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)

Kumulativní vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu k jednotlivým složkám horninového prostředí a přírodních zdrojů, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit vzhledem k předpokládaným zásahům do horninového

prostředí v souvislosti s realizací převážně tunelových úseků v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy na horninové prostředí lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u spolupůsobení železničních tratí Praha – Kolín, Praha-Malešice – Praha-Hostivař a Praha-Libeň – Praha-Malešice s posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28). Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy lze předpokládat rovněž v případě spolupůsobení koridoru dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) a Přeložky silnice I/12 s posuzovaným koridorem drážní dopravy DD04.

Nanejvýše mírně až významně negativní kumulativní vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař; Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice; Jižní vstup RS, Východní vstup RS a Terminál city-logistiky Malešice.

Na základě výše uvedeného rozboru vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu ke složce vlivů na půdy (ZPF a PUPFL), které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti s posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit vzhledem k předpokládaným záborům pozemků ZPF, případně pozemků PUPFL v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy na půdy (ZPF a PUPFL) lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u souhrnného záboru pozemků spadajících pod ZPF, potažmo PUPFL spojených s železniční tratí Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař a posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28). Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy lze předpokládat rovněž v případě záborů pozemků ZPF spojených s koridorem dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) a Přeložky silnice I/12 a posuzovaným koridorem drážní dopravy DD04.

Nejvýše mírně až významně negativní kumulativní vlivy na půdy (ZPF a PUPFL) mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha; Železniční trať Praha-Libeň - Praha-Malešice; Železniční trať Praha-Velká Chuchle - Praha-Hostivař; Jižní vstup RS; Východní vstup RS a Terminál city-logistiky Malešice.

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na povrchové a podzemní vody, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti s posílením potenciálních negativních kumulativních vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní kumulativní vlivy lze vyhodnotit vzhledem k předpokládaným zásahům do křížených vodních toků a jejich údolních v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy na povrchové vody,

respektive křížené vodní toky a jejich údolní nivy lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u železniční trati Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař a posuzovaných koridorů drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28). Potenciálně významnější negativní kumulativní vlivy lze předpokládat rovněž v případě zásahu do drobných vodních ploch v lokalitě rVKP Mokřady Triangl spojeným s koridorem konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz) a Jižního spojení RS a posuzovaným koridorem drážní dopravy DD04.

Nanejvýše mírně až významně negativní kumulativní vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Přeložka silnice I/12; Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice; Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař; Železniční trať Nové spojení II; Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice a Východní vstup RS.

Synergické vlivy

Na základě výše uvedeného rozboru vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu ke složce vlivů na půdy (ZPF a PUPFL), které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních synergických vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní synergické vlivy lze vyhodnotit vzhledem k předpokládaným změnám v organizaci ZPF a PUPFL v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy. Potenciálně významnější negativní synergické vlivy na půdy (ZPF a PUPFL) lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u změny organizace ZPF a PUPFL spojenou s železniční tratí Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař a posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28). Potenciálně významnější negativní synergické vlivy lze předpokládat rovněž v případě změny organizace ZPF spojenou s koridorem dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) a Přeložky silnice I/12 a posuzovaným koridorem drážní dopravy DD04.

Maximálně potenciálně mírně až významně negativní synergické vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha; Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař; Jižní vstup RS; Východní vstup RS a Terminál city-logistiky Malešice.

Na základě výše uvedeného rozboru a vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na povrchové a podzemní vody, které jsou podrobně komentovány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že výsledné identifikované vlivy na tuto oblast budou mít maximálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2). Stejně tak lze maximálně potenciálně mírně až významně negativní vliv (–1/–2) identifikovat v souvislosti posílením potenciálních negativních synergických vlivů pro jednotlivé níže uvedené stavby s posuzovanou koncepcí. Tyto potenciální negativní synergické vlivy lze vyhodnotit vzhledem k zásahům do křížených vodních toků a stanovených záplavových územích v rámci umísťovaných koridorů drážní dopravy a některých koridorů dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy, které mohou vyvolat změny průchodu povodňových vln v rámci dotčených vodních toků, respektive jejich záplavových územích. Potenciálně významnější negativní synergické vlivy na povrchové vody a podzemní vody, respektive křížené vodní toky a jejich záplavová

území lze v zájmovém území hodnocení kumulativních a synergických vlivů identifikovat např. u železniční trati Praha – Kolín a Praha-Malešice – Praha-Hostivař a posuzovanými koridory drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA (DD04 a DD28).

Maximálně potenciálně mírně až významně negativní synergické vlivy mohou dále nastat v souladu s výše uvedenou tabulkou v souvislosti s těmito koridory: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy); Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz); Přeložka silnice I/12; Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice; Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař; Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice; Železniční trať Nové spojení II; Jižní vstup RS a Východní vstup RS.

Shrnutí

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán a minimalizačních opatření navázaných na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyhodnocené kumulativní a synergické vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy (ZPF a PUPFL) a vlivy na povrchové a podzemní vody považovat za akceptovatelné.

5) *Vymezení kompenzačních opatření* – Níže jsou definována navržená minimalizační opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní vlivy.

- V případě zásahu do záplavového území bude nutné v dalších stupních podrobnějších projektových dokumentací zajistit adekvátně dimenzovaným mostním objektem/propustkem bezpečné převedení případných povodňových průtoků skrze konkrétního záměru.

Opatření vyplývá z platné legislativy, konkrétně z § 67 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů, přitom je v platné legislativě uvedené ošetřeno v dostatečném rozsahu. Opatření tak není dále přebíráno do kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ a předmětné ÚPD.

- V případě zásahu do ploch evidovaných jako zemědělský půdní fond (zejména půd I. a II. třídy ochrany) je nutno realizovat tyto zásahy tak, aby nedošlo k významnému narušení organizace ZPF přímo v zájmovém území, ale i širším zájmovém území.

Opatření vyplývá z platné legislativy, konkrétně ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, přitom je v platné legislativě uvedené ošetřeno v dostatečném rozsahu. Opatření tak není dále přebíráno do kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ a předmětné ÚPD.

6) *Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů* – Kapitola 1.12 obsahuje návrh ukazatelů pro sledování, resp. monitoring vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí. S ohledem na problematiku na horninového prostředí, přírodních zdrojů, půd (ZPF a PUPFL) a vlivů na povrchové a podzemní vody, nejsou navrženy další ukazatele monitoringu nad rámec kapitoly 1.12.

Závěr

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán a minimalizačních opatření navázaných na identifikované potenciální kumulativní vlivy lze vyhodnocené kumulativní vlivy posuzované koncepte považovat za akceptovatelné.

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán lze vyhodnocené synergické vlivy posuzované koncepte považovat za akceptovatelné.

Celkově lze konstatovat, že posuzovaný dílčí územní rozvojový plán, resp. DÚRP VRT Praha nezpůsobí vznik významných negativních kumulativních a synergických vlivů na žádnou z posuzovaných charakteristik životního prostředí.

1.7 Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení nebo podle invariantního řešení ve srovnání se současným stavem a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení, včetně jejich omezení

1.7.1 Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení

Předkládaný DÚRP VRT PRAHA je posuzován v **jedné (aktivní) variantě**.

V předkládané dokumentaci Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ) jsou pro účely vyhodnocení vlivu předkládaného DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí a udržitelný rozvoj posuzovány následující varianty:

- **Nulová varianta – Výhledový stav bez naplnění DÚRP VRT PRAHA**
- **Aktivní varianta – Výhledový stav po uplatnění DÚRP VRT PRAHA**

Nulová varianta představuje stav území bez uplatnění DÚRP VRT PRAHA, tedy stav bez koridorů drážní dopravy – tj. koridoru DD04 pro vysokorychlostní železniční trať v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru DD28 pro konvenční železniční trať (Jahodnickou spojkou).

Aktivní varianta představuje stav území v případě naplnění DÚRP VRT PRAHA, tedy stav s vymezenými koridory drážní dopravy – tj. koridorem DD04 pro vysokorychlostní železniční trať v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridorem DD28 pro konvenční železniční trať (Jahodnickou spojkou).

Následující stručné souhrnné hodnocení vlivů předloženého DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé charakteristiky a složky životního prostředí navazuje a vychází z hodnocení předchozích kapitol, zejména z kapitoly 1.3.2 a 1.6 dokumentace VVURÚ. Na rozdíl od hodnocení v kapitole 1.6 nezahrnuje hodnocení v této kapitole krátkodobé vlivy (fázi realizace/výstavby záměrů spojených s návrhy daných koridorů) spojené s posuzovanou ÚPD.

Pro účely porovnání jednotlivých složek životního prostředí nulové a aktivní varianty je použita hodnotící stupnice předpokládaných vlivů:

- 2 – potenciálně významný negativní vliv
- 1 – potenciálně mírně negativní vliv
- 0 – vliv se nepředpokládá, nebo vliv lze předpokládat zanedbatelný
- +1 – potenciálně mírně pozitivní vliv
- +2 – potenciálně významně pozitivní vliv
- ? – vliv nelze vyhodnotit

Pozn.: V případně vyhodnocení vlivů na pomezí výše uvedených kategorií je použita kombinace výše uvedených předpokládaných vlivů, např. 0/+1 ... nulový až potenciálně mírně pozitivní vliv.

V případně vyhodnocení vlivů ambivalentních na danou složku životního prostředí jsou uvedeny definované kategorie hodnocení, např. -1 ; +1 ... potenciálně mírně negativní vliv a zároveň potenciálně mírně pozitivní vliv.

Níže uvedené hodnocení nenahrazuje detailní hodnocení provedené v kapitole 1.6, přestože z jejich závěrů logicky vychází.

V souladu s principem předběžné opatrnosti bylo u dílčích složek životního prostředí, u kterých nebylo možné objektivně stanovit významnost vlivu posuzované ÚPD a zároveň nebyl identifikován negativní vliv nulové varianty, přistoupeno k vyhodnocení nulové varianty jakožto vhodnější varianty.

Tabulka 19 Porovnání stavu s navrhovaným DÚRP VRT PRAHA a stavu bez navrhovaného DÚRP VRT PRAHA

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologii			
Horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na horninové prostředí případně geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry v území.	V aktivní variantě lze předpokládat potenciálně mírně negativní až významně negativní vliv na horninové prostředí, případně geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry v území. Předpokládané vlivy se mohou v případě obou posuzovaných koridorů drážní dopravy (DD04 a DD28) projevit především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na horninové prostředí geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry v území je jako příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
Ložisková ochrana a přírodní zdroje	V nulové variantě se nepředpokládá vliv na přírodní zdroje, nebudou dotčeny žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území ani ložiska nerostných surovin.	V aktivní variantě se nepředpokládá vliv na přírodní zdroje, nebudou dotčeny žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území ani ložiska nerostných surovin.	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na ložiskovou ochranu a přírodní zdroje jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
Stabilita půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na stabilitu půdy, poddolovaná území, sesuvy ani jiné svahové deformace.	V aktivní variantě lze předpokládat potenciálně nulový až mírně negativní vliv na stabilitu půdy, a to především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů či náspů.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na stabilitu půdy, poddolovaná území, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0/–1	
Radon	V nulové variantě se nepředpokládají negativní vliv související s radonovým rizikem radon, respektive problematikou pronikání radonu do budov.	V aktivní variantě nelze v současné době objektivně kvantifikovat významnost vlivu posuzované ÚPD na rizika související s radonem, respektive na problematiku pronikání radonu do budov.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu rizik souvisejících s radonem je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: ?	
Vlivy na půdy (ZPF a PUPFL)			
ZPF	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na zábor půd ZPF.	V aktivní variantě lze předpokládat potenciálně mírně negativní až významně negativní vliv na zábor půd (ZPF). Rozsáhlejší zábory ZPF se předpokládají ve východní části vymezeného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice, kde je vysoký podíl orné půdy. Předpokládá se však, že pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany ZPF budou tvořit pouze 16 % z celkového předpokládaného záboru ZPF (cca 24 ha) v tomto koridoru. V souvislosti s vymezením koridoru	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na ZPF je jako příznivější hodnocena varianta nulová .

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		konvenční tratě DD28 (Jahodnické spojky) se předpokládá plošně nevýznamný zábor pozemků ZPF, které jsou tvořeny převážně pozemky III. třídy ochrany.	
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
PUPFL	V nulové variantě se nepředpokládá vliv na zábor půd PUPFL.	V aktivní variantě lze předpokládat možný potenciálně mírně negativní až významně negativní vliv na zábor půd PUPFL. K plošně významnějším záborům PUPFL může dojít v případě koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) v rámci městské části Praha 15 západně od Malešické průmyslové zóny.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na PUPFL je jako příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
Vlivy na povrchové a podzemní vody			
Vlivy na povrchové vody	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na kvalitativní ani kvantitativní charakteristiky povrchových vod.	V aktivní variantě lze předpokládat možný potenciálně mírně negativní až významně negativní vliv na kvalitativní a kvantitativní charakteristiky povrchových vod. Lze předpokládat zejména ovlivnění křížených vodních toků a jejich záplavových území, resp. možnou změnu odtokových a zasakovacích poměrů v trase umísťovaných koridorů.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na povrchové vody je jako příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
Vlivy na podzemní vody	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na kvalitativní ani kvantitativní charakteristiky podzemních vod.	V aktivní variantě lze předpokládat potenciálně mírně negativní až významně negativní vliv na kvalitativní a kvantitativní charakteristiky podzemních vod, které mohou spočívat převážně v ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, a to v souvislosti s drenážním efektem případných tunelových objektů či hlubších zářezů.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na podzemní vody je jako příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy			
Flóra a fauna	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na flóru, a faunu.	V aktivní variantě lze očekávat mírně negativní až významně negativní vliv na flóru a faunu. Lze předpokládat ovlivnění populací planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, a to především skrze zásah do jejich biotopů. Může dojít k ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a to především v přírodovědně hodnotnějších lokalitách, které se nacházejí v blízkosti, nebo přímo v trase předmětných koridorů. V rámci koridoru DD04 se jedná se především o lokalitu registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina, kde je rovněž vymezena lokalita výskytu zvláště chráněného	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na faunu a flóru je jako příznivější hodnocena varianta nulová .

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		druhu živočicha s národním významem bukače velkého (<i>Botaurus stellaris</i>).	
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
Ekosystémy	V nulové variantě se nepředpokládá vliv na ekosystémy.	V aktivní variantě lze očekávat mírně negativní až významně negativní vliv na ekosystémy. Lze předpokládat zásah do biotopů, potažmo ekosystémů (v místech křížení vodních toků a jejich údolních niv, včetně rozsáhlejších lesních porostů). Jedná se převážně o antropogenně ovlivněné ekosystémy/biotopy, které jsou však místy doplněné o přírodovědně hodnotnější stanoviště.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na ekosystémy je jako příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
Vlivy na ochranu přírody a krajiny			
Zvláště chráněná území	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na zvláště chráněná území definovaná dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.	V aktivní variantě se nepředpokládá vliv na zvláště chráněná území definovaná dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jelikož se tato území v posuzovaných koridorech, ani v jejich blízkosti nevyskytují.	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na zvláště chráněná území jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	
Přírodní parky	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na přírodní parky.	V aktivní variantě se předpokládá nulový vliv na přírodní parky, respektive vlivy budou zcela zanedbatelné. DÚRP VRT PRAHA, resp. jím vymezované koridory	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na přírodní parky jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		se nacházejí mimo území přírodních parků.	
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	
Významné krajinné prvky	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na zákonné VKP (§3 ods. 1, písm. b) zákona č. 114/1992 Sb.) či registrované VKP.	V aktivní variantě se předpokládá možný mírně negativní až významně negativní vliv na zákonné VKP (vodní toky a jejich údolní nivy, lesy a rybníky) a registrované VKP (VKP Mokřady Triangl). V rámci koridoru DD04 se plochy lesů nacházejí ve střední části zájmového území předmětného koridoru před Malešickou průmyslovou zónou a jižně od lokality Nová Dubeč ve východní části zájmového území. Posuzovaný koridor rovněž v západní a východní části bezprostředně navazuje na rozsáhlejší lesní celky v lokalitě Bohdalec a lesoparku Vinice. Dále se v rámci zájmového území posuzovaného koridoru nachází vodní toky a jejich údolní nivy. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok, střední částí posuzovaného koridoru protéká Hostavický potok. Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok, Rokytku a Běchovický potok. Koridor DD04 se dále dotýká několika bezejmenných vodních toků a nachází v blízkosti významného krajinného prvku v podobě vodní	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je jako příznivější hodnocena varianta nulová .

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		nádrže Slatina s vyvinutými litorálními porosty, které volně přechází do podmáčených luk. V zájmovém území spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází lesní porosty, které jsou v rámci zájmového území lokalizovány převážně ve střední a jižní části. Do severní části zájmového území tzv. Jahodnické spojky zasahuje údolní niva Rokytka, která je vedena v kategorii nivy urbanizované.	
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	
Památné stromy	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na památné stromy.	V aktivní variantě se předpokládá nulový vliv na památné stromy s ohledem na absenci těchto stromů v rámci posuzovaných koridorů drážní dopravy.	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na památné stromy jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	
Natura 2000	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000.	V aktivní variantě se se nepředpokládá negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se nenachází žádná ptačí oblast či evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000.	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na lokality soustavy NATURA 2000 jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	
Územní systém ekologické stability	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na skladebné prvky ÚSES na nadregionální úrovni.	V aktivní variantě se nepředpokládá negativní vliv na skladebné prvky ÚSES na nadregionální úrovni. Předmětnými územími navrhovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA, tedy	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na územní systém ekologické stability jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		koridorů DD04 a DD28, neprochází žádný prvek územního systému ekologické stability nadregionální úrovně.	
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	
Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus			
Krajinný ráz	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.	V aktivní variantě lze očekávat potenciálně mírně negativní vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to ve vztahu k předpokládané realizaci povrchové části železničních tratí.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na krajinný ráz je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1	
Využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus	V aktivní variantě lze očekávat nulový vliv ve vztahu k využití krajiny, sídelní struktury a urbanismu.	V aktivní variantě lze očekávat mírně negativní až významně negativní vliv ve vztahu k využití krajiny. Ve vztahu k urbanismu lze předpokládat naopak mírně pozitivní vlivy ve vztahu k vytvoření nových dopravních spojení a optimalizaci využití konvenčních tratí.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na využití krajiny, sídelní struktury a urbanismu je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2 ; +1	
Vlivy na klima a znečištění ovzduší			
Klima	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na klima, resp. klimatické charakteristiky.	V aktivní variantě lze očekávat mírně negativní vliv ve vztahu na klimatické charakteristiky, konkrétně na mikroklima (nárůst zpevněných ploch). Naopak je predikován mírně pozitivní vliv ve vztahu k omezení produkce skleníkových plynů z	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na klima je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		automobilové dopravy v souvislosti s očekávaným převedením dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť.	
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1 ; +1	
Znečištění ovzduší	V nulové variantě se nepředpokládá negativní vliv na kvalitu ovzduší v zájmovém území.	V aktivní variantě bude zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území z provozu železničních tratí pouze resuspenze prachu z povrchu železničního svršku. Ve vztahu k uvedeným resuspenzím, lze očekávat zanedbatelný vliv. Dále jsou v aktivní variantě vytvářeny územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy a optimalizaci provozu konvenčních tratí, která představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy a přispívá ke zlepšení kvality ovzduší. V aktivní variantě lze očekávat rovněž potenciální mírně až významně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší spočívající v převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť a s tím související redukcí znečišťujících látek produkovaných automobilovou dopravou.	1. Aktivní 2. Nulová Z hlediska vlivu na ovzduší je jako příznivější hodnocena varianta aktivní .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0/-1 ; +1/+2	

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
Zápach	V nulové variantě se nepředpokládá vliv zápachu (emise pachových částic).	V aktivní variantě se předpokládá nulový vliv zápachu (koncentrace pachových částic v území) v souvislosti s vymezenými koridory drážní dopravy.	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu zápachu jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	
Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění)			
Hluk – akustická situace	V nulové variantě nedojde k zvýšení hlukové zátěže.	V aktivní variantě lze očekávat potenciálně mírně až významně negativní vliv ve vztahu ke zvýšení hlukové zátěže území podél vymezených koridorů. Zároveň jsou však vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železniční síť. V důsledku toho, lze očekávat potenciálně mírně až významně pozitivní vliv ve vztahu ke snížení hlukové zátěže podél stávajících pozemních komunikací a omezení negativních účinků automobilové dopravy na chráněnou zástavbu nacházející se v návaznosti na tyto komunikace.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na akustickou situaci území je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2 ; +1/+2	
Vibrace	V nulové variantě nedojde k významnému navýšení rizika vzniku vibrací v území.	V aktivní variantě byl vyhodnocen potenciálně mírně negativní vliv v souvislosti s očekávaným umístěním nového potenciálního zdroje vibrací v předmětných územích.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu vibrací je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1	
Elektromagnetické záření	Nulová varianta nebude zdrojem elektromagnetického záření.	Projev negativních vlivů elektromagnetického záření v aktivní variantě lze predikovat jako	1. Nulová 2. Aktivní

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		zanedbatelný, respektive na úrovni nulového až mírně negativního vlivu.	Z hlediska vlivu na elektromagnetické záření je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0/–1	
Světelné znečištění	Projev negativních vlivů světelného znečištění v nulové variantě lze predikovat jako zanedbatelný.	V důsledku uplatnění předmětné ÚPD se nepředpokládají významnější vlivy z hlediska světelného znečištění.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na světelné znečištění je jako mírně příznivější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0/–1	
Vlivy na staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a vlivy spojené s nakládáním s odpady			
Staré ekologické zátěže a kontaminované plochy		V aktivní variantě se předpokládá možný mírně negativní vliv na staré ekologické zátěže a kontaminované plochy. V zájmovém území posuzovaných koridorů DÚRP VRT PRAHA se nachází či do území částečně zasahuje několik kontaminovaných lokalit. V případě koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) je nutné věnovat pozornost především kontaminacím lokalizovaným v městské části Praha 10 a v oblasti Malešické průmyslové zóny (městská část Praha 15). V rámci koridoru spojovací tratě (DD28) se kontaminované plochy nacházejí převážně ve střední a severní části koridoru, v rámci městské části Praha 9.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na staré ekologické zátěže je jako mírně vhodnější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: –1	

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
Nakládání s odpady	Nulová varianta nebude mít negativní vliv na nakládání s odpady.	V souvislosti s výstavbou záměrů spojených s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA lze očekávat zvýšené nároky ve vztahu k nakládání s odpady. Celkově je v souvislosti s nároky na nakládání s odpady predikován potenciálně mírně negativní vliv.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na nakládání s odpady je jako mírně vhodnější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: –1	
Vlivy na obyvatelstvo – veřejné zdraví			
Veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší	Nulová varianta nebude mít významný vliv na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší.	V aktivní variantě bude zdrojem znečištění ovzduší z provozu železničních tratí resuspenze prachu z povrchu železničního svršku. Ve vztahu k uvedeným resuspenzím, lze očekávat zanedbatelný vliv. Dále jsou v aktivní variantě vytvářeny územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy a optimalizaci konvenčních tratí, která představuje efektivní způsob nízkoe emisní a udržitelné dopravy a přispívá ke zlepšení kvality ovzduší, tj. i z hlediska souvisejícího ovlivnění veřejného zdraví. V aktivní variantě přináší pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť s ohledem na redukci znečišťujících látek produkovaných automobilovou dopravou.	1. Aktivní 2. Nulová Z hlediska vlivu na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší je jako vhodnější hodnocena varianta aktivní .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv:	

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
		0/-1 ; +1	
Veřejné zdraví z expozice hlukem	Nulová varianta nebude mít významný vliv na veřejné zdraví z expozice hlukem.	V aktivní variantě lze předpokládat mírně negativní vliv ve vztahu k potenciálnímu zvýšení hlukové zátěže podél vymezovaného koridoru a potenciálním dopadům na veřejné zdraví z expozice hlukem. Zároveň jsou však vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železniční síť. V důsledku toho, lze očekávat snížení hlukové zátěže (a související potenciální pozitivní vliv na veřejné zdraví z expozice hlukem) podél stávajících dotčených pozemních komunikací a omezení negativních účinků automobilové dopravy na chráněnou zástavbu nacházející se v návaznosti na tyto komunikace. Tento vliv lze hodnotit jako pozitivní.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na veřejné zdraví z expozice hlukem je jako mírně příznivější varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1; +1	
Vlivy na kulturní památky, památkovou ochranu a hmotný majetek			
Kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit)	Nulová varianta nebude mít negativní vliv na kulturní památky a památkovou ochranu (vč. archeologických lokalit).	U aktivní varianty se nepředpokládají negativní vlivy na kulturní památky a památkovou ochranu (vč. archeologických lokalit).	1. Nulová = 1. Aktivní Z hlediska vlivu na kulturní památky a památkovou ochranu (vč. archeologických lokalit) jsou varianty hodnoceny jako srovnatelné .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: 0	

Složka/charakteristika životního prostředí	Porovnání stavu – hodnocení variant		
	Nulová varianta	Aktivní varianta	Pořadí variant
Hmotný majetek	Nulová varianta nebude mít významný vliv na hmotný majetek.	V aktivní variantě lze v souvislosti s realizací železničních tratí předpokládat mírně negativní až významně negativní vliv na hmotný majetek. Zásahy do hmotného majetku lze předpokládat v souvislosti s možným dotčením stávající dopravní a technické infrastruktury, včetně případných zásahů do stavebních objektů, jež mohou nastat s ohledem na vymezení koridorů DD04 a DD28.	1. Nulová 2. Aktivní Z hlediska vlivu na hmotný majetek je jako vhodnější hodnocena varianta nulová .
	Předpokládaný vliv: 0	Předpokládaný vliv: -1/-2	

Závěr

Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA (aktivní varianta) je zpracován invariantně. Zpracovatel dokumentace VVURÚ dospěl k závěru, že z hlediska předpokládaných vlivů spojených s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA nebyly identifikovány významné negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, díky kterým by bylo nutné navrhovat variantní řešení posuzované ÚPD. Navržené invariantní řešení DÚRP VRT PRAHA je z pohledu životního prostředí akceptovatelné, přitom reflektuje předchozí analýzu dostupných variantních řešení, která vyústila v přijetí současné podoby návrhu DÚRP VRT PRAHA.

Z porovnání aktivní a nulové varianty logicky vyplývá, že z hlediska předpokládaných vlivů na životní prostředí je v souhrnu hodnocena příznivější varianta nulová. Takovéto prosté srovnání by v převážné většině případů vedlo k preferenci nulových variant nad variantami aktivními, které mají téměř vždy dopady na složky/charakteristiky životního prostředí ve vztahu k zájmovým územím. Při rozhodování o výběru varianty je třeba mj. zohlednit i významnost (akceptovatelnost) dopadu aktivní varianty na hodnocenou složku/charakteristiku životního prostředí, zda mohou vznikat případné významně nepříznivé či neakceptovatelné vlivy aktivní varianty na životní prostředí. Takovéto vlivy nebyly v případě předložené aktivní varianty identifikovány.

V případě, že by nebyl navržený koridor DD04 v území vymezen, mohlo by uvedené mít významný negativní vliv na vytvoření uceleného koridoru VRT Praha – Brno v rámci koncepce vysokorychlostních tratí. S tím by souviselo kromě nenaplnění přínosů týkajících se posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti i nenaplnění řady přínosů v oblasti životního prostředí souvisejících s umožněním vzniku efektivního, konkurenceschopného a zdrojově úsporného dopravního systému a zvýšením podílu železniční dopravy na dopravním trhu. Dále by nebyly vytvořeny podmínky pro rozvoj mobility nezávislé na fosilních palivech. Nutno podotknout, že tato environmentálně šetrná forma dopravy podporuje klimatické a environmentální cíle EU i ČR, představuje významný krok směrem k nízkouhlíkové ekonomice

a přispívá ke snižování závislosti dopravního sektoru na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž dlouhodobě naplňuje principy udržitelného rozvoje. Plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava – Katowice (PL) představuje klíčový prvek páteřní infrastruktury střeoevropské sítě vysokorychlostní železniční dopravy. Dále by nebyly naplněny další klíčové přínosy výstavby VRT v mezinárodním, celostátním i regionálním měřítku, jakými je uvolnění kapacit na stávajících koridorových tratích, které se již nyní nacházejí na hranici své propustnosti. To se týká jak osobní dopravy (dálkové, regionální i příměstské), tak dopravy nákladní. Zvláště zvýšení kapacit pro nákladní dopravu představuje významný pozitivní efekt, neboť umožní převést část přepravních výkonů ze silniční infrastruktury na železnici – environmentálně šetrnější dopravní mód. Tím dojde ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a k redukci emisní zátěže.

V případě, že by nebyl navržený koridor DD28 v území vymezen, nebudou vytvořeny podmínky pro umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice.

Realizace Jahodnické spojky je jedním ze série opatření, které mají za cíl umožnit plynulý průjezd železničním uzlem Praha pro nákladní železniční dopravu. Protože nákladní obvody železničních stanic Libeň a Běchovice se historicky nacházejí v opačné poloze vůči železničnímu koridoru (severní, resp. jižní kolejová skupina), jsou nákladní vlaky nuceny křížit železniční koridor (výhledově čtyřkolejný), který už v současné době patří k nejvytíženějším úsekům železnice v ČR. Mimo popsany princip provozu především pro nákladní vlaky by nebylo možné Jahodnickou spojku využít i v případě mimořádností nebo plánovaných výluk na silně zatíženém koridoru v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň. Nerealizace koridoru DD28 Jahodnické spojky by tak mj. neumožnila podmínky pro potřebné zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

V aktivní variantě tak jsou vytvářeny územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy, včetně optimalizace konvenčních tratí, která představuje efektivní způsob nízkoe emisní a udržitelné dopravy a přispívá ke zlepšení stavu ovzduší a klimatu. V aktivní variantě jsou dále vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železniční síť, v důsledku čehož dojde k potenciálnímu snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší podél stávajících pozemních komunikací.

Na základě výše uvedeného srovnání z hlediska předpokládaných vlivů na životní prostředí lze konstatovat, že aktivní a nulová varianta byla z hlediska vlivu na řadu dotčených složek životního prostředí vyhodnocena jako srovnatelná (např. z hlediska vlivu na zvláště chráněná území, přírodní parky, územní systém ekologické stability, lokality soustavy NATURA 2000, přírodní zdroje (ložisková ochrana), kulturní památky a památkovou ochranu), ve dvou případech pak byla aktivní varianta vyhodnocena jako příznivější (znečištění ovzduší, veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší). V ostatních případech byla hodnocena (mnohdy na straně bezpečnosti) příznivěji varianta nulová.

Ze srovnání nulové varianty s aktivní variantou vyplývá, že teoreticky je z hlediska ochrany životního prostředí výhodnější varianta nulová. Při celkovém hodnocení vlivů navržených koridorů drážní dopravy (aktivní varianty) je však nutno zohlednit i další významné faktory (sociální, ekonomické aj.).

1.7.2 Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území je zpracováno v souladu s platnými právními předpisy, především pak se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších

předpisů a zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně přílohou č. 4 předmětného zákona.

Klíčovým metodickým dokumentem, z něhož předložené Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně pak jeho dílčí část vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí, vychází je *MANUÁL SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti; Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví* (Ministerstvo životního prostředí ČR, 2025). Využito bylo také informací získaných při metodických poradách SEA pořádaných Ministerstvem životního prostředí.

Údaje o stavu životního prostředí v zájmovém území DÚRP VRT PRAHA a jeho okolí použité v tomto vyhodnocení byly získány především:

- rešerší Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy),
- z veřejně dostupných databází a zdrojů uvedených v kapitole Použité podklady v závěru dokumentace VVURÚ,
- terénním průzkumem předmětných území a jejich okolí.

Hodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí

Provedené hodnocení předpokládaných vlivů DÚRP VRT PRAHA je uvedeno v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ. Metodické hodnocení kumulativních a synergických vlivů je pak detailně uvedeno v druhé části kapitoly 1.6 dokumentace VVURÚ, která se těmito vlivy zabývá.

Vyhodnocení předpokládaných (potenciálních) vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví je provedeno v rámci následujících kroků:

1. Identifikace podstatných vlivů posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA,
2. Charakteristika vlivů koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA včetně odhadu jejich významnosti, účinku, doby a rozsahu působení,
3. Vyhodnocení vlivů posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno v souladu s rozsudky NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526 a NSS č. j. 4 AOs 1/2013–125 v šesti dílčích krocích. Jednalo se o následující kroky:

1. *Popis metodologie*
2. *Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny*
3. *Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů*
4. *Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů*
5. *Vymezení kompenzačních opatření*
6. *Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů*

Metody hodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na dílčí složky a charakteristiky životního prostředí

V rámci níže uvedených složek a charakteristik životního prostředí, které byly z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území DÚRP VRT PRAHA hodnoceny, bylo využito především Územně analytických podkladů hl. m.

Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy) a veřejně dostupných databází a podkladů uvedených v kapitole Použité podklady v závěru dokumentace VVURÚ.

Vzhledem k charakteru posuzované koncepce (vymezení koridorů) nejsou hodnoceny verbální výroky navrhované ÚPD na životní prostředí. Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA obsahuje verbální výroky v rámci Požadavků na využití vymezených koridorů drážní dopravy a Podmínek pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, které jsou však úzce spojeny s jejich územním průmětem a jsou popsány v rámci kapitoly 1.13 dokumentace VVURÚ.

V rámci vyhodnocení vlivů na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí, tak bylo přistoupeno k hodnocení DÚRP VRT PRAHA s ohledem k celkovému charakteru umísťovaných koridorů drážní dopravy na dotčené území.

Podrobnější hodnocení jednotlivých charakteristik a složek životního prostředí je uvedeno níže v textu:

Horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologie

Vyhodnocení vlivů na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii bylo provedeno na základě veřejně dostupných WMS služeb a Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy). Konkrétně byly využity servery České geologické služby. Využity byly také WMS služby Národního geoportálu INSPIRE a geoportálu hl. m. Prahy. V neposlední řadě bylo využito poznatků z terénního průzkumu a z odborných publikací.

Půdy (ZPF a PUPFL)

Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa vychází především z předpokládaného záboru ZPF a PUPFL, který byl vyhodnocen formou GIS analýz a je uveden v rámci textové části odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Dále byly u tohoto vyhodnocení zohledněny informace uvedené v katastru nemovitostí, a to ve vztahu na identifikaci předpokládaných dotčených pozemků DÚRP VRT PRAHA a informací z Národního lesnického institutu. Tento přístup byl zvolen především z důvodu podrobnějších informací o identifikaci ZPF (způsobu ochrany pro jednotlivé pozemky) a pozemků PUPFL (kategorizaci lesů) v rámci předmětného území.

Povrchové a podzemní vody

Vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody bylo provedeno na základě veřejně dostupných WMS služeb a Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy). Konkrétně byl využit server Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka, v. v. i. Z hlediska jakosti vody byla využita Zpráva o hodnocení jakosti povrchových vod v dílčím povodí Dolní Vltavy za období 2023–2024 (Povodí Vltavy, 2025) a Zpráva o hodnocení množství a jakosti podzemních vod v dílčím povodí Dolní Vltavy za rok 2024 (Povodí Vltavy, 2025).

Flóra, fauna a ekosystémy

Vyhodnocení vlivů na flóru, faunu a ekosystémy bylo provedeno jak na základě Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy), tak na základě dostupných WMS služeb a literatury. Konkrétně byly využity WMS služby Národního geoportálu INSPIRE a Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky. Dále bylo využito publikace Biogeografické regiony České republiky (Culek a kol., 2013). V neposlední řadě bylo využito také výsledků z nálezové databáze Agentury ochrany přírody a krajiny ČR. Vyhodnocení vlivů na flóru, faunu a ekosystémy bylo dále provedeno na základě zjištění z průzkumu terénu.

Ochrana přírody a krajiny

Vyhodnocení vlivů na zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, památné stromy, územní systém ekologické stability, celoměstský systém zeleně a na lokality soustavy NATURA 2000 bylo provedeno na základě Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy) a WMS služeb Agentury ochrany přírody a krajiny ČR.

Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na území soustavy NATURA není v rámci předkládaného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území řešeno formou samostatného odborného posouzení, a to s ohledem na stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4, Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024), ve kterých byl vyloučen významný vliv DÚRP VRT PRAHA na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

V kapitole 2 Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území je přesto uvedena nejbližší lokalita soustavy NATURA 2000 a předmět její ochrany. Dále je uvedeno stručné zdůvodnění vyloučení významného vlivu DÚRP VRT PRAHA na tuto lokalitu soustavy NATURA 2000.

Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus

Vyhodnocení bylo provedeno především ve vztahu k dotčeným, přesněji potenciálně dotčeným prostorům a dále na základě ÚAP hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy). Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz hl. m. Prahy bylo provedeno mj. na základě samostatně vypracované studie (LÖW & spol., s. r. o., 2008). Tato studie se zabývá jevy č. 17 – Oblast krajinného rázu a její charakteristika a č. 18 – Místo krajinného rázu a jeho charakteristika. Vyhodnocení s ohledem na sídelní strukturu a urbanismus bylo hodnoceno především ve vztahu k výkresu č. 200 – Město a č. 300 – Využití území vycházející z ÚAP hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy).

Klima a znečištění ovzduší

Při vyhodnocení vlivů na klima bylo využito dat pro klasifikaci klimatických oblastí dle Výzkumného ústavu Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i. a Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu (Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v.v.i., 2016).

Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší bylo provedeno odbornými komentáři.

Současný stav kvality ovzduší v řešené lokalitě byl vyhodnocen na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2020 do roku 2024) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Dále byl proveden rozbor výhledové emisní situace, upozornění na případná rizika, stanovení dalších doporučení a případný návrh opatření.

Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění)

Vyhodnocení vlivů na akustickou situaci bylo provedeno odbornými komentáři.

Hluková zátěž území je ve stávajícím stavu vyhodnocena na základě Strategických hlukových map z roku 2022. Strategické hlukové mapy vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Směrnice Environmental Noise Directive, END). Směrnice na základě které je strategické hlukové mapování prováděno, definuje hlukové ukazatele L_{dvn} (hlukový ukazatel pro den-večer-noc); L_n (hlukový ukazatel pro noc).

Výchozím podkladem pro posouzení možných dopadů vibrací byla vlastní analýza zpracovatele dokumentace VVURÚ z hlediska zdrojů vibrací, které mohou vzniknout/působit v souvislosti s umístěním posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA.

Výchozím podkladem pro posouzení možných dopadů elektromagnetického záření a světelného znečištění byla vlastní analýza zpracovatele dokumentace VVURÚ z hlediska zdrojů elektromagnetického záření a světelného znečištění, které mohou vzniknout/působit v souvislosti s umístěním posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA.

Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy

Vyhodnocení bylo provedeno převážně na základě portálu Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM). Rovněž byly využity informace uvedené v ÚAP hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy).

Obyvatelstvo – veřejné zdraví

Vyhodnocení předpokládaných vlivů na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší, resp. znečištění ovzduší na zdraví obyvatel bylo provedeno odbornými komentáři, a to na základě analýzy zpracovatele dokumentace VVURÚ z hlediska možných dopadů DÚRP VRT PRAHA na znečištění ovzduší. Byl zvolen identický přístup jako u výše uvedeného hodnocení vlivů na ovzduší.

Vyhodnocení předpokládaných vlivů na veřejné zdraví z expozice hlukem, resp. akustická situace na zdraví obyvatel bylo provedeno odbornými komentáři, a to na základě analýzy zpracovatele dokumentace VVURÚ z hlediska možných dopadů DÚRP VRT PRAHA na hlukovou zátěž. Rovněž bylo zohledněno rozložení chráněné zástavby podél posuzovaných koridorů na základě dat získaných z Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RUIAN).

Kulturní památky, památková ochrana města a hmotný majetek

Vyhodnocení bylo provedeno především na základě údajů uvedených na portálu Národního památkového ústavu. Konkrétně se jednalo o Informační systém o archeologických datech a Památkový katalog. Dílčí informace byly čerpány rovněž z ÚAP hl. m. Prahy 2024 pro kraj (IPR hl. m. Prahy).

Omezení hodnocení

Obecně je možné konstatovat, že Dílčí územní rozvojový plán je koncepčním územně plánovacím dokumentem na národní úrovni, kde se pracuje s územně plánovacími nástroji v hrubém rozlišení, resp. malém měřítku 1 : 200 000. Takovéto měřítko nezobrazuje žádné konkrétní provedení stavby (v daném případě tedy realizaci VRT a konvenční železniční trati, za jejímž účelem je DÚRP VRT PRAHA pořizován), ale pouze vymezuje v širším měřítku jejich lokalizaci do řešeného území – koridory drážní dopravy.

V souvislosti s výše uvedeným, tak nelze identifikovat konkrétní přesné vlivy daného záměru (stavby) na životní prostředí, předložené vyhodnocení vlivů na životní prostředí je provedeno na koncepční úrovni odpovídající podrobnosti posuzované územně plánovací dokumentace a na straně bezpečnosti, tj. při zohlednění potenciálně nejméně příznivého technického řešení záměrů spojených s posuzovanými koridory drážní dopravy vůči posuzované složce ŽP a vedení železniční trati v rámci umísťovaných koridorů. U řady vlivů bylo přistoupeno k hodnocení možných vlivů navržených koridorů zcela na straně bezpečnosti. Je nezbytné zmínit, že v rámci podrobnější ÚPD (např. ZÚR hl. m. Prahy či Metropolitní plán), kdy již bude možné více a podrobněji zohlednit předpokládané technické řešení plánovaných záměrů (např. předpokládané tunelové úseky), může být výsledné hodnocení vlivů na životní prostředí u řady

složek (např. vlivy na akustickou situaci, zábory ZPF a PUPFL, faunu, flóru a ekosystémy, hmotný majetek atd.) příznivější než na úrovni DÚRP.

Omezení hodnocení vlivů koridorů na životní prostředí z hlediska jeho konkrétních dopadů odpovídají úrovni územně plánovací dokumentace v měřítku DÚRP, tedy v podrobnosti vymezovaných koridorů drážní dopravy vysokorychlostní a konvenční železnice. Samotné umístění stavby VRT, respektive konvenční železniční trati, pro které se tyto koridory drážní dopravy umísťují, se pak nemusí nezbytně dotknout jednotlivých identifikovaných jevů životního prostředí definovaných v tomto dokumentu. Detailní posouzení vlivů bude možné určit až na základě konkrétního záměru v rámci podrobnější projektové přípravy stavby (např. dokumentace pro územní řízení, resp. povolení záměru).

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

V dané kapitole je proveden výčet opatření, která by měla zajistit předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných nepříznivých vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí, resp. udržitelný rozvoj území. Opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí uvedená dále slouží rovněž jako opatření pro předcházení nebo snížení kumulativních a synergických vlivů vyvolaných posuzovaným DÚRP VRT PRAHA.

Níže jsou uvedena opatření, která vyplynula ze zpracování kapitol 1.6 předmětného Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území.

Stanovenými opatřeními pro předcházení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů posuzované koncepce jsou ošetřeny veškeré identifikované vlivy: nulové až mírně negativní vlivy (0/–1), mírně negativní vlivy (–1) a mírně negativní až významně negativní vlivy (–1/–2). Významně negativní vlivy (–2) nebyly provedeným hodnocením identifikovány ve vztahu k žádné složce životního prostředí. S ohledem na identifikované nulové vlivy záměru na některé charakteristiky/složky životního prostředí nebyla stanovena opatření.

Opatření jsou v souladu s metodickým výkladem přílohy č. 4 k zákonu č. 283/2021 Sb. Ministerstva životního prostředí (Manuál SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti) dělena dle charakteru na:

- **Koncepční opatření** – jedná se o opatření, která mohou vytvářet podklad pro požadavky na výběr koncepčních variant, úpravy, doplnění či vypuštění jednotlivých výroků z návrhu ÚPD a případně požadavky na etapizaci výstavby
- **Prostorová (společná a specifická) opatření** – tvoří podklad na požadavky, které řeší úpravy prostorového vymezení navrhovaných koridorů/ploch v návrhu ÚPD (úpravy směrového a šířkového vymezení navrhovaných koridorů) a požadavky na vymezení koridorů/ploch v rámci jejich zpřesnění v ÚPD dotčených obcí
- **Projektová (společná a specifická) opatření** – tvoří podklad na požadavky především pro další fáze projektové přípravy záměrů (včetně EIA) a navazujících řízení.

Koncepční a prostorová opatření vytváří podklad na požadavky, které odpovídají strategické úrovni a lze je zapracovat do výrokové části návrhu ÚPD (jsou řešitelná nástroji územního plánování). Projektová opatření, by měla být aplikována v dalších fázích schvalovacích procesů (případně ve fázi procesu EIA) na plochách předmětných koridorů, které jsou předmětem posuzované ÚPD, kdy bude možné opatřeními sledované cíle naplnit.

V návaznosti na identifikované vlivy posuzované ÚPD na životní prostředí jsou níže v této kapitole uvedena opatření pro strategickou úroveň a dále opatření vyplývající z platné legislativy, včetně odkazů na konkrétní zákony a jejich části. Opatření, která jsou v platné legislativě obsažena v dostatečném rozsahu, aby ošetřila potenciální negativní vlivy posuzované ÚPD na životní prostředí, nejsou dále přebírána do kapitoly 1.13 dokumentace VVURÚ a výrokové části předmětné ÚPD, případně do textové části odůvodnění ÚPD.

Součástí navržených opatření nejsou opatření pro minimalizaci vlivů uplatnění koncepce v případě havárie v době výstavby nebo provozu stavby (v rámci vymezovaného koridoru). Uvedená opatření jsou

provozního charakteru a jsou řešitelná Plánem opatření pro případ havárie, provozní řádem stavby atd., což je nadměrná podrobnost nepříslušící posuzovanému DÚRP VRT PRAHA.

Opatření byla v případě potřeby rozčleněna na opatření společná pro oba koridory a opatření specifická, pro koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), případně koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka).

Koncepční opatření

Opatření koncepční ve smyslu metodického výkladu Ministerstva životního prostředí (Manuál SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti, 2025) nebyla pro posuzované koridory DÚRP VRT PRAHA stanovena.

Prostorová opatření společná pro koridor DD04 a DD28

Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie

- Minimalizovat zásah do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů území.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly možné zásahy do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů území klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Návrh opatření vychází ze skutečnosti, že zásah do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný. Jeho cílem je omezení zásahu do zemského povrchu na nezbytně nutnou míru, který má rovněž sekundární vliv na další složky životního prostředí, především pak na jakost a režim podzemních vod.

Předpokládané vlivy se budou v případě obou posuzovaných koridorů drážní dopravy (DD04 a DD28) projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád.

Morfologie terénu a rozdílná niveleta stávajících železničních tratí Praha-Běchovice – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Libeň vytváří předpoklady pro tunelové řešení v dílčím úseku Jahodnické spojky (koridor DD28) určené k jejich propojení. Mimoúrovňové křížení významných dopravních staveb (stávajících i navrhovaných) společně se zajištěním ochrany zástavby před nadlimitním hlukem může být důvodem tunelového řešení ve východním koncovém úseku koridoru DD04, který kříží mj. trasy připravovaných staveb Pražského okruhu (úsek 511 Běchovice – D1) a přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly. V dalším pokračování koridor zasahuje zastavěné území západního okraje Běchovic a kříží těleso stávající železniční trati Praha – Kolín.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článků (3) a (4) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v obou vymezených koridorech DD04 a DD28 vysokorychlostní, resp. konvenční železnice.

Půdy (ZPF a PUPFL)

- Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na ZPF a PUPFL klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Návrh opatření vychází ze skutečnosti, že zábor ZPF a PUPFL je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný. Jeho cílem je zdůraznění ochrany pozemků patřících pod zemědělský půdní fond a pozemků určených k plnění funkcí lesa, respektive zachování jejich produkčních a mimoprodukčních funkcí.

Rozsáhlejší zábory ZPF se předpokládají ve východní části vymezeného koridoru vysokorychlostní železnice (DD04), kde je vysoký podíl orné půdy. Předpokládá se však, že z celkového předpokládaného záboru ZPF (cca 24 ha) v daném koridoru pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany ZPF budou tvořit pouze 16 % záboru ZPF. V souvislosti s vymezením koridoru konvenční tratě DD28 se předpokládá plošně nevýznamný zábor pozemků ZPF, převážně III. třídy ochrany.

K plošně významnějším záborům PUPFL může dojít v případě koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) v rámci městské části Praha 15 západně od Malešické průmyslové zóny. Celkově se předpokládá, že uplatněním posuzované koncepce může dojít k záboru PUPFL v celkovém rozsahu přibližně 5,7 ha.

*Opatření primárně vyplývá z platné legislativy konkrétně ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k ploše záboru ZPF a PUPFL, který se předpokládá v souvislosti s umístěním posuzovaných koridorů, **bylo opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článků (3) a (4) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v obou vymezených koridorech DD04 a DD28 vysokorychlostní, resp. konvenční železnice.***

Povrchové a podzemní vody

- Minimalizovat zásah do podzemních a povrchových vod, převážně vodních toků a jejich údolních niv a zachovat odtokové poměry v území.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na povrchové a podzemní vody klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Opatření vychází ze skutečnosti, že zásah do povrchových vod, respektive vodních toků a odtokových poměrů v území je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný. Jeho cílem je omezení zásahu do povrchových vod (především vodních toků a jejich údolních niv) na nezbytně nutnou míru, který má rovněž sekundární vliv na další složky životního prostředí, především pak na faunu, flóru a jejich biotopy, potažmo na podzemní vody.

Územím navrženého koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) protéká několik významnějších vodních toků. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok, střední částí posuzovaného koridoru protéká

Hostavický potok. Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok, Rokytku a Běchovický potok. Posuzovaný koridor DD04 se dotýká rovněž několika bezejmenných vodních toků. V těsné návaznosti na koridor spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky (DD28) se nachází vodní tok Rokytky.

Posuzovaný koridor vysokorychlostní železnice (DD04) se nachází v blízkosti retenční vodní nádrže Slatina. V rámci posuzovaného koridoru se nachází dále drobné vodní plochy ve východní části posuzovaného koridoru a v lokalitě Triangl ve střední části posuzovaného koridoru.

Předpokládané vlivy na podzemní vody se budou v případě obou posuzovaných koridorů drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků či výraznějších zářezů při kterých bude docházet k dotčení hladiny podzemní vody.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článků (3) a (4) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v obou vymezených koridorech DD04 a DD28 vysokorychlostní, resp. konvenční železnice.

Flóra, fauna a ekosystémy

- Minimalizovat zásahy do přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů a do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na zvláště chráněné druhy a ekosystémy klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Část opatření týkající se minimalizace zásahů do přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů vychází ze skutečnosti, že zásah do ekosystémů, potažmo biotopů je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný. Jejím cílem je omezení zásahu do přírodně hodnotných biotopů, potažmo ekosystémů, které jsou podstatné pro udržení populací rostlin a živočichů v antropogenně ovlivněné krajině.

*V rámci koridoru vysokorychlostní železnice DD04 se jedná se především o lokalitu registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina, kde je rovněž vymezena lokalita výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*). Ve vztahu ke koridoru DD28 se jedná o možné dotčení lesních komplexů.*

Tato dílčí část opatření byla převzata do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článků (3) a (4) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v obou vymezených koridorech DD04 a DD28 vysokorychlostní, resp. konvenční železnice.

Část opatření týkající se minimalizace dotčení zvláště chráněných druhů vyplývá z platné legislativy, konkrétně ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, přitom je v platné legislativě uvedené ošetřeno v dostatečném rozsahu. Zpracovatel dokumentace VVURÚ mimo jiné vychází z ustanovení § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., které upravují náležitosti zvláštní druhové ochrany, přitom kromě samotných jedinců zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a jejich vývojových stádiích jsou chráněny rovněž jejich biotopy, včetně jimi užívaných přirozených i umělých sídel. Tato dílčí část uvedeného opatření tak není dále přebírána do kapitoly 1.13 dokumentace VVURÚ a výrokové části předmětné ÚPD.

Ochrana přírody a krajiny

- Minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, zejména s ohledem na zachování jejich stabilizační funkce dle § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na významné krajinné prvky klasifikovány jako mírně až významně negativní.

V rámci koridoru DD04 se nachází plochy lesů ve střední části zájmového území předmětného koridoru před Malešickou průmyslovou zónou a jižně od lokality Nová Dubeč ve východní části zájmového území. Koridor rovněž v západní a východní části bezprostředně navazuje na rozsáhlejší lesní celky v lokalitě Bohdalec a lesoparku Vinice. Dále se v rámci zájmového území posuzovaného koridoru nachází vodní toky a jejich údolní nivy. Na západě kříží posuzovaný koridor Slatinský potok, střední částí posuzovaného koridoru protéká Hostavický potok. Východní část posuzovaného koridoru kříží Říčanský potok, Rokytku a Běchovický potok. Koridor DD04 se dále dotýká několika bezejmenných vodních toků a nachází v blízkosti významného krajinného prvku v podobě vodní nádrže Slatina s vyvinutými litorálními porosty, které volně přechází do podmáčených luk, do kterých částečně zasahuje předmětný koridor.

V řešeném území posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) se nachází v rámci městské části Praha 10 a Praha 15 registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o VKP Mokřady Triangl (registrovaný pod čj. MHMP-40050/OŽP/V-710/00/Blh ze dne 20. 2. 2001) charakteristický výskytem řady obojživelníků.

V zájmovém území spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se rovněž nachází významné krajinné prvky dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (tzv. VKP „ze zákona“). Jedná se o lesní porosty, které jsou v rámci zájmového území lokalizovány převážně ve střední a jižní části koridoru. Do severní části zájmového území tzv. Jahodnické spojky zasahuje údolní niva Rokytky, která je vedena v kategorii nivy urbanizované.

Opatření vychází převážně ze znění § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., který deklaruje ochranu významných krajinných prvků před poškozováním a ničením, včetně zachování jejich stabilizační funkce. Cílem opatření je však rovněž definování požadavku na minimalizaci plošného zásahu do jednotlivých významných krajinných prvků, včetně volby šetrného technického řešení v místech zásahu.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článků (3) a (4) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v obou vymezených koridorech DD04 a DD28 vysokorychlostní, resp. konvenční železnice.

Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus

- Zajistit vhodné začlenění do krajiny, minimalizovat zásah do krajinného rázu.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na krajinný ráz klasifikovány jako mírně negativní.

V rámci oblasti krajinného rázu č. 35 – Sníženina Slatiny (ÚAP hl. města Prahy) bude předmětný koridor DD04 DÚRP VRT PRAHA procházet jižně od retenční nádrže Slatiny s navazující venkovskou krajinou, jež jsou z hlediska ochrany krajinného rázu považovány za hodnotné. V rámci oblasti krajinného rázu č. 29

– *Malešický prolom (ÚAP hl. města Prahy) bude předmětný koridor DD28 DÚRP VRT PRAHA procházet východně od ostrohu Tábor se zalesněnými svahy a polní krajinou na temeni, jež je považován za hodnotný.*

Opatření vychází ze skutečnosti, že zásah do krajinného rázu je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný. Jeho cílem je v případě obou navržených koridorů DD04 a DD28 omezení vlivu předmětných koridorů na zákonná kritéria krajinného rázu, včetně vhodného začlenění konkrétních staveb do krajiny spočívající např. v respektování pohledových os.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článků (3) a (4) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v obou vymezených koridorech DD04 a DD28 vysokorychlostní, resp. konvenční železnice.

Prostorová opatření specifická pro koridor DD04

Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění)

- Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné území a veřejné zdraví.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na akustickou situaci klasifikovány na úrovni potenciálně mírně až významně negativního vlivu.

V blízkosti koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) se nachází chráněná zástavba situovaná převážně v západní části vymezeného koridoru v rámci městské části Praha 10, Praha 15 a následně ve východní části koridoru v rámci městské části Praha-Běchovice.

Opatření vychází ze skutečnosti, že se v souvislosti s umístěním koridoru vysokorychlostní železnice předpokládá nutnost realizace protihlukových opatření z důvodu potřeby zajištění plnění příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Jeho cílem je zajistit dostatečné územní podmínky umožňující realizaci protihlukových opatření.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článku (3) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v koridoru vysokorychlostní železnice DD04.

Flóra, fauna a ekosystémy

- Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy a prostupnost území pro člověka.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy na faunu a flóru klasifikovány na úrovni potencionálně mírně až významně negativního vlivu, respektive v souvislosti s vymezením koridoru vysokorychlostní železnice se předpokládá vznik nové migrační bariéry pro volně žijící živočichy a člověka v rámci metropolitní oblasti, jejíž krajina je v současné době významně fragmentovaná.

Tyto negativní vlivy se mohou v rámci posuzovaného koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) projevovat převážně v jeho střední a východní části, tedy v rámci otevřené krajiny (městská část Praha-

Dubeč a Praha-Běchovice), v místech lesních komplexů (městská část Praha 15) a v rámci nivy Hostavického a Říčanského potoka (na soutoku s Rokytou v rámci městské části Praha-Běchovice).

Cílem opatření je zajistit funkční prostupnost území pro volně žijící živočichy a pro člověka a minimalizovat tak vliv fragmentace krajiny, který je spojen s realizací liniových dopravních staveb.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článku (3) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v koridoru vysokorychlostní železnice DD04.

Kulturní a historické hodnoty, památková ochrana a hmotný majetek

- Minimalizovat vlivy na hmotný majetek.

Odůvodnění:

V rámci dokumentace VVURÚ byly vlivy navrženého koridoru DD04 na hmotný majetek klasifikovány na úrovni potencionálně mírně až významně negativního vlivu.

Zásahy do hmotného majetku lze předpokládat v souvislosti s možným dotčením stávající dopravní a technické infrastruktury, včetně zásahů do stavebních objektů především v západní, střední a částečně i východní okrajové části koridoru DD04 (v rámci městské části Praha 10, Praha 15, Praha-Dolní Měcholupy a Praha-Běchovice).

Opatření vychází ze skutečnosti, že zásah do hmotného majetku je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný. Jeho cílem je omezení zásahu do hmotného majetku, včetně obytné a výrobní zástavby na nezbytně nutnou míru.

Opatření bylo převzato do kap. 1.13 dokumentace VVURÚ a do článku (3) výrokové části DÚRP VRT PRAHA, jako podmínka pro rozhodování v koridoru vysokorychlostní železnice DD04.

Projektová opatření společná pro koridor DD04 a DD28

Flóra, fauna a ekosystémy

- V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

Cílem opatření je detailní prověření výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které umožní přijetí vhodných opatření k minimalizaci vlivu na jejich populace.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvoje plánu.

Projektová opatření nejsou do odůvodnění DÚRP VRT PRAHA převzata z následujících důvodů:

V souladu s ust. § 73 odst. 1 se územně plánovací dokumentace vydává formou opatření obecné povahy dle §§ 171 – 174 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Ve smyslu § 173 odst. 1 správního řádu musí obsahovat odůvodnění, které musí

v přiměřeném rozsahu obsahovat náležitosti dle § 68 odst. 3 správního řádu a obsahuje zejména „...důvody výroku nebo výroků...“. Z tohoto ustanovení jednoznačně plyne následující:

- Odůvodnění ÚPD nelze „zatěžovat“ dodatečnými podmínkami nad rámec obsahu výrokové části. Odůvodnění ÚPD nemůže obsahovat věci, které se nevztahují k výroku nebo jeho části.

- Z případného uvedení opatření SEA pouze v odůvodnění nevyplývá (nemůže vyplývat) jejich závaznost ve smyslu § 73 odst. 2 a odst. 3 stavebního zákona pro rozhodování v území, resp. pro navazující ÚPD.

Tato opatření:

- pouze upřesňují opatření transponovaná do návrhu DÚRP nebo

- svojí podrobností přesahují měřítko podrobnosti ÚRP a VVURÚ s ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona nebo

- není možné je uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování.

- V dalším stupni projektových příprav zpracovat návrh ozelenění záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA.

Odůvodnění:

Cílem opatření je kompenzace úbytku nezastavěných ploch s rostlým terénem a kácených dřevin a porostů s pozitivním dopadem na jiné složky životního prostředí, např. na odtokové poměry v území, znečištění ovzduší a mikroklima, včetně vlivů na obyvatelstvo – veřejné zdraví.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Znečištění ovzduší a klima

- V dalším stupni projektových příprav se důsledně zaměřit na realizaci opatření ke snížení negativních vlivů extrémních teplot a městského tepelného ostrova (volbou vhodných materiálů a barevností jednotlivých konstrukcí, minimalizací zpevněných a zhutněných ploch, realizací ozelenění apod.).

Odůvodnění:

Cílem opatření je přijetí vhodného technického řešení záměrů, které bude minimalizovat vliv staveb na klima, respektive na kvalitu ovzduší s pozitivním vlivem na jiné složky životního prostředí především veřejné zdraví obyvatel.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

- V dalším stupni projektových příprav se zaměřit na vyhodnocení vlivů výstavby záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA na kvalitu ovzduší a navrhnout případná opatření k minimalizaci vlivu výstavby na kvalitu ovzduší.

Odůvodnění:

Cílem opatření je prověření míry vlivu výstavby staveb, které jsou spojené s umístěním posuzovaných koridorů, na kvalitu ovzduší a navržení vhodných opatření, které minimalizují vliv na sledovanou složku životního prostředí.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění); Obyvatelstvo – veřejné zdraví

- V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření.
- V dalším stupni projektových příprav se zaměřit na vyhodnocení vlivu záměrů na šíření vibrací a případný návrh antivibračních opatření.

Odůvodnění:

Opatření vychází ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících předpisů (Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací), které stanovují povinnosti v oblasti ochrany veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Cílem opatření je prověření možnosti minimalizace vlivu hluku a vibrací ze staveb spojených s posuzovanými koridory na veřejné zdraví a jejich začlenění do projektu.

Cílem opatření je zpracování akustické posouzení vlivu staveb spojených s posuzovanými koridory, které zajistí v případě potřeby optimální návrh protihlukových opatření.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady

- V dalších fázích projektových příprav provést v souladu s platnou legislativou a metodickými postupy provést průzkum kontaminovaných míst. Následně v případě potřeby případně provést sanaci staré ekologické zátěže, tak aby byla odstraněna rizika pro lidské zdraví a ekosystémy.

Odůvodnění:

Cílem opatření je detailní prověření situace z pohledu starých ekologických zátěží/kontaminovaných míst, včetně možného vlivu staveb spojených s posuzovanými koridory a jejich výstavby na tyto lokality,

kteřé umožní přijetí vhodného technického řešení záměrů a přijetí případných nezbytných opatření na minimalizaci vlivu na danou složku životního prostředí.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Projektová opatření specifická pro koridor DD04

Flóra, fauna a ekosystémy

- V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zvláštní zřetel bude brán na lokalitu retenční nádrže Slatina a registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl, kde je nutné provést podrobný ornitologický, batrachologický a chiropterologický průzkum.

Odůvodnění:

Cílem opatření je detailní prověření aktuální situace výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, především pak ptáků, obojživelníků a letounů v lokalitě Mokřady Triangl a retenční nádrže Slatina, které umožní přijetí vhodných opatření na minimalizaci vlivu na jejich populace.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

- V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na lokalitu výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*) v prostoru retenční nádrže Slatina.

Odůvodnění:

Opatření vychází ze skutečnosti, že posuzovaný koridor okrajově zasahuje do zmíněné lokality výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem. Cílem opatření je minimalizace plošného zásahu do této lokality, včetně volby šetrného technického řešení v místech zásahu.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

- V blízkosti retenční nádrže Slatina v návaznosti na přírodovědné průzkumy prověřit opatření pro snižování mortality ptáků a letounů dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (2020).

Odůvodnění:

Cílem opatření je prověření možnosti minimalizace kolizí ptáků a letounů s vlakovými soupravami v okolí retenční nádrže Slatina a jejich začlenění do projektu v souladu s metodikou AOPK ČR.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvoje plánu.

Ochrana přírody a krajiny

- V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na registrovaný významný krajinný prvek Mokřady Triangl.

Odůvodnění:

Cílem opatření je prověření míry vlivu stavby spojené s umístěním posuzovaného koridoru na registrovaný VKP Mokřady Triangl a navržení vhodných opatření, které minimalizují vliv na tento registrovaný významný krajinný prvek.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvoje plánu.

Opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy

- V případě střetu s ÚSES je potřeba v rámci technického řešení záměrů v rámci podrobnějších projektových dokumentací řešit křížení dostatečně dimenzovanými migračními objekty tak, aby potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován.
- Striktní dodržování a kontrola dodržování administrativně-správních opatření a opatření týkajících se využívání území pro jednotlivá zvláště chráněná území v oblasti Praha – segment Východ s ohledem na platné plány péče těchto zvláště chráněných území.

Odůvodnění:

Cílem uvedených opatření je minimalizovat identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy spojené s posuzovanými koridory drážní dopravy s vybranými koridory ze související ÚPD v rámci oblasti Praha – segment Východ.

Opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy náleží do kategorie projektových opatření. Tvoří tedy požadavky především pro další fáze projektové přípravy záměrů (včetně EIA) a navazujících řízení.

Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvoje plánu.

1.9 Zhodnocení způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní, unijní nebo národní úrovni do Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA a jejich zohlednění při výběru řešení, včetně případného výběru nejvhodnější varianty

Na základě analýzy relevantních mezinárodních, unijních a zejména pak národních koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb DÚRP VRT PRAHA ve vztahu k tématům ochrany životního prostředí.

Cíle jsou formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma. Při zpracování DÚRP VRT PRAHA byly akceptovány relevantní cíle přijaté na mezinárodní a vnitrostátní úrovni, tak, jak byly vyhodnoceny v kapitole 1.2.

Hodnocení je provedeno na úrovni realizace koncepce, tj. vymezení koridorů pro železniční tratě, resp. na úrovni úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru.

Zpracování referenčních cílů je garancí jejich respektování i v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace.

Téma: Ovzduší, hluk a veřejné zdraví

Zdrojové koncepce: Politika územního rozvoje ČR; Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050; Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030

Referenční cíl: Omezit hlukovou zátěž z dopravy

V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. v souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy (DD04 – koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a DD28 – koridor spojovací tratě, tzv. Jahodnická spojka), které jsou určeny pro realizaci vysokorychlostní železniční a konvenční tratě, lze očekávat ovlivnění akustické situace zájmových oblastí. Realizace záměrů v umísťovaných koridorech s sebou zajisté přinese novou hlukovou zátěž do území, avšak tyto záměry budou muset plnit platné hygienické limity pro hluk.

Především v souvislosti s realizací vysokorychlostní železniční tratě bude docházet k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což se pozitivně projeví na akustické situaci v okolí dotčených komunikací.

Vzhledem k výše uvedenému, tedy že v souvislosti s uplatněním posuzované ÚPD se předpokládá navýšení hlukové zátěže zájmového území lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA částečně přispívá k dosažení referenčního cíle.

Vliv posuzované ÚPD na hlukovou situaci v předmětné lokalitě, potažmo na míru zdravotního rizika z expozice obyvatel hlukovou zátěží byl prověřen v rámci kapitoly 1.6 předkládané dokumentace VVURÚ. Z hodnocení předpokládaných vlivů posuzované ÚPD na hlukovou situaci v zájmovém území (viz kapitola 1.6 dokumentace VVURÚ) vyplývá, že DÚRP VRT PRAHA je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených opatření v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ.

Posuzovaná ÚPD zohledňuje referenční cíl ochrany životního prostředí pomocí definovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí, které jsou uvedeny v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ a definovány jako podmínky pro rozhodování v umísťovaném koridoru vysokorychlostní železnice, viz článek (3) výrokové části DÚRP VRT PRAHA.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Referenční cíl: Snižovat emise znečišťujících látek v ovzduší

V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. v souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy (DD04 – koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a DD28 – koridor spojovací tratě, tzv. Jahodnická spojka), které jsou určeny pro realizaci vysokorychlostní železniční a konvenční tratě, lze předpokládat pro fázi provozu využívání vlakových souprav s elektrickou trakcí. Je tedy možné očekávat, že nebude docházet ke vzniku přímých emisí polutantů, které jsou přímo generované v rámci provozu železniční trati při provozu vlakových souprav s diesellovou trakcí, tj. především pevných znečišťujících látek ($PM_{2,5}$, PM_{10}), oxidů dusíku (NO_x), benzenu, benzo[a]pyrenu.

Dále lze očekávat, že především v souvislosti s realizací vysokorychlostní železniční trati bude docházet k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což se může pozitivně projevit na kvalitě ovzduší v okolí dotčených komunikací.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA přispívá k dosažení referenčního cíle.

Z hodnocení předpokládaných vlivů posuzované ÚPD na kvalitu ovzduší v zájmovém území (viz kapitola 1.6 dokumentace VVURÚ) vyplývá, že příspěvky hodnocené ÚPD jsou z hlediska znečištění ovzduší, potažmo míry zdravotního rizika v celém zájmovém území akceptovatelné. Posuzovaná ÚPD zohledňuje cíle ochrany životního prostředí pomocí definovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí, které jsou uvedeny v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. Vzhledem k faktu, že se jedná o projektová opatření, která náleží do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu, jsou tato opatření zohledněna v odůvodnění posuzované ÚPD.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Téma: Klima

Zdrojové koncepce: Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR; Národní akční plán adaptace na změnu klimatu; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050

Referenční cíl: Podporovat rozvoj bezemisní hromadné dopravy

Plánovaná VRT i konvenční železnice v souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy (DD04 – koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a DD28 – koridor spojovací tratě, tzv. Jahodnická spojka) se předpokládá elektrifikovaná, a v důsledku tohoto nebude docházet ke vzniku emisí znečišťujících látek v místě provozu. Nebude docházet ke vzniku přímých emisí polutantů, které jsou přímo generované v rámci provozu železniční trati při provozu vlakových souprav s diesellovou trakcí, tj. především pevných znečišťujících látek ($PM_{2,5}$, PM_{10}), oxidů dusíku (NO_x), benzenu, benzo[a]pyrenu.

Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě mohou být do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, především oxid uhličitý (CO₂). Z hlediska zmírňování změny klimatu lze však konstatovat, že předmětné koridory (DD04 a DD28) budou mít potenciální pozitivní vliv na množství vyprodukovaných emisí, a to z toho důvodu, že tyto železniční tratě budou přejímat část automobilové dopravy, v jejímž důsledku bude docházet ke snižování emisí CO₂ z automobilové dopravy.

Všeobecně je železniční elektrifikovaná doprava považována za jednu z nejšetrnějších forem dopravy ke klimatu, což dosvědčuje i to, že cílem Evropské klimatické politiky je rovněž podpora a rozšíření železniční dopravy.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA přispívá k dosažení referenčního cíle.

Posuzovaná ÚPD zohledňuje cíle ochrany životního prostředí pomocí definovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí, které jsou uvedeny v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ, přičemž navržená projektová opatření definovaná pro minimalizaci vlivů na klima v zájmovém území jsou zohledněna v odůvodnění posuzované ÚPD.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Téma: Ochrana přírody a krajiny

Zdrojové koncepce: Koncepce řešící dané cíle: např. Politika územního rozvoje ČR, Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050; Politika krajiny České republiky

Referenční cíl: Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny

DÚRP VRT PRAHA vymezuje železniční koridory s ohledem na zachování prostupnosti krajiny a minimalizaci fragmentace krajiny v území.

DÚRP VRT PRAHA částečně přispívá k dosažení stanoveného referenčního cíle. K zachování prostupnosti krajiny a minimalizaci fragmentace krajiny přispívá stanovená podmínka pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 1.8. a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí v oblasti ochrany prostupnosti krajiny lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Referenční cíl: Posílit ekologickou stabilitu krajiny

DÚRP VRT PRAHA vymezuje železniční koridory s ohledem na zachování přírodních a estetických hodnot území a ekologickou stabilitu krajiny.

DÚRP VRT PRAHA částečně přispěje k dosažení stanoveného referenčního cíle. K posílení ekologické stability krajiny přispívají stanovené podmínky pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3) a (4)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně viz kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Téma: Flóra, fauna a ekosystémy

Zdrojové koncepce: Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050

Referenční cíl: Posílit biodiverzitu krajiny a její prostupnosti pro biotu

DÚRP VRT PRAHA vymezuje železniční koridory s ohledem na zachování přírodních a estetických hodnot území a prostupnost krajiny pro biotu.

DÚRP VRT PRAHA částečně přispěje k dosažení stanoveného referenčního cíle. K zajištění prostupnosti krajiny pro biotu přispívají stanovené podmínky pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3) a (4)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně viz kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí v oblasti ochrany prostupnosti krajiny pro biotu lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Téma: Povrchové a podzemní vody

Zdrojové koncepce: Politika územního rozvoje ČR; Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050

Referenční cíl: Minimalizovat ovlivnění odtokových poměrů

V souvislosti s uplatněním předmětné ÚPD, resp. umístěním železničních koridorů, se předpokládá změna odtokových a zasakovacích poměrů v trase umisťovaných koridorů, která však bude mít převážně lokální charakter vzhledem k předpokládané malé šíři záboru staveb spojených s posuzovanou ÚPD. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu ovlivnění odtokových poměrů akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 předmětné dokumentace VVURÚ.

DÚRP VRT PRAHA částečně přispěje k dosažení stanoveného referenčního cíle. Za účelem minimalizace ovlivnění odtokových poměrů byly definovány podmínky pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3) a (4)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně viz kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí v oblasti ochrany vod lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Referenční cíl: Nesnižovat kvalitu a kvantitu podzemních a povrchových vod

V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění povrchových a podzemních vod. V případě povrchových vod lze očekávat ovlivnění křížených vodních toků a jejich záplavových území a některých drobných vodních nádrží a v případě podzemních vod budou vlivy spočívat převážně v možném ovlivnění hladiny a proudění podzemních vod, a to v souvislosti s případným drenážním efektem tunelových objektů či hlubších zářezů. DÚRP VRT PRAHA je z pohledu

dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.

DÚRP VRT PRAHA částečně přispěje k dosažení stanoveného referenčního cíle. Za účelem nesnižovat kvalitu a kvantitu podzemních a povrchových vod byly definovány podmínky pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3) a (4)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně viz kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí v oblasti ochrany vod lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Téma: Půda

Zdrojové koncepce: Politika územního rozvoje ČR; Státní politika životního prostředí pro období 2030 s výhledem do roku 2050; Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050; Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050.

Referenční cíl: Minimalizovat zábory zemědělské půdy (ZPF)

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA, nelze vyloučit dotčení (zábory) pozemků patřících pod zemědělský půdní fond (ZPF). DÚRP VRT PRAHA je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. Navržené koridory jsou vymezeny v dostatečné šíři, což umožní v následujících stupních ÚPD, resp. fázích projektových příprav optimalizovat řešení koridorů/záměrů z pohledu minimalizace dopadů na ZPF.

DÚRP VRT PRAHA přispěje částečně k dosažení stanoveného referenčního cíle. Za účelem minimalizace záboru zemědělské půdy byly definovány podmínky pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3) a (4)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 1.8. a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí v oblasti ochrany ZPF lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Referenční cíl: Minimalizovat nekoncepční zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA, nelze vyloučit dotčení (zábory) pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). DÚRP VRT PRAHA je z pohledu dané dílčí složky životního prostředí akceptovatelný za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. Navržené koridory jsou vymezeny v dostatečné šíři, což umožní v následujících stupních ÚPD, resp. fázích projektových příprav optimalizovat řešení koridorů/záměrů z pohledu minimalizace dopadů na PUPFL.

DÚRP VRT PRAHA přispěje k dosažení stanoveného referenčního cíle částečně. Za účelem minimalizace záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa byly definovány podmínky pro následné rozhodování o změnách v území vymezených koridorů (viz DÚRP VRT PRAHA, výroková část, článek (3) a (4)) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně viz kapitoly 1.8 a 1.13 dokumentace VVURÚ.

Způsob zohlednění definovaného cíle ochrany životního prostředí v oblasti ochrany PUPFL lze považovat za dostatečný a odpovídající míře podrobnosti a pojetí posuzované ÚPD.

Závěr

Na základě analýzy způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní, unijní a vnitrostátní úrovni do posuzované územně plánovací dokumentace, lze souhrnně konstatovat, že posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přispěje k naplnění definovaných referenčních cílů z oblasti ochrany životního prostředí.

Koncepce vykazuje jednoznačný přínos zejména v oblasti zmírňování dopadů změny klimatu, resp. znečištění ovzduší. Rozvoj elektrifikované železniční infrastruktury (vysokorychlostní i konvenční) jakožto bezemisní formy dopravy přímo naplňuje strategické priority rozvoje udržitelné mobility. Realizace koridorů (DD04 a DD28) umožní převést významnou část přepravních výkonů z automobilové dopravy na elektrifikovanou železnici, čímž dojde k celkové redukci emisí skleníkových plynů (CO₂) i znečišťujících látek v ovzduší v širším kontextu.

U ostatních složek životního prostředí přispívá DÚRP VRT PRAHA k naplnění referenčních cílů částečně. Vzhledem k liniovému charakteru záměru a jeho umístění v urbanizovaném i přírodním prostředí nelze zcela vyloučit lokální negativní vlivy.

Způsob zohlednění mezinárodních, unijních a především národních cílů v předložené dokumentaci VVURÚ odpovídá míře podrobnosti a pojetí územního rozvojového plánu. DÚRP VRT PRAHA vytváří územní předpoklady pro realizaci záměrů, které jsou v souladu s principy udržitelného rozvoje, za předpokladu důsledné aplikace navržených zmírňujících opatření i v navazujících ÚPD a povolovacích procesech (EIA, řízení o povolení záměru).

1.10 Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí

Předkládaný DÚRP VRT PRAHA, který vymezuje část vysokorychlostního železničního koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav – tzv. koridor vysokorychlostní železnice DD04, a dále koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha Běchovice (tzv. „Jahodnická spojka“) – tzv. koridor DD28, nezasahuje k hranicím ČR se sousedním státem, ani k hranici Středočeského kraje, nýbrž se nachází na území hl. m. Prahy.

Metoda hodnocení přeshraničních vlivů je identická jako v kap. 1.6 předkládané dokumentace VVURÚ, resp. vlivy, ze kterých se při hodnocení přeshraničních vlivů této koncepce vychází jsou převzaty z podrobných rozborů provedených právě v kap. 1.6 dokumentace VVURÚ. Na základě těchto rozborů je dále klasifikována významnost, případně nevýznamnost identifikovaných přeshraničních vlivů. Z té je na základě této multikriteriální analýzy usuzována finální akceptovatelnost či nemožnost akceptace přeshraničních vlivů.

Z hlediska hodnocení možných přeshraničních vlivů jsou z pohledu hodnocení zásadní následující dokumenty:

- Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 10 zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území (Jacobs Clean Energy s.r.o., 2023) – s ohledem na přeshraniční vlivy z pohledu městských částí ve vztahu ke koridoru pro umístění vysokorychlostní železniční trati v platných ZÚR hl. m. Prahy označeném jako 600/Z/82 – Východní vstup RS (z hlediska návaznosti na posuzovaný koridor DD04).
- Vyhodnocení vlivu zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (Ing. arch. Vlasta Poláčková – Urbanistický atelier UP-24, 2011) – s ohledem na přeshraniční vlivy z pohledu sousedního kraje ve vztahu ke koridoru pro umístění vysokorychlostní železniční trati Praha – Brno v platných ZÚR Středočeského kraje označeném jako koridor D202 (z hlediska návaznosti na posuzovaný koridor DD04).
- Územní rozvojový plán (Ústav územního rozvoje, 2024) – s ohledem na přeshraniční vlivy z pohledu sousedního kraje; ve vztahu ke koridoru DD04 RS 1 v úseku Praha – Brno, vymezenému článkem (29) Územního rozvojového plánu (První územní rozvojový plán, 2024).

Přeshraniční vlivy na úrovni městských částí

Předkládaný DÚRP VRT PRAHA nelze vnímat izolovaně. Posuzovaný **koridor DD04** bude součástí sítě tzv. Rychlých spojení (RS). Návrh DÚRP VRT PRAHA územně stabilizuje a vymezuje koridor pro vedení VRT na území hlavního města Prahy v navazujícím úseku Praha-Běchovice – Praha-Vršovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav s návazností na konvenční trať a zapojení do železničního uzlu Praha.

V platných ZÚR hl. m. Prahy je v návaznosti na posuzovaný koridor DD04 DÚRP VRT PRAHA vymezen bezprostředně navazující koridor označený jako 600/Z/82 – Východní vstup RS. Pro hodnocení vlivů tohoto koridoru lze vycházet z výše uvedeného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Dle výše uvedené dokumentace VVURÚ lze nejvýznamnější vlivy navazujícího koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS spatřovat z hlediska záboru ZPF a průchodu 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 a sídelní strukturu a urbanismus.

V souvislosti s vymezením DÚRP VRT PRAHA dojde k záborům pozemků patřících pod zemědělský půdní fond (ZPF). Předpokládá se však, že pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany ZPF budou tvořit pouze 16 % z předpokládaného záboru ZPF v ploše koridoru DD04. Zároveň lze konstatovat, že negativní vlivy předkládaného dílčího územního rozvojového plánu na zemědělský půdní fond budou dostatečně vyváženy přínosy skrze jiné složky životního prostředí v rámci environmentálního pilíře a sociálního i ekonomického pilíře udržitelného rozvoje území. Celkově lze tedy přeshraniční vlivy předkládaného dílčího územního rozvojového plánu i se zohledněním koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS na ZPF klasifikovat jako nevýznamné a akceptovatelné.

Co se týká průchodu koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS přes prostor spojující přírodní park Xaverovský háj a přírodní rezervaci Klánovický les, který je zároveň chráněn jako EVL Xaverovský háj a Blatov, nadregionální biocentrum a přírodní park Klánovický les a Čihadla, lze konstatovat, že tato lokalita je v nejbližším místě vzdálena od posuzovaného koridoru DD04 více jak 1 400 m a zároveň je od tohoto území oddělena urbanizovaným územím výzkumného ústavu v Běchovicích. S ohledem na vzdálenost a charakter této části řešeného území lze přeshraniční vlivy předkládaného dílčího územního rozvojového plánu i se zohledněním koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS klasifikovat jako akceptovatelné, resp. ovlivnění uvedené oblasti předkládanou koncepcí lze vyloučit.

Ovlivnění sídelní struktury a urbanismu vlivem DÚRP VRT PRAHA považovat za akceptovatelné za předpokladu plnění stanovených podmínek v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ. Zároveň lze pro tuto oblast identifikovat i pozitivní vlivy, stejně jako pro koridor 600/Z/82 – Východní vstup RS. I zde platí, že vlivy předkládaného dílčího územního rozvojového plánu na tuto oblast budou dostatečně vyváženy přínosy skrze jiné složky životního prostředí v rámci environmentálního pilíře a sociálního i ekonomického pilíře udržitelného rozvoje území. Konkrétní záměry drážní dopravy ze své podstaty vždy ovlivní urbanismus oblastí, do kterých jsou umísťovány, důležité je však vyvážení těchto dopadů přínosy uvedených koridorů, resp. konkrétních záměrů, což je v rámci předkládaného dílčího územního rozvojového plánu i koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS naplněno. Celkově lze tedy vlivy předkládaného dílčího územního rozvojového plánu i se zohledněním koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS na sídelní strukturu a urbanismus klasifikovat jako nevýznamné a akceptovatelné.

Mírně negativní vlivy koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS lze pak dle Vyhodnocení vlivu aktualizace č. 10 zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území (Jacobs Clean Energy s.r.o., 2023) vyhodnotit na povrchové a podzemní vody, hlukovou zátěž a krajinný ráz. Na základě vlivů předkládaného dílčího územního rozvojového plánu na tyto složky (povrchové a podzemní vody, hlukovou zátěž a krajinný ráz) a územní identifikace působení těchto vlivů v rámci posuzovaného koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS lze konstatovat, že se nepředpokládá vznik významných přeshraničních vlivů v souvislosti s uplatněním posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu i při zohlednění koridoru 600/Z/82 – Východní vstup RS.

Z hlediska možných přeshraničních vlivů koridoru DD28 na úrovni městských částí lze možný nepříznivý vliv vyloučit, a to z podstaty účelu pro který je daný koridor vymežován. **Koridor DD28** je v území vymezen pro potřeby umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice, resp. vytvoření podmínek pro potřebné zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

Přeshraniční vlivy na úrovni krajů – hodnocení vlivů na území Středočeského kraje

Základní premisou hodnocení přeshraničních vlivů na území Středočeského kraje je skutečnost, že se koridory vymezené v rámci předkládaného dílčího územního rozvojového plánu přibližují hranici Středočeského kraje nejblíže do vzdálenosti cca 3 200 m. Navazující koridor D202 je pak vzdálen téměř 4 000 m. Hranice Středočeského kraje nedosahuje ani v prostorové analýze vymezené oblasti potenciálního vzniku kumulativních a synergických vlivů Praha – segment Východ.

Z hlediska vlivů na životní prostředí, resp. udržitelný rozvoj území navazujícího koridoru D202 na území Středočeského kraje lze vycházet z výše uvedeného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. To kvantifikuje zřetelnější vlivy koridoru D202 (mírně negativní až významně negativní, případně významně negativní vliv) s ohledem na problematiku ochrany přírody a krajiny, konkrétně zásahem do skladebných prvků ÚSES. Dále lze zřetelné vlivy koridoru D202 identifikovat pro oblast geologických a hydrogeologických poměrů a zdrojů nerostných surovin v souvislosti se zásahem do dobývacího prostoru těženého (Nehvizdy-jíly) a jeho CHLÚ a dále v souvislosti s vymezením tunelového úseku. Uvedené vlivy lze identifikovat také s ohledem na zábor ZPF. S ohledem k vlivům posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu na výše uvedené složky životního prostředí, které navíc mají prostorově omezené působení, které prokazatelně nemůže zasahovat až do oblasti působení vlivů koridoru D202, jež je od posuzovaných koridorů ve vzdálenosti téměř 4 000 m, lze přeshraniční vlivy dílčího územního rozvojového plánu i při zohlednění spolupůsobení koridoru D202 hodnotit jako akceptovatelné a v měřítku předkládané koncepce nevýznamné. Uvedený závěr je platný rovněž pro spolupůsobení s koridorem vymezeným v platném ÚRP, konkrétně koridorem DD04, který je faktickým promítnutím koridoru D202 do úrovně této územně plánovací dokumentace.

Z hlediska možných přeshraničních vlivů koridoru DD28 na úrovni krajů lze možný nepříznivý vliv vyloučit, a to z podstaty účelu pro který je daný koridor vymezován. **Koridor DD28** je v území vymezen pro potřeby umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice, resp. vytvoření podmínek pro potřebné zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

Závěr

Vlivem předkládané koncepce DÚRP VRT PRAHA nebudou negativně ovlivněny evropsky významné lokality ani ptačí oblasti na území sousedních městských částí, krajů ani sousedních států.

V návaznosti na výsledky hodnocení přeshraničních vlivů není nutné navrhovat specifická opatření pro minimalizaci přeshraničních vlivů v rámci kapitoly 1.8 předkládané dokumentace VVURÚ.

Na základě výše uvedeného rozboru lze konstatovat, že budou potenciální přeshraniční vlivy DÚRP VRT PRAHA nevýznamné a akceptovatelné.

1.11 Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání nebo k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace nebo stanovisku podle § 71a odst. 2, § 71d odst. 4 písm. c) nebo § 71e odst. 5 písm. e)

Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k tzv. „Dílčímu územnímu rozvojovému plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“ (dále také „DÚRP VRT PRAHA“)

Ministerstvo dopravy, Odbor strategie (dále také „MD“), jako pořizovatel dílčího územního rozvojového plánu dle ustanovení § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále také „liniový zákon“) předložilo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) podnět na pořízení „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“ (dále také „DÚRP VRT PRAHA“), a to dopisem s č. j.: MD/44645/2024/520 ze dne 30. srpna 2024.

Pořizovatel zároveň požádal MŽP o vydání stanoviska ve smyslu ustanovení § 2l odst. 3 liniového zákona ve spojení s § 89 odst. 3 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nový stavební zákon“), zda má být navrhovaný obsah DÚRP VRT PRAHA posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“).

Ministerstvo životního prostředí jako dotčený orgán při pořizování územního rozvojového plánu v souladu s ustanovením § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, vydalo Stanovisko k DÚRP VRT PRAHA z hlediska vlivů na životní prostředí, vydané Odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí pod č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. 9. 2024.

MŽP jako dotčený orgán při pořizování územního rozvojového plánu v souladu s ustanovením § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA. Vypořádání těchto jednotlivých požadavků příslušného úřadu vyplývajících z uvedeného stanoviska je uvedeno níže:

- 1. Při zpracování vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí a veřejné zdraví je třeba zohlednit relevantní soudní judikaturu, přičemž zpracované vyhodnocení SEA musí být přezkoumatelné, logicky srozumitelné, konzistentní apod.*

Relevantní soudní judikatura byla ve zpracovaném vyhodnocení SEA řádně a důsledně zohledněna. Při vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo mj. postupováno v souladu s rozsudky NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526 a NSS č. j. 4 AOs 1/2013–125.

Zpracovatel se snažil v maximální možné míře zajistit přezkoumatelnost, logickou srozumitelnost a konzistentnost dokumentace hodnocení SEA. Identifikované vlivy na životní prostředí jsou řádně odůvodněny a popsány, stejně tak i zvolená metodika hodnocení. Dále je komentována i provazba mezi zjištěními uvedenými v jednotlivých kapitolách dokumentace SEA.

- 2. Vyhodnotit vliv návrhu DÚRP VRT PRAHA na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, pohodu obyvatelstva a další determinanty).*

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví obyvatel, včetně návrhu opatření pro minimalizaci vlivů, bylo v rámci dokumentace SEA řádně provedeno. Konkrétně byly hodnoceny vlivy na obyvatele a na veřejné zdraví z expozice hlukem a vlivy na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší. Podrobněji viz kapitola 1.6 předložené dokumentace VVURÚ. Návrh opatření pro předcházení,

vylovení, zmírnění nebo kompenzaci nepříznivých vlivů je obsažen v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.

3. *V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí návrhu DÚRP VRT PRAHA požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme např. na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétních navržených ploch a koridorů, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se 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.*

Při vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo postupováno v souladu s rozsudky NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526 a NSS č. j. 4 Aos 1/2013–125. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno jak z hlediska prostorové koncentrace vymezených ploch koridorů/záměrů v řešeném území, tak i z hlediska širších vztahů a vazeb v území viz kapitola 1.6 předložené dokumentace VVURÚ, kde je hodnocení podrobně komentováno. V případě, že byly zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, byla navržena kompenzační opatření.

4. *V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu DÚRP VRT PRAHA na složky životního prostředí nebo na veřejné zdraví navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů. Tato minimalizační opatření musí být primárně navrhována pro strategickou úroveň (snaha stanovit taková opatření koncepčního, prostorového atp. charakteru, aby byly již na této úrovni ošetřeny možné zjištěné či předpokládané vlivy negativního charakteru na životní prostředí a veřejné zdraví), následně až pro úroveň projektovou. Navrhovaná minimalizační opatření by měla rovněž směřovat i do kritérií pro rozhodovací činnost v území, aby byla zajištěna náležitá provazba s navazujícími řízeními, jelikož samotná projektová opatření nelze zpracovat do výrokové části návrhu DÚRP VRT PRAHA. Spolupracovat při návrhu těchto minimalizačních opatření s projektantem a pořizovatelem tak, aby návrh DÚRP VRT PRAHA, resp. jeho výroková část byla průběžně dle výsledků vyhodnocení SEA upravována.*

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných či předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází ze zjištěných vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí v kapitole 1.6, ale především byla stanovena v kapitole 1.8 „Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí“ vyhodnocení SEA. Stanovená zmírňující opatření byla rozdělena dle jejich charakteru, a to na opatření, která vyplývají z platných právních předpisů a opatření, která vyplynula z procesu SEA. Jedná se o opatření koncepční a prostorová definující podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech při jejich zpřesňování v územně plánovací dokumentaci (dále jen „ÚPD“) krajů a o opatření projektová, kterým bude nutné věnovat pozornost v dalších fázích přípravy, zejména na projektové úrovni přípravy záměru.

Zpracovatel hodnocení SEA při návrhu těchto minimalizačních opatření úzce spolupracoval s projektantem a pořizovatelem, kdy byl návrh DÚRP VRT PRAHA, resp. jeho výroková část průběžně dle výsledků vyhodnocení SEA upravována.

5. *Dále požadujeme, aby autorizovaná osoba v rámci vyhodnocení SEA vypracovala závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP k návrhu DÚRP VRT PRAHA s uvedením zejména jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se změnou jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.*

Závěry a doporučení a požadavky na minimalizační opatření uplatnitelných prostředky územního plánování vyplývající z vyhodnocení jsou uvedeny v kapitole 1.13 Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Návrh stanoviska s uvedením akceptovatelnosti posuzovaného dokumentu a minimalizačních opatření uplatnitelných prostředky územního plánování je uveden v závěru dokumentace SEA.

Posuzovaný DÚRP VRT PRAHA je akceptovatelný za podmínek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo definovaných v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.

1.12 Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí je vzhledem k charakteru DÚRP VRT PRAHA stanoven na základě sady indikátorů vybraných aspektů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy definovaných v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024). Celkem IPR hl. m. Prahy stanovil v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 54 indikátorů přiřazených ke 13 cílům udržitelného rozvoje. V případě složek životního prostředí, resp. vlivů, které nejsou dostatečně pokryty v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj byl vyhledán příslušný indikátor v ÚAP hl. m. Prahy pro obec (IPR hl. m. Prahy, 2024). Tato skutečnost je vždy uvedena v tabulce níže ve sloupci „*Uvedený indikátor životního prostředí sleduje*“. Využito naopak nebylo ÚAP ČR 2025, resp. indikátorů uvedených v Rozboru udržitelného rozvoje území České republiky, a to z několika důvodů. Základním důvodem je datace zveřejnění tohoto podkladu, která proběhla až po dokončení konceptu této dokumentace, konkrétně 18. 12. 2025. Vzhledem ke skutečnosti, že předmětem posuzování je Dílčí územní rozvojový plán, přičemž jeho oba posuzované koridory se nachází pouze na území hl. m. Prahy, je z pohledu sledování vlivů posuzované koncepce účelné sledovat vlivy v měřítku ÚAP hl. m. Prahy pro kraj. V případech, kdy nebyly vhodné indikátory dostatečně pokryty v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj byl vyhledán příslušný indikátor v ÚAP hl. m. Prahy pro obec (IPR hl. m. Prahy, 2024).

Vlivy posuzovaného DÚRP VRT PRAHA bude na základě uvedených indikátorů vyhodnocovat pořizovatel předkládané dokumentace, tedy Ministerstvo dopravy ČR.

Uvedené indikátory ilustrují změny a trendy v průběhu času pomocí kvantifikovatelných údajů. Uvedená sada indikátorů tak umožňuje poměrně přehledným způsobem napomáhat objektivnímu vyhodnocování vyváženosti rozvoje území a zároveň v budoucnu provádět porovnání míry změny v průběhu času. Takto nastavené monitorování a vyhodnocování pomůže zamezit i případným nepředvídaným významným negativním vlivům koncepce na životní prostředí či veřejné zdraví. V zájmu umožnění budoucího objektivního a kvantifikovaného rozlišení úrovně a míry změny území a jeho dílčích vlastností je předpokládána pravidelná aktualizace této indikátorové sady tak, aby v dalších aktualizacích cyklech ÚAP hl. m. Prahy pro obec i kraj mohla být známa jasná srovnávací hladina pro jednotlivá časová období.

V rámci této předkládané byly zpracovatelem vyhodnocení v textu níže vybrány prioritně ty indikátory, které souvisí s environmentálním pilířem udržitelného rozvoje.

Na základě definovaných indikátorů v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024) a ve vybraných případech dle ÚAP hl. m. Prahy pro obec (IPR hl. m. Prahy, 2024) byly stanoveny monitorovací ukazatele pro ty sledované složky životního prostředí, které by mohly být potenciálně negativně ovlivněny:

- Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie
- Půdy (ZPF a PUPFL)
- Povrchové a podzemní vody
- Flóra, fauna a ekosystémy
- Ochrana přírody a krajiny
- Krajinový ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus
- Fyzikální faktory životního prostředí
- Klima a znečištění ovzduší

- Obyvatelstvo – veřejné zdraví
- Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady
- Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek

Tabulka 20 Vybrané indikátory pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí definované na základě ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024)

Indikátor životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy	Monitorovaná složka životního prostředí	Uvedený indikátor životního prostředí sleduje	Zdroj dat pro sledování uvedeného indikátoru	Jednotka	Vlivy posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na základě uvedených indikátorů vyhodnocuje
Poměr indexu využití mezi městskou a otevřenou krajinou	Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	IPR hl. m. Prahy	index	Ministerstvo dopravy ČR
Rozloha ploch potenciálu recyklace území	Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	IPR hl. m. Prahy	ha	Ministerstvo dopravy ČR
Roční výměra záboru zemědělského půdního fondu	Půdy (ZPF a PUPFL)	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	ČÚZK	ha	Ministerstvo dopravy ČR
Podíl zemědělské půdy z celkové rozlohy Prahy	Půdy (ZPF a PUPFL)	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	ČÚZK	%	Ministerstvo dopravy ČR
Podíl pozemků určených k plnění funkce lesa z celkové rozlohy Prahy	Půdy (ZPF a PUPFL)	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	ČÚZK	%	Ministerstvo dopravy ČR
Třída jakosti vody v povrchových tocích	Povrchové a podzemní vody	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	ČHMÚ; ČSÚ; MHMP, Ročenka životního prostředí hl. m. Prahy	třída jakosti	Ministerstvo dopravy ČR

Indikátor životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy	Monitorovaná složka životního prostředí	Uvedený indikátor životního prostředí sleduje	Zdroj dat pro sledování uvedeného indikátoru	Jednotka	Vlivy posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na základě uvedených indikátorů vyhodnocuje
Koeficient ekologické stability	Flóra, fauna a ekosystémy	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	IPR hl. m. Prahy	index	Ministerstvo dopravy ČR
Podíl ploch zvláště chráněných území, významných krajinných prvků – registrovaných	Ochrana přírody a krajiny	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	AOPK ČR; OCP MHMP	%	Ministerstvo dopravy ČR
Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročeným limitem pro noční hluk	Fyzikální faktory životního prostředí / Obyvatelstvo – veřejné zdraví	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	Ministerstvo zdravotnictví ČR, IPR hl. m. Prahy	počet	Ministerstvo dopravy ČR
Počet trvale bydlících obyvatel v území s překročenými imisními limity	Klima a znečištění ovzduší / Obyvatelstvo – veřejné zdraví	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	IPR hl. m. Prahy, ATEM	počet	Ministerstvo dopravy ČR
Podíl území s překročením imisních limitů znečištění ovzduší – souhrnně všechny polutanty	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	IPR hl. m. Prahy, ATEM	%	Ministerstvo dopravy ČR
Celkové emise NO _x	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	ATEM	tuny	Ministerstvo dopravy ČR
Počet přepravených cestujících integrovanou železniční dopravou na území Prahy	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	TSK HMP, Ročenka dopravy Praha	počet	Ministerstvo dopravy ČR
Počet dnů a nocí s extrémními teplotami	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy	ČHMÚ	počet	Ministerstvo dopravy ČR

Indikátor životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy	Monitorovaná složka životního prostředí	Uvedený indikátor životního prostředí sleduje	Zdroj dat pro sledování uvedeného indikátoru	Jednotka	Vlivy posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na základě uvedených indikátorů vyhodnocuje
		pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky			
Počet ohrožených kulturních památek	Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky	NPÚ	počet	Ministerstvo dopravy ČR
Počet záměrů posouzených ve sledovaných pohledech	Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro obec, aktualizace 1x za 2 roky	IPR Praha	počet	Ministerstvo dopravy ČR
Index rozmanitosti využití lokalit městské krajiny	Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus / Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro obec, aktualizace 1x za 2 roky	IPR Praha	index	Ministerstvo dopravy ČR
Počet území se starými zátěžemi	Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady	IPR hl. m. Prahy v ÚAP hl. m. Prahy pro obec, aktualizace 1x za 2 roky	IPR Praha	počet	Ministerstvo dopravy ČR

Závěr

Lze předpokládat, že výsledky monitoringu budou zveřejňovány pořizovatelem v rámci adekvátních nástrojů k tomu příslušných, buď v úrovni DÚRP, případně zprávy o uplatňování ÚRP. Sledování dopadů uplatnění DÚRP VRT PRAHA (resp. obou navržených koridorů DD04 a DD28) na vybrané indikátory je doporučeno sledovat (a tedy rovněž monitorovat) po celou dobu platnosti předmětného dílčího územního rozvoje plánu, případně existence těchto koridorů v ÚRP. V případě, že by došlo ke změně koncepce dopravní infrastruktury a koridory byly zrušeny nebo přetrasovány, lze předpokládat, že část výše uvedených indikátorů nebude relevantních a v příslušném novém posouzení bude nutno navrhnout aktualizaci souboru sledovaných indikátorů. Aktuálně bylo vymezeno celkem 18 indikátorů ke sledování,

přičemž se předpokládá, že budou podchyceny nejen případné negativní vlivy, ale i vlivy pozitivního rázu (např. v oblasti ochrany ovzduší). Tyto indikátory jsou dostačující i pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Definování monitorovacích ukazatelů bylo konzultováno se zpracovatelem a pořizovatelem předmětného dílčího územního rozvojového plánu.

Indikátory, které vychází z analytických dat budou nadále sledovány na základě zevrubné datové analýzy. Indikátory, které ze své podstaty vychází ze skutečného stavu v terénu, budou sledovány na základě skutečného stavu v terénu.

Výše uvedené indikátory pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí byly vyhodnoceny jako adekvátní a dostatečné s ohledem ke zjištěným možným negativním vlivům na ŽP a není tedy nutno zasahovat do jejich podoby a způsobu sledování.

1.13 Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Podkladem pro návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí definována v kapitole 1.8 této dokumentace VVURÚ.

V případě, že některá z navržených minimalizačních opatření definovaná v kapitole 1.8 této dokumentace VVURÚ jsou dostatečně ošetřena platnými právními předpisy nejsou do návrhu DÚRP VRT PRAHA (výroková část/textová část odůvodnění) zapracována.

U jednotlivých požadavků (na koncepční, prostorová a projektová opatření) níže je uveden komentář, jak byl v rámci návrhu DÚRP VRT PRAHA (výroková část/textová část odůvodnění) požadavek zohledněn a zdali je toto zohlednění dostatečné z hlediska minimalizace identifikovaných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pro minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí doporučuje zpracovatel SEA následující opatření:

Požadavky na koncepční opatření

Opatření koncepční ve smyslu metodického výkladu Ministerstva životního prostředí (Manuál SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti, 2025) nebyla pro posuzované koridory DÚRP VRT PRAHA stanovena.

Požadavky na prostorová opatření

Požadavky se ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA formulují jako *Podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy*. V souladu s článkem (2) výrokové části DÚRP VRT PRAHA je účelem podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy zpřesnit jejich vedení způsobem, který zajistí jejich potřebné návaznosti a prostorovou využitelnost pro stanovený účel s ohledem na koordinaci s jinými záměry srovnatelného významu a ochranu hodnot území.

Prostorová opatření společná pro koridor DD04 a DD28

- Minimalizovat zásah do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů území.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zapracován do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zapracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Opatření primárně vyplývá z platné legislativy konkrétně ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k ploše záboru ZPF a PUPFL, který se předpokládá v souvislosti s umístěním posuzovaných koridorů, byl požadavek zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- *Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Minimalizovat zásah do povrchových vod, převážně vodních toků a jejich údolních niv a zachovat odtokové poměry v území.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- *Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Minimalizovat zásahy do přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů a do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Část opatření týkající se minimalizace dotčení zvláště chráněných druhů vyplývá z platné legislativy, konkrétně ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, přitom je v platné legislativě ošetřeno v dostatečném rozsahu. Tato dílčí část uvedeného opatření tak není dále přebírána do kapitoly 1.13 dokumentace VVURÚ a výrokové části předmětné ÚPD.

Požadavek týkající se přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- *Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, zejména s ohledem na zachování jejich stabilizační funkce dle § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Opatření vychází převážně ze znění § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., který deklaruje ochranu významných krajinných prvků před poškozováním a ničením, včetně zachování jejich stabilizační funkce.

Vzhledem k faktu, že cílem opatření je rovněž definování požadavku na minimalizaci plošného zásahu do jednotlivých významných krajinných prvků, včetně volby šetrného technického řešení v místech zásahu byl požadavek zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- *Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Zajistit vhodné začlenění do krajiny, minimalizovat zásah do krajinného rázu.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- *Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

Prostorová opatření specifická pro koridor DD04

- Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné území a veřejné zdraví.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace vlivů negativních na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy a prostupnost území pro člověka.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

- Minimalizovat vlivy na hmotný majetek.

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zpracován do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdu a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zpracování definovaného minimalizačního opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

Projektová opatření společná pro koridor DD04 a DD28

- V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V dalším stupni projektových příprav zpracovat návrh ozelenění záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA.
- V dalším stupni projektových příprav se důsledně zaměřit na realizaci opatření ke snížení negativních vlivů extrémních teplot a městského tepelného ostrova (volbou vhodných materiálů a barevností jednotlivých konstrukcí, minimalizací zpevněných a zhutněných ploch, realizací ozelenění apod.).

- V dalším stupni projektových příprav se zaměřit na vyhodnocení vlivů výstavby záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA na kvalitu ovzduší a navrhnout případná opatření k minimalizaci vlivu výstavby na kvalitu ovzduší.
- V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření.
- V dalším stupni projektových příprav se zaměřit na vyhodnocení vlivu záměrů na šíření vibrací a případný návrh antivibračních opatření.
- V dalších fázích projektových příprav provést v souladu s platnou legislativou a metodickými postupy provést průzkum kontaminovaných míst. Následně v případě potřeby případně provést sanaci staré ekologické zátěže, tak aby byla odstraněna rizika pro lidské zdraví a ekosystémy.

Projektová opatření specifická pro koridor DD04

- V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zvláštní zřetel bude brán na lokalitu retenční nádrže Slatina a registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl, kde je nutné provést podrobný ornitologický, batrachologický a chiropterologický průzkum.
- V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na lokalitu výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*) v prostoru retenční nádrže Slatina.
- V blízkosti retenční nádrže Slatina v návaznosti na přírodovědné průzkumy prověřit opatření pro snižování mortality ptáků a letounů dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (2020).
- V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na registrovaný významný krajinný prvek Mokřady Triangl.

Projektová opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy

Níže uvedená opatření navázaná na identifikované potencionální kumulativní a synergické vlivy náleží do kategorie projektových opatření. Tvoří tedy podklad na požadavky především pro další fáze projektové přípravy záměrů (včetně EIA) a navazujících řízení.

- V případě střetu s ÚSES je potřeba v rámci technického řešení záměrů v rámci podrobnějších projektových dokumentací řešit křížení dostatečně dimenzovanými migračními objekty tak, aby potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován.
- Striktní dodržování a kontrola dodržování administrativně-správních opatření a opatření týkajících se využívání území pro jednotlivá zvláště chráněná území v oblasti Praha – segment Východ s ohledem na platné plány péče těchto zvláště chráněných území.

Požadavky na projektová opatření:

Požadavky na projektová opatření, která vychází z opatření stanovených v kapitole 1.8 této dokumentace VVURÚ, nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA z důvodů jednoznačně uvedených v kap. 1.8 této dokumentace VVURÚ. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, včetně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Závěr

Do posuzovaného návrhu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA (konkrétně do jeho výrokové části formou podmínek pro rozhodování o změnách v území navržených koridorů v případě prostorových opatření, případně do odůvodnění v případě projektových opatření) byly řádně zapracovány všechny definované požadavky zpracovatelem dokumentace VVURÚ. Uvedené proběhlo v úzké spolupráci s pořizovatelem/projektantem DÚRP VRT PRAHA.

1.14 Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Předmětem posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území, resp. životní prostředí je Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA.

Předkladatelem, resp. pořizovatelem ÚPD je Ministerstvo dopravy. Zhotovitelem návrhu DÚRP VRT PRAHA vč. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je sdružení firem ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT PRAHA sdružující společnosti: Atelier T-plan, s.r.o., EKOLA group, spol. s r.o.

Vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území je definováno § 40, odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, jako jeden z úkolů územního plánování.

Obsah a struktura vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a vyhodnocení vlivů na životní prostředí jsou stanoveny v příloze č. 4 k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Návrh DÚRP je rozdělen na část výrokovou a odůvodnění tak, jak vyžaduje § 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“) pro opatření obecné povahy. Obsah výrokové části DÚRP odpovídá bodu I. přílohy č. 6 stavebního zákona. Struktura odůvodnění DÚRP odpovídá požadavkům bodu II přílohy č. 6 stavebního zákona. Grafická část DÚRP je zpracována v měřítku 1 : 200 000, schéma širších vztahů je zpracováno v měřítku 1 : 500 000.

Dále uvedené netechnické shrnutí je provedeno ve struktuře předchozích kapitol této dokumentace, tj. kapitol 1.1–1.13 dokumentace VVURÚ.

1.1 Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA, vztah k jiným koncepcím

DÚRP VRT PRAHA vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury na území hl. m. Prahy. Konkrétně se jedná o koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice vymezený na území MČ Praha 4, MČ Praha 10, MČ Praha – Dolní Měcholupy, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha – Běchovice a MČ Praha 15. Dále se jedná o koridor DD28 konvenční železnice, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (tzv. Jahodnická spojka), vymezený na území MČ Praha 9, Praha 10 a Praha 14.

Z provedeného hodnocení vztahu DÚRP VRT PRAHA vyplývá, že posuzovaný DÚRP VRT PRAHA má velmi silný a silný vztah k řadě koncepčních a strategických dokumentů, jejichž priority či cíle se týkají rozvoje dopravní, resp. železniční infrastruktury a ochrany obyvatelstva před negativními účinky dopravy (hlukové zátěže a znečištění ovzduší), případně migrace volně žijících živočichů a rostlin a konektivity krajiny.

Velmi silný vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA byl identifikován k těmto koncepčním a strategickým dokumentům: Politika územního rozvoje ČR, v platném znění (2008, poslední aktualizace 2025); Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017); Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (2018)

Silný vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA byl identifikován k těmto koncepčním a strategickým dokumentům na mezinárodní (unijní) úrovni: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020); Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011); Nový rámec EU pro městskou mobilitu (2021).

Silný vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA byl identifikován k těmto koncepčním a strategickým dokumentům na národní úrovni: Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019); Aktualizovaný

strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050 (2024); Politika krajiny České republiky (2025); Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021); Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020); Akční plán strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050 (2025); Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015, aktualizace 2021); Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2021); Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021); Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 (2023); Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 (2023); Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030 (2019, poslední aktualizace 2020). Silný vztah posuzovaného DÚRP VRT PRAHA byl identifikován k těmto koncepčním a strategickým dokumentům na regionální úrovni: Plán udržitelné mobility Prahy; Strategický plán hl. m. Prahy (2000, poslední aktualizace 2016); Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze (2008).

1.2 Zhodnocení vztahu posuzovaného Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, unijní a vnitrostátní úrovni

V kapitole 1.2 bylo tabelárně provedeno vyhodnocení vztahu DÚRP VRT PRAHA k relevantním cílům ochrany životního prostředí v koncepčních a strategických dokumentech, u kterých byl v předcházející kapitole 1.1.2 identifikován velmi silný nebo silný vztah.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přispívá přímo k naplnění cílů ochrany životního prostředí vyplývajících z koncepčních a strategických dokumentů přijatých jak na nadnárodní, tak vnitrostátní úrovni, u kterých byl identifikován silný vztah.

DÚRP VRT PRAHA přispívá především k rozvoji využívání železniční dopravy, resp. rozvoji nízkemisní veřejné dopravy. Zprostředkovaně má DÚRP VRT PRAHA vazbu na cíle a priority týkající se omezování záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) a lesních pozemků (PUPFL) a s tím spojeného omezení suburbanizace a fragmentace krajiny. DÚRP VRT PRAHA má rovněž vztah k cílům z oblasti ochrany životního prostředí, a to z hlediska zlepšení kvality ovzduší a veřejného zdraví (snížení koncentrace škodlivin emitovaných ze silniční dopravy, snížení hlukové zátěže obytného území ze silniční dopravy vlivem převedení části silniční dopravy na železnici), včetně adaptace městských sídel na změny klimatu.

Na základě vyhodnocení vztahu DÚRP VRT PRAHA k relevantním cílům ochrany životního prostředí v koncepčních a strategických dokumentech jsou pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající tzv. „referenční cíle“, které představují rámec pro hodnocení vazeb DÚRP VRT PRAHA k tématům ochrany životního prostředí. Celkem bylo stanoveno deset referenčních cílů řešících následující dílčí složky životního prostředí: ovzduší, hluk a veřejné zdraví; klima; ochrana přírody a krajiny; flóra, fauna a ekosystémy; povrchové a podzemní vody; půdy. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vztahu předmětu DÚRP VRT PRAHA k tématům ochrany životního prostředí a slouží pro potřeby vyhodnocení způsobu zapracování daných cílů ochrany životního prostředí do posuzované ÚPD v rámci kapitoly 1.9 tohoto vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

1.3 Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyl uplatněn Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA

Obsahem této kapitoly je popis současného stavu složek životního prostředí, jeho dosavadního vývoje a nástin jeho budoucího vývoje bez uplatnění DÚRP VRT PRAHA. Nedílnou součástí této kapitoly jsou rovněž informace o obyvatelstvu v řešeném území. Informace o současném stavu životního prostředí byly čerpány zejména z ÚAP hl. m. Prahy 2024 pro kraj, z informačních registrů ústředních orgánů státní správy nebo jejich zřizovaných složek.

Západní část koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) prochází urbanizovaným územím převážně s rezidenční zástavbou, která ve střední části v oblasti průmyslové malešické zóny přechází do zástavby výrobní. Východní část koridoru poté prochází územím s intenzivní zemědělskou činností charakterizovanou vysokým podílem orné půdy. Zájmové území posuzovaného koridoru je rovněž ovlivněno stávající dopravní, respektive železniční infrastrukturou. Přírodní hodnoty zájmového území posuzovaného koridoru DD04 jsou tak soustředěny převážně v rámci údolních niv drobných vodních toků (Hostavický potok, Rokytka a Říčanský potok), lesních komplexů (městská část Praha 15) a kolem retenční nádrže Slatina (městská část Praha-Dubeč).

Posuzovaný koridor DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky se nachází v rámci ostrohu Tábor v oblasti mezi rezidenční zástavbou Malešic a Kyjí a Malešickou průmyslovou zónou. Zájmové území je ovlivněno stávající dopravní infrastrukturou, převážně železniční a částečně rovněž silniční. Přírodní hodnoty zájmového území posuzovaného koridoru DD28 jsou soustředěny výhradně do lesních komplexů na svazích a částečně rovněž do prostoru botanické zahrady Malešice.

V podkapitole 1.3.2 je uveden předpokládaný vývoj stavu jednotlivých složek životního prostředí v případě, že by nedošlo k uplatnění posuzovaného DÚRP VRT PRAHA.

V případě, že by nebyl navržený koridor DD04 v území vymezen, mohlo by uvedené mít významný negativní vliv na vytvoření uceleného koridoru VRT Praha – Brno v rámci koncepce vysokorychlostních tratí (VRT). S tím by souviselo kromě nenaplnění přínosů týkajících se posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti i nenaplnění řady přínosů v oblasti životního prostředí souvisejících s umožněním vzniku efektivního, konkurenceschopného a zdrojově úsporného dopravního systému a zvýšením podílu železniční dopravy na dopravním trhu. Dále by nebyly vytvořeny podmínky pro rozvoj mobility nezávislé na fosilních palivech. Nutno podotknout, že tato environmentálně šetrná forma dopravy podporuje klimatické a environmentální cíle EU i ČR, představuje významný krok směrem k nízkouhlíkové ekonomice a přispívá ke snižování závislosti dopravního sektoru na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž dlouhodobě naplňuje principy udržitelného rozvoje. Plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava – Katowice (PL) představuje klíčový prvek páteřní infrastruktury středoevropské sítě vysokorychlostní železniční dopravy. Dále by nebyly naplněny další klíčové přínosy výstavby VRT v mezinárodním, celostátním i regionálním měřítku, jakými je uvolnění kapacit na stávajících koridorových tratích, které se již nyní nacházejí na hranici své propustnosti. To se týká jak osobní dopravy (dálkové, regionální i příměstské), tak dopravy nákladní. Zvláště zvýšení kapacit pro nákladní dopravu představuje významný pozitivní efekt, neboť umožní převést část přepravních výkonů ze silniční infrastruktury na železnici – environmentálně šetrnější dopravní mód. Tím dojde ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a k redukci emisí zátěže.

V případě, že by nebyl navržený koridor DD28 v území vymezen, nebudou vytvořeny podmínky pro umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice.

Realizace Jahodnické spojky je jedním ze série opatření, které mají za cíl umožnit plynulý průjezd železničním uzlem Praha pro nákladní železniční dopravu. Protože nákladní obvody železničních stanic Libeň a Běchovice se historicky nacházejí v opačné poloze vůči železničnímu koridoru (severní, resp. jižní kolejová skupina), jsou nákladní vlaky nuceny křížit železniční koridor (výhledově čtyřkolejný), který už v současné době patří k nejvytíženějším úsekům železnice v ČR. Mimo popsany princip provozu především pro nákladní vlaky by nebylo možné Jahodnickou spojku využít i v případě mimořádností nebo plánovaných výluk na silně zatíženém koridoru v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň. Nerealizace

koridoru DD28 Jahodnické spojky by tak mj. neumožnila podmínky pro potřebné zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

Z hlediska předpokládaného vývoje zájmového území v souvislosti s platným ÚRP, tj. bez uplatnění předmětného DÚRP VRT PRAHA, ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí a vlivům na obyvatelstvo – veřejné zdraví (tj. horninovému prostředí, přírodním zdrojům, terénní morfologii, půdám (ZPF a PUPFL), povrchovým a podzemním vodám, fauně, flóře a ekosystémům, ochraně přírody a krajiny, krajinně a krajinnému rázu, klima a znečištění ovzduší, fyzikálním faktorům životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění), starým ekologickým zátěžím či kontaminovaným místům a kulturním památkám, památkové ochraně a hmotnému majetku) nepředpokládá výrazně odlišná situace od současného stavu území. Dle platného ÚRP (2024) je v západní části předmětného území vymezen koridor drážní dopravy DD10: Koridor konvenční železniční dopravy, trať. úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz). S ohledem na vymezení koridoru DD10 v řešeném území podél stávající železniční trati č. 221 nelze očekávat významné negativní vlivy ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí a vlivům na obyvatelstvo – veřejné zdraví. Východní část území posuzovaného koridoru DD04 by v případě jeho nevymezení byla ovlivněna z pohledu platného ÚRP pouze křižujícím koridorem silniční dopravy DS04: Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojujícím na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy silniční dopravy do Prahy.

1.4 Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny

Účelem této kapitoly je identifikovat ty jevy a charakteristiky životního prostředí v řešeném území, které mohou být uplatněním DÚRP VRT PRAHA významně ovlivněny. Pro účely tohoto hodnocení byla provedena složková a prostorová analýza jednotlivých charakteristik.

Potencionálně významné ovlivnění posuzovanou ÚPD bylo identifikováno u následujících složek životního prostředí: horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie; půdy (ZPF a PUPFL), povrchové a podzemní vody; flóra, fauna a ekosystémy, ochranu přírody a krajiny (VKP); krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus, fyzikální faktory životního prostředí; obyvatelstvo – veřejné zdraví. U zbývajících složek životního prostředí pak bylo vyhodnoceno, že ovlivnění dané složky životního prostředí lze vyloučit.

Na základě prostorové analýzy a vyhodnocení stávajícího stavu území, ploch a koridorů navrhovaných záměrů vymezených v platném ÚRP a koexistence těchto jevů, resp. ZÚR hl. m. Prahy byla vymezena oblast potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů – Oblast Praha – segment Východ.

V této oblasti lze identifikovat aktivity spojené s rozvojem bytového fondu hl. m. Prahy, intenzifikací využití širšího centra hl. m. Prahy a dále aktivitami spojenými s realizací dopravní infrastruktury v měřítku lokálního, regionálního, ale i nadregionálního významu. V oblasti se zřetelně projevují také obchodní a logistické aktivity, jelikož se oblast z významné části nachází v okrajové části Prahy s velmi dobrou dostupností na nadřazenou dopravní infrastrukturu. Pozitivním projevem výše uvedeného je pak silná koncentrace ekonomických činností, které mají z části i regionální význam.

V území je již ve stávajícím stavu vysoká koncentrace dopravní infrastruktury, která z části definuje charakter oblasti. Jedná se o území, kde dochází k přechodu silně urbanizovaného území města do rozvolněné zemědělské krajiny. Zvýšenou koncentrací nových nebo optimalizovaných staveb dopravní a

technické infrastruktury lze identifikovat v této oblasti i ve výhledovém horizontu naplnění platných ZÚR hl. m. Prahy a ÚRP. Ty budou i v tomto výhledovém stavu do jisté míry definovat charakter této oblasti.

1.5 Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma, evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Pro zpracování této kapitoly byly využity výstupy z aktuálních ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024), a to konkrétně problémy a jevy životního prostředí.

V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA se nepředpokládá významnější ovlivnění problémů životního prostředí v ÚPD dle platných ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024). V případě sledovaných problémů životního prostředí souvisejících se silniční dopravou byl identifikován i pozitivní vliv na některé definované problémy (trvalý růst počtu automobilů projíždějících přes vnější kordon; trvalý růst dopravních výkonů individuální automobilové dopravy), a to s ohledem na předpokládané pozitivní dopady možného převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť.

Z hlediska jevů životního prostředí dle platných ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024), byla věnována pozornost těm jevům (VKP; Biotop vybraných zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů; Krajinný ráz; Krajina a krajinný okrsek; Les, jeho kategorizace a vzdálenost 30 m od okraje lesa; Bonitovaná půdně ekologická jednotka a třída ochrany zemědělského půdního fondu; Vodní útvar povrchových a podzemních vod; Záplavové území včetně aktivní zóny; Hluková zóna obce) u kterých se v souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA předpokládá jejich možné ovlivnění. Tyto jevy životního prostředí jsou pak podrobněji řešeny v rámci následující kapitoly 1.6 předmětné dokumentace VVURÚ, u kterých jsou předpokládané vlivy dále konkretizovány a zpřesněny (formou kvantitativního i kvalitativního hodnocení).

1.6 Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA nebo jeho invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení

Tato kapitola tvoří jednu ze stěžejních částí celé dokumentace VVURÚ. Jejími vstupními podklady jsou zjištění a informace uvedené v předchozích kapitolách. Hodnocení vlivů bylo metodicky založeno na hodnocení všech částí DÚRP VRT PRAHA. V této kapitole je uveden podrobný popis postupu při hodnocení vlivů, včetně postupu při hodnocení DÚRP VRT PRAHA z hlediska kumulativních a synergických vlivů.

Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů DÚRP VRT PRAHA a jejich významnosti, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných vychází ze zjištění a informací uvedených v předchozích kapitolách.

Celkové zhodnocení vlivů předmětné DÚRP VRT PRAHA bylo provedeno pro jednotlivé složky životního prostředí, rovněž i obyvatele (veřejné zdraví).

Hodnocení vlivů na jednotlivé složky bylo provedeno slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů dle definované metodiky. Metoda vyhodnocení vlivů předložené koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů posuzovaných koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Je potřeba zdůraznit, že koncepce je posuzována s ohledem na její charakter, podrobnost řešení a měřítko (1 : 200 000).

V rámci vyhodnocení vlivů předmětného DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé dílčí složky životního prostředí byly identifikovány a popsány možné mírně negativní až významně negativní vlivy (tj. -1/-2) na horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry; půdy (ZPF a PUPFL); povrchové vody; podzemní vody; flóru a faunu; ekosystémy; významné krajinné prvky (VKP) a hmotný majetek. Vliv posuzované ÚPD na využití krajiny byl vyhodnocen v souvislosti se změnou využití krajiny jakožto mírně až významně negativní (tj. -1/-2) naopak v případě urbanismu je predikován mírně pozitivní vliv ve vztahu k vytvoření podmínek pro realizaci nových železničních spojení (tj. +1). Stejně tak byl predikován možný mírně negativní až významně negativní vliv na akustickou situaci území (tj. -1/-2), z pohledu umístěných nových zdrojů hluku do území. Zároveň však dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní až významně pozitivní vliv (tj. +1/+2) z pohledu hlukové zátěže podél dotčených komunikací.

Mírně negativní vliv (tj. -1) posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na dílčí složky životního prostředí byl identifikován na krajinný ráz; vibrace; staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy; nakládání s odpady. Vliv posuzované ÚPD na klima byl vyhodnocen v souvislosti s nárůstem zpevněných, resp. zhutněných ploch (vliv na mikroklima) jakožto mírně negativní (tj. -1), naopak ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť byl identifikován vliv mírně pozitivní (tj. +1). Stejně tak je predikován mírně negativní vliv na veřejné zdraví obyvatelstva (tj. -1) z pohledu ovlivnění veřejného zdraví v souvislosti s umístěním nových zdrojů hluku do území. Zároveň lze však očekávat převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní vliv (tj. +1) na veřejné zdraví z expozice hlukem. Nulový až mírně negativní vliv (tj. 0/-1) DÚRP VRT PRAHA byl vyhodnocen na stabilitu půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace; elektromagnetické záření; světelné znečištění. Vliv posuzované ÚPD na znečištění ovzduší a na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší byl vyhodnocen jakožto nulový až mírně negativní (tj. 0/-1), naopak ve vztahu k poklesu produkce znečišťujících látek do ovzduší převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť byl vliv na kvalitu ovzduší vyhodnocen jako mírně až významně pozitivní (tj. +1/+2), stejně tak i v případě veřejného zdraví (tj. +1).

Zanedbatelné, respektive nulové vlivy byly dále v souvislosti s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA vyhodnoceny u následujících složek životního prostředí: ložisková ochrana a přírodní zdroje; zvláště chráněná území (ZCHD); přírodní parky (PPK); památné stromy; územní systém ekologické stability (ÚSES); NATURA 2000; zápach; kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit).

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán a navržených doporučených opatření navázaných na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyhodnocené kumulativní a synergické vlivy posuzované koncepce považovat za akceptovatelné. Celkově lze konstatovat, že posuzovaný dílčí územní rozvojový plán, resp. DÚRP VRT Praha nezpůsobí vznik významných negativních kumulativních a synergických vlivů na žádnou z posuzovaných charakteristik životního prostředí.

Koridory posuzovaného DÚRP VRT PRAHA nezasahují do žádného zvláště chráněného území či ochranného pásma (def. dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) a ani se nenacházejí v jejich blízkosti. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat negativní ovlivnění limitů v území spojených se zvláště chráněnými územími.

DÚRP VRT PRAHA nebude mít negativní vliv na ptačí oblasti a evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000. Podrobnější vyhodnocení vlivu DÚRP VRT PRAHA na soustavu NATURA 2000 je součástí kapitoly 2. této dokumentace VVURÚ. Součástí této kapitoly je i odkaz na stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4; Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024), které vylučují významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit či ptačích oblastí.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo provedeno na koncepční úrovni odpovídající podrobnosti posuzované územně plánovací dokumentace a bylo provedeno na straně bezpečnosti posouzení. Je nezbytné zmínit, že v rámci podrobnější ÚPD (např. ZÚR hl. m. Prahy či Metropolitní plán), kdy již bude možné více a podrobněji zohlednit předpokládané technické řešení plánovaných záměrů (např. předpokládané tunelové úseky), může být výsledné hodnocení vlivů na životní prostředí u řady složek (např. vlivy na akustickou situaci, zábory ZPF a PUPFL, faunu, flóru a ekosystémy, hmotný majetek atd.) příznivější než na úrovni DÚRP.

V návaznosti na provedení výše uvedeného hodnocení byla v další části dokumentace VVURÚ (viz kapitola 1.8) navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Tato opatření zároveň slouží jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

1.7 Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení nebo podle invariantního řešení ve srovnání se současným stavem a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení, včetně jejich omezení

Vzhledem k tomu, že je DÚRP VRT PRAHA zpracován invariantně, bylo v rámci kapitoly 1.7 provedeno pouze porovnání nulové a aktivní varianty.

Nulová varianta představuje stav území bez uplatnění posuzované ÚPD. Aktivní varianta představuje stav území v případě uplatnění DÚRP VRT PRAHA.

Srovnání aktivní varianty a nulové varianty bylo provedeno tabelárně za účelem stanovení jejich pořadí z hlediska ovlivnění daných složek životního prostředí. Smyslem této zjednodušené hodnotící metody bylo poukázat na jednotlivé disparity mezi aktivní a nulovou variantou z hlediska jejich ovlivnění životního prostředí. Toto hodnocení tedy nikterak nenahrazuje detailní hodnocení provedené v kapitole 1.6.

Aktivní varianta vytváří územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy, včetně optimalizace konvenčních železničních tratí, která představuje efektivní způsob nízkoe emisní a udržitelné dopravy a přispívá ke zlepšení stavu ovzduší a klimatu. V aktivní variantě jsou dále vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železniční síť, v důsledku čehož dojde k potenciálnímu snížení hlukové zátěže a znečištění ovzduší podél stávajících pozemních komunikací.

Na základě srovnání z hlediska předpokládaných vlivů na životní prostředí lze konstatovat, že aktivní a nulová varianta byla z hlediska vlivu na řadu dotčených složek životního prostředí vyhodnocena jako srovnatelná (např. z hlediska vlivu na zvláště chráněná území, přírodní parky, územní systém ekologické stability, lokality soustavy NATURA 2000, přírodní zdroje (ložisková ochrana), kulturní památky a památkovou ochranu), ve dvou případech pak byla aktivní varianta vyhodnocena jako příznivější

(znečištění ovzduší, veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší). V ostatních případech byla hodnocena příznivěji varianta nulová.

Ze srovnání nulové varianty s aktivní variantou vyplývá, že teoreticky je z hlediska ochrany životního prostředí výhodnější varianta nulová. Při celkovém hodnocení vlivů navržených koridorů drážní dopravy (aktivní varianty) je však nutno zohlednit i další faktory (sociální, ekonomické aj.). Rovněž je třeba zohlednit významnost (akceptovatelnost) dopadu aktivní varianty na hodnocenou složku/charakteristiku životního prostředí, zda mohou vznikat případné významně nepříznivé či neakceptovatelné vlivy aktivní varianty na životní prostředí. Takovéto vlivy nebyly v případě předložené aktivní varianty identifikovány.

V podkapitole 1.7.2 je uveden popis metod použitých při vlastním hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně jejich omezení.

Hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bylo provedeno slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů. Metoda vyhodnocení vlivů předložené koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů posuzovaných koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví, přitom bylo vycházeno převážně z dat uvedených v ÚAP hl. m. Prahy 2024 pro kraj a celé řady dalších veřejně dostupných databází a zdrojů. Pro účely posouzení předpokládaných vlivů na životní prostředí byly provedeny analýzy v prostředí GIS (např. analýza záborů ZPF/PUPFL).

Omezení hodnocení vlivů koridorů na životní prostředí odpovídá úrovni územně plánovací dokumentace v měřítku DÚRP, tedy podrobnosti vymezovaných koridorů drážní dopravy vysokorychlostní a konvenční železnice (1 : 200 000).

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

V kapitole 1.8 je proveden výčet opatření, která by měla zajistit předcházení, zmírnění nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných nepříznivých vlivů navrhované DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí. Navrhovaná opatření rámcově vychází z hodnocení provedeného v kapitole 1.6. Stanovená opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí slouží rovněž jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

V rámci dokumentace VVURÚ jsou zpracovatelem navrhována jak prostorová opatření řešitelná nástroji územního plánování, tak projektová opatření, která by měla být aplikována v dalších fázích schvalovacích procesů (případně ve fázi procesu EIA), na plochách dotčených předmětným DÚRP VRT PRAHA, kdy bude možné opatřeními sledované cíle naplnit. Opatření koncepční nebyla pro posuzované koridory DÚRP VRT PRAHA stanovena.

Opatření byla rozdělena na společná (navrhovaná pro oba posuzované koridory drážní dopravy) a na specifická (navrhovaná pouze pro posuzovaný koridor DD04, nebo DD28). Celkem bylo stanoveno 20 minimalizačních opatření, z toho 9 opatření prostorových (6 společných a 3 specifická pro koridor DD04) a 11 projektových opatření (7 společných a 4 specifická pro koridor DD04).

1.9 Zhodnocení způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní, unijní nebo národní úrovni do Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA a jejich zohlednění při výběru řešení, včetně případného výběru nejvhodnější varianty

Na základě vyhodnocení relevantních mezinárodních a republikových koncepcí a strategií byly v kapitole 1.2 pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány referenční cíle. Tyto cíle byly

formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma.

Na základě analýzy způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní a vnitrostátní úrovni do posuzované územně plánovací dokumentace, lze konstatovat, že posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přispěje k naplnění definovaných referenčních cílů z oblasti ochrany životního prostředí.

Koncepce vykazuje jednoznačný přínos zejména v oblasti zmírňování dopadů změny klimatu. Rozvoj vysokorychlostní železniční infrastruktury jakožto bezemisní formy dopravy přímo naplňuje strategické priority rozvoje udržitelné mobility. Realizace koridorů (DD04 a DD28) umožní převést významnou část přepravních výkonů z individuální automobilové dopravy na elektrifikovanou železnici, čímž dojde k celkové redukci emisí skleníkových plynů (CO₂) i znečišťujících látek v ovzduší v širším kontextu.

U ostatních složek životního prostředí přispívá DÚRP VRT PRAHA k naplnění sledovaných referenčních cílů částečně. Vzhledem k liniovému charakteru záměru a jeho umístění v urbanizovaném i přírodním prostředí nelze zcela vyloučit lokální negativní vlivy.

Způsob zohlednění vnitrostátních a mezinárodních cílů v předložené dokumentaci VVURÚ odpovídá míře podrobnosti a pojetí územního rozvojového plánu. DÚRP VRT PRAHA vytváří územní předpoklady pro realizaci záměrů, které jsou v souladu s principy udržitelného rozvoje.

1.10 Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí

Předkládaný DÚRP VRT PRAHA, který vymezuje část koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav – tzv. koridor vysokorychlostní železnice (DD04), a dále koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha Běchovice (Jahodnická spojka) – tzv. koridor spojovací tratě DD28, nezasahuje k hranicím ČR se sousedním státem, ani k hranici Středočeského kraje, nýbrž se nachází uvnitř území hl. m. Prahy.

Metoda hodnocení přeshraničních vlivů byla identická jako v kap. 1.6 dokumentace VVURÚ, resp. vlivy, ze kterých se při hodnocení přeshraničních vlivů této koncepce vychází jsou převzaty z podrobných rozborů provedených právě v kap. 1.6 dokumentace VVURÚ. Na základě těchto rozborů byla dále klasifikována významnost, případně nevýznamnost identifikovaných přeshraničních vlivů. Z té je na základě této multikriteriální analýzy usuzována finální akceptovatelnost či nemožnost akceptace přeshraničních vlivů.

Předkládaný DÚRP VRT PRAHA nelze vnímat izolovaně. Posuzovaný koridor DD04 bude součástí sítě tzv. Rychlých spojení (RS). Návrh DÚRP VRT PRAHA územně stabilizuje a vymezuje koridor pro vedení VRT na území hlavního města Prahy v navazujícím úseku Praha-Běchovice – Praha-Vršovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav s návazností na konvenční trať a zapojení do železničního uzlu Praha. V platných ZÚR hl. m. Prahy je v návaznosti na posuzovaný koridor DD04 DÚRP VRT PRAHA vymezen bezprostředně navazující koridor označený jako 600/Z/82 – Východní vstup RS. Z hlediska možných přeshraničních vlivů koridoru DD04 byl nepříznivý vliv na základě podrobné analýzy vyloučen.

Z hlediska přeshraničních vlivů koridoru DD28 byl možný nepříznivý vliv rovněž vyloučen, a to z podstaty účelu pro který je daný koridor vymezován. Koridor DD28 je v území vymezen pro potřeby umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice, resp. vytvoření podmínek pro potřebné zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

Z hodnocení přeshraničních vlivů vyplynulo, že vlivem předkládané koncepce nebudou ovlivněny evropsky významné lokality ani ptačí oblasti na území sousedních městských částí, krajů ani sousedních států.

V návaznosti na výsledky hodnocení přeshraničních vlivů není nutno navrhopvat samostatná opatření pro minimalizaci přeshraničních vlivů nad rámec již navržených opatření v rámci kap. 1.8 dokumentace VVURÚ.

Na základě provedeného rozboru možných přeshraničních vlivů lze konstatovat, že budou potenciální přeshraniční vlivy DÚRP VRT PRAHA nevýznamné a akceptovatelné.

1.11 Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání nebo k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace nebo stanovisku podle § 71a odst. 2, § 71d odst. 4 písm. c) nebo § 71e odst. 5 písm. e)

Ministerstvo životního prostředí jako dotčený orgán při pořizování územního rozvojového plánu v souladu s ustanovením § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, vydalo Stanovisko k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí, vydané Odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí pod č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. 9. 2024.

V rámci něj příslušný úřad stanovil celkem pět podrobnějších požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení SEA, které se týkají převážně reflektování relevantní soudní judikatury, vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, včetně stanovení minimalizačních opatřeních úměrných míře podrobnosti ÚPD.

Zpracovatel dokumentace VVURÚ DÚRP VRT PRAHA tyto požadavky v rámci jednotlivých kapitol první části vyhodnocení (Vyhodnocení vlivu DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí podle části II. přílohy č. 4 stavebního zákona) zohlednil v plném rozsahu, přitom způsob naplnění stanovených požadavků na obsah a vyhodnocení SEA uplatněných ve stanovisku MŽP je předmětem této kapitoly.

1.12 Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí

V rámci kap. 1.12 byl zpracován návrh indikátorů pro sledování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, tj. tzv. monitorovací ukazatele.

Na základě definovaných indikátorů v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024) a ve vybraných případech dle ÚAP hl. m. Prahy pro obec (IPR hl. m. Prahy, 2024) byly stanoveny monitorovací ukazatele pro ty sledované složky životního prostředí, které by mohly být uplatnění DÚRP VRT PRAHA potenciálně negativně ovlivněny: Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie; Půdy (ZPF a PUPFL); Povrchové a podzemní vody; Flóra, fauna a ekosystémy; Ochrana přírody a krajiny; Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus; Fyzikální faktory životního prostředí; Klima a znečištění ovzduší; Obyvatelstvo – veřejné zdraví; Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy; Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek.

Celkem bylo navrženo 18 indikátorů pro sledování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, tzv. monitorovací ukazatele (2 indikátory pro sledování vlivu na horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologii, 3 indikátory pro sledování vlivů na půdy – ZPF a PUPFL, 1 indikátor pro sledování vlivu na povrchové a podzemní vody, 1 indikátor pro sledování vlivu na flóru, faunu a ekosystémy, 4 indikátory pro sledování vlivu na klima a znečištění ovzduší, 1 indikátor pro sledování vlivu na kulturní památky,

památkovou ochranu a hmotný majetek, 1 indikátor pro sledování vlivu na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus, 1 indikátor pro sledování vlivu na staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy, přitom 3 indikátory byly navrženy pro sledování vlivu na více složek životního prostředí: fyzikální faktory životního prostředí/obyvatelstvo – veřejné zdraví, Klima a znečištění ovzduší/obyvatelstvo – veřejné zdraví a krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus/kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek).

Sledování dopadů uplatnění DÚRP VRT PRAHA na vybrané indikátory je doporučeno sledovat po celou dobu platnosti předmětného dílčího územního rozvojového plánu. Tyto indikátory jsou dostačující i pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Definování monitorovacích ukazatelů bylo konzultováno se zpracovatelem a pořizovatelem předmětného dílčího územního rozvojového plánu.

1.13 Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Návrh požadavků pro rozhodování ve vymezených plochách nebo koridorech vyplývá z § 74 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů. Podkladem pro jejich návrh jsou opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí, uvedená v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ.

Požadavky na prostorová opatření, které nejsou dostatečně ošetřeny v rámci platné legislativy, byly zohledněny ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byly zapracovány do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04:

- *Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území.*

a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28:

- *Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území.*

Zpracovatel dokumentace VVURÚ považuje zapracování definovaných minimalizačních opatření do návrhu DÚRP VRT PRAHA za dostatečné a úměrné míře podrobnosti posuzované ÚPD.

Požadavky na projektová opatření, která vychází z opatření stanovených v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ, nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA z důvodů jednoznačně uvedených v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, včetně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na životní prostředí, za podmínek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí definovaných v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ akceptovatelný.

Návrh stanoviska příslušného orgánu

Datum:

Číslo jednací:

Vyřizuje:

Spisová značka:

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

„Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA“

- Předkladatel koncepce:** Česká republika – Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město
- Zpracovatel koncepce:** ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha
sdružující společnosti: Atelier T-plan, s.r.o.; EKOLA group, spol. s r.o.

Atelier T-plan, s.r.o.
Lublaňská 1730/21
120 00 Praha 2
- Zpracovatel hodnocení:** ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha
sdružující společnosti: Atelier T-plan, s.r.o.; EKOLA group, spol. s r.o.

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 558/4
108 00 Praha 10 – Malešice

Ing. Libor Ládyš – držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; poslední prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183

Mgr. Ondřej Mizera

Ing. Jan Duřt

Ing. Jakub Černý

Mgr. Dominik Mach

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

Ing. Kryštof Pávek

Ing. Pavel Hudousek

Ing. Zuzana Vošická – držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), dle § 19 odst. 6 na základě rozhodnutí o udělení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. MZP/2024/710/5173 ze dne 18. 12. 2024.

RNDr. Milan Macháček – držitel autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, na základě rozhodnutí o udělení autorizace vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. MZP/2018/610/3550 ze dne 14. 12. 2018; poslední rozhodnutí o prodloužení autorizace platné do 27. 12. 2028.; držitel autorizace k provádění hodnocení podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, na základě rozhodnutí o udělení autorizace vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 69909/ENV/06-2396/630/06; poslední rozhodnutí o prodloužení autorizace vydané Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. MZP/2022/630/76 platné do 31. 1. 2027.

Stručný popis koncepce:

Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA (dále jen DÚRP VRT PRAHA) vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury na území hl. m. Prahy.

Konkrétně se jedná o koridor DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice vymezený na území MČ Praha 4, MČ Praha 10, MČ Praha – Dolní Měcholupy, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha – Běchovice a MČ Praha 15. Koridor je vymezován pro potřeby dílčího úseku RS 1 Praha – Brno na území hlavního města Prahy a jeho zaústění do Železničního uzlu Praha včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Dále se jedná o koridor DD28 konvenční železnice, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), vymezený na území MČ Praha 9, Praha 10 a Praha 14. Koridor je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice.

Návrh DÚRP je rozdělen na část výrokovou a odůvodnění tak, jak vyžaduje § 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“) pro opatření obecné povahy. Obsah výrokové části

DÚRP odpovídá bodu I. přílohy č. 6 stavebního zákona. Struktura odůvodnění DÚRP odpovídá požadavkům bodu II přílohy č. 6 stavebního zákona. Grafická část DÚRP je zpracována v měřítku 1 : 200 000, schéma širších vztahů je zpracováno v měřítku 1 : 500 000.

Průběh posuzování:

Ministerstvo dopravy, Odbor strategie jako pořizovatel územně plánovací dokumentace „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hlavního města Prahy“ v souladu s ust. § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 416/2009, Sb.“), zpracoval v souladu s ust. § 2l odst. 1 zákona č. 416/2009, Sb. návrh obsahu DÚRP VRT PRAHA, který zahrnuje jeho hlavní cíle a požadavky.

Vláda České republiky schválila usnesením č. 765 ze dne 30. 10. 2024 návrh na zpracování DÚRP VRT PRAHA z důvodu naléhavého veřejného zájmu ve smyslu § 2l odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, v souladu s částí III materiálu čj. 852/24.

Na základě výše uvedeného usnesení vlády ČR bylo zahájeno zpracování DÚRP VRT PRAHA, jehož předmětem je vymezení koridoru RS 1 VRT Praha – Brno v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a železničního koridoru v úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (tzv. „Jahodnická spojka“).

Ministerstvo dopravy jako pořizovatel dílčího územního rozvojového plánu dle ustanovení § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů předložilo Ministerstvu životního prostředí podnět na pořízení „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“ (dále také „DÚRP VRT PRAHA“), a to dopisem s č. j. MD/44645/2024/520 ze dne 30. srpna 2024.

Pořizovatel zároveň požádal MŽP o vydání stanoviska ve smyslu ustanovení § 2l odst. 3 liniového zákona ve spojení s § 89 odst. 3 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, zda má být navrhovaný obsah DÚRP VRT PRAHA posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí.

Ze stanoviska MŽP ČR (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. ledna 2024) dle ustanovení § 89 odst. 3 písm. a) nového stavebního zákona a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá, že na základě obdržených podkladů a s ohledem na skutečnost, že se jedná o povinnost danou liniovým zákonem, je provedení posouzení DÚRP VRT PRAHA z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. proces SEA) vyžadováno. Jelikož příslušné orgány ochrany přírody vyloučily možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, nebude posouzení jeho vlivů na předmět ochrany a celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zpracováno.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem č. 283/2023 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zpracováno v rozsahu přílohy č. 4 ke stavebnímu zákonu a ustanovení § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Klíčovým metodickým dokumentem, z něhož předložené hodnocení SEA vychází, je *MANUÁL SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti; Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví* (Ministerstvo

životního prostředí ČR, 2025). Využito bylo také informací získaných při metodických poradách SEA pořádaných Ministerstvem životního prostředí.

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno ve vztahu k navrhovaným koridorům dopravní infrastruktury vymezeným DÚRP VRT PRAHA. Metoda vyhodnocení vlivů předložené koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů jednotlivých koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké je návrh DÚRP VRT PRAHA zpracován, resp. v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu DÚRP VRT PRAHA definovány a vymezeny.

V procesu SEA byly sledovány vlivy na potenciálně dotčené složky či jevy životního prostředí, a sice na:

- horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologii,
- půdy (ZPF a PUPFL),
- povrchové a podzemní vody,
- flóru, faunu a ekosystémy,
- ochranu přírody a krajiny,
- krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus,
- klima a znečištění ovzduší,
- fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění),
- staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a vlivy spojené s nakládáním s odpady,
- obyvatelstvo – veřejné zdraví,
- kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města a hmotný majetek,

Pro účely hodnocení byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1 až do +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv. Sledovány byly vlivy dle rozsahu (bodové, lokální, regionální, nadregionální a přeshraniční) a také dle délky trvání vlivu (trvalé a přechodné – krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé). Dále byly rozlišovány vlivy přímé nebo nepřímé či sekundární (zprostředkované).

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní a synergické vlivy, a to na základě zhodnocení stávající a předpokládané výhledové zátěže území. Bylo hodnoceno, jak významně může být ovlivněna v důsledku uplatnění návrhu DÚRP VRT PRAHA zátěž celého území a také konkrétních lokalit. Podkladem pro hodnocení byly údaje uvedené v kapitole 1.3 „Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyl uplatněn dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA“, kapitole 1.4 „Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny“ a kapitole 1.5 „Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma, evropsky významné lokality a ptačí oblasti“ vyhodnocení SEA, které obsahují informace o současném stavu životního prostředí s jeho charakteristikou v dotčeném území a o problémech a jevech životního prostředí významných pro koncepci. V rámci provedené složkové a prostorové analýzy byl sledován charakter a míra zatížení složek životního prostředí a oblastí dotčených předměty návrhu DÚRP VRT PRAHA a také zda jsou v daném území připravovány jiné záměry – hodnocení tedy proběhlo nejen ve vztahu k již realizovaným činnostem (záměrům), ale i z hlediska činností plánovaných. Následně bylo provedeno vyhodnocení (v rámci kapitoly 1.6 „Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant dílčího

územního rozvoje plánu VRT PRAHA nebo jeho invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení“ s cílem identifikace rizika vzniku potenciálních kumulativních a synergických vlivů. V případě shledání rizika možného vzniku negativních kumulativních či synergických vlivů byla provedena jejich klasifikace s doprovodným komentářem.

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných či předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vycházející z identifikovaných negativních vlivů v kapitole 1.6 byla stanovena v kapitole 1.8 „Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí“ vyhodnocení SEA. Stanovená zmírňující opatření byla rozdělena dle jejich charakteru, a to na opatření, která vyplývají z platných právních předpisů a opatření, která vyplynula z procesu SEA. Jedná se o opatření koncepční a prostorová definující podmínky pro rozhodování ve vymezovaných koridorech při jejich zpřesňování v územně plánovací dokumentaci (dále jen „ÚPD“) krajů a o opatření projektová, kterým bude nutné věnovat pozornost v dalších fázích přípravy, zejména na projektové úrovni přípravy záměru.

Navržené ukazatele pro sledování vlivu na životní prostředí jsou podkladem pro pravidelné vyhodnocování vlivu navržené koncepce v rámci rozboru udržitelného rozvoje území. Na základě definovaných indikátorů v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024) a ve vybraných případech dle ÚAP hl. m. Prahy pro obec (IPR hl. m. Prahy, 2024) byly stanoveny monitorovací ukazatele pro ty sledované složky životního prostředí, které by mohly být návrhem DÚRP VRT PRAHA potenciálně negativně ovlivněny.

Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4, Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024) z hlediska možného významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, uvádí, že navrhovaný obsah dílčího územního rozvoje plánu VRT PRAHA nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále jen „PO“). S ohledem na to nebylo zpracováno vyhodnocení vlivu koncepce podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Závěry posuzování:

Na základě provedeného hodnocení jsou při naplňování Dílčího územního rozvoje plánu VRT PRAHA očekávány následující potenciální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy (DD04 a DD28), které jsou součástí DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat, že dojde k zásahu do horninového prostředí, potažmo do hydrogeologických poměrů zájmového území. Lokálně lze rovněž předpokládat změnu místní topografie, která bude mít vliv na geomorfologické poměry území. Tento vliv je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Předpokládané vlivy se mohou v případě obou posuzovaných koridorů drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád. Zásadním aspektem pro lokalizaci těchto

řešení jsou především morfologické, geologické a hydrogeologické poměry území dotčených vymezením obou koridorů ve spojení s potřebou mimoúrovňového křížení s ostatními stavbami dopravní nebo technické infrastruktury nebo zajištění prostupnosti území pro člověka a migrující organismy. V případě tunelů a hlubokých zářezů může být dalším důvodem pro tato řešení nutnost ochrany přilehlé povrchové zástavby před hlukem. Kromě přímého ovlivnění horninového prostředí, potažmo geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění podzemních vod, respektive ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (odtěžení hornin apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zásah do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů území“. Toto opatření bylo zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo úměrně dané ÚPD zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“.

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA dojde k záborům pozemků patřících pod zemědělských půdní fond (ZPF). Rozsáhlejší zábory ZPF se předpokládají ve východní části vymezeného koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), kde je vysoký podíl orné půdy. Předpokládá se však, že pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany ZPF budou tvořit pouze 16 % z celkového předpokládaného záboru ZPF (cca 24 ha). V souvislosti s vymezením koridoru konvenční tratě DD28 (Jahodnické spojky) se předpokládá plošně nevýznamný zábor pozemků ZPF, které spadají do III. třídy ochrany. Celkově lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA predikovat mírně negativní až významně negativní vliv na celistvost a organizaci pozemků spadajících pod zemědělský půdní fond, který se bude v případě koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) projevovat na regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění pozemků patřících pod ZPF lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (přímý zábor pozemků patřících pod ZPF), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků ZPF pro zařízení stavenišť a deponie). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků ZPF po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod ZPF). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů“. Opatření primárně vyplývá z platné legislativy konkrétně ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Stanovené opatření však bylo zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“ a v článku

(4) výrokové části pro koridor DD28 „*Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“.

Dále dojde k záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). K plošně významnějším záborům PUPFL může dojít v případě koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) v rámci městské části Praha 15 západně od Malešické průmyslové zóny. Celkově se předpokládá, že uplatněním posuzované koncepce dojde k záboru PUPFL v celkovém rozsahu přibližně cca 5,7 ha s predikovaným mírně negativním až významně negativní vlivem, který bude mít převážně lokální, místy regionální význam. Kromě přímého ovlivnění pozemků PUPFL (zábor pozemků) lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (přímý zábor pozemků PUPFL), v případě výstavby železniční trati pak přechodné, krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků PUPFL pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru ve vymezených koridorech lze předpokládat i vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků PUPFL po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod PUPFL). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „*Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů*“. Opatření primárně vyplývá z platné legislativy konkrétně ze zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Stanovené opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „*Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „*Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“.

V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA lze očekávat ovlivnění povrchových vod, zejména pak ovlivnění křížených vodních toků a jejich záplavových územích a vodních nádrží. Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA, resp. vymezení koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) a konvenční tratě DD28 (Jahodnické spojky) na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění povrchových vod lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění místní topografie, respektive změny krajinného pokryvu (úbytek zeleně apod.), které mohou ovlivnit zasakovací a odtokové podmínky území. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (např. změna charakteru koryt vodních toků a s tím související změny v hydrologických a hydromorfologických podmínkách), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající především v ovlivnění kvality povrchových vod skrze možné úkapy provozních kapalin apod.), případně dočasné (ovlivnění zasakovacích a odtokových podmínek území). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „*Minimalizovat zásah do povrchových vod, převážně vodních toků a jejich údolních niv a zachovat odtokové poměry v území*“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro

rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „*Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „*Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“.

Dále lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění podzemních vod, které mohou spočívat převážně v ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, a to v souvislosti s možným drenážním efektem případných tunelových objektů a hlubších zářezů. Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA, resp. vymezení koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) a konvenční tratě DD28 (Jahodnické spojky) na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu, který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění podzemních vod (např. v souvislosti s možnou realizací tunelových úseků či hlubších zářezů) lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění hydrogeologických poměrů území, respektive zasakovacích podmínek, které mohou ovlivnit hladinu podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (změna hladiny podzemních vod apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v možném ovlivnění hladiny či proudění podzemních vod). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „*Minimalizovat zásah do povrchových vod, převážně vodních toků a jejich údolních niv a zachovat odtokové poměry v území*“. Toto opatření bylo zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „*Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „*Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“.

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy, které jsou součástí DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat, že dojde k ovlivnění populací planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, a to především skrze zásah do jejich biotopů. Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ve vztahu k populacím planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, vlivy se projeví převážně na lokální a regionální úrovni, přitom význačnější vlivy se předpokládají u koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04) související s přítomností přírodovědně hodnotnějších stanovišť v podobě přirozených lučních porostů, lučních lesů a mokřadních porostů (viz kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ). Dále může dojít k ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a to především v přírodovědně hodnotnějších lokalitách, které se nacházejí v blízkosti, nebo přímo v trase předmětných koridorů. V rámci koridoru DD04 se jedná se především o lokalitu registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina, kde je rovněž vymezena lokalita výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*). Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (ovlivnění a zásah do biotopů a habitatů druhů vč. zvláště chráněných druhů), přechodné (dočasné odstranění ekosystému, respektive přímý zábor zeleně a nezpevněných ploch, vytvoření migrační bariéry apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v podobě migrační bariéry v území, případně

možných kolizí migrujících ptáků s vlakovými soupravami, v údržbě dřevin a porostů podél trati). Obdobně jsou pak hodnoceny vlivy posuzované ÚPD na ekosystémy, kdy je predikován mírně negativní až významně negativní vliv. Potenciální negativní vlivy na faunu, flóru a ekosystémy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními. Jedná se o opatření prostorová „Minimalizovat zásahy do přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů a do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů“. Část opatření týkající se minimalizace dotčení zvláště chráněných druhů vyplývá z platné legislativy, konkrétně ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, přitom je v platné legislativě ošetřeno v dostatečném rozsahu. Požadavek týkající se přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů byl úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněn ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byl zapracován do podmínky pro rozhodování ve vymezovaných koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“. Dále byla stanovena minimalizační prostorová opatření pouze pro koridor DD04, a to „Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy a prostupnost území pro člověka“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezovaném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“. Rovněž byla ve vyhodnocení SEA stanovena projektová opatření: „V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů“; „V dalším stupni projektových příprav zpracovat návrh ozelenění záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA“. Pro koridor DD04 pak: „V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zvláštní zřetel bude brán na lokalitu retenční nádrže Slatina a registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl, kde je nutné provést podrobný ornitologický, batrachologický a chiropterologický průzkum“; „V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na lokalitu výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*) v prostoru retenční nádrže Slatina“; „V blízkosti retenční nádrže Slatina v návaznosti na přírodovědné průzkumy prověřit opatření pro snižování mortality ptáků a letounů dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (2020)“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvoje plánu.

Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ve vztahu k významným krajinným prvkům je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, a to s ohledem na potenciální střety vymezení koridorů DÚRP VRT PRAHA s předmětnými VKP, které se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění VKP lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy skrze ovlivnění migrační prostupnosti území a kvalitativní změny v ekosystémech, které mohou omezit ekostabilizační funkci dotčených VKP. Lze rovněž předpokládat, že umístění koridorů drážní dopravy do předmětného území vyvolá realizaci doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem

území, které mohou mít vliv na danou dílčí složku ŽP. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (v podobě dotčení ekosystémů tvořících VKP, změny odtokových podmínek apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. zásahů do ekosystémů, změny odtokových podmínek). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „*Minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, zejména s ohledem na zachování jejich stabilizační funkce dle § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů*“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „*Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „*Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“. Rovněž byla ve vyhodnocení SEA stanovena projektová opatření pro koridor DD04: „*V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na registrovaný významný krajinný prvek Mokřady Triangl*“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA, resp. umístěním koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), a dále koridoru konvenční železniční tratě DD28 (Jahodnická spojka) je možné očekávat zásah do hmotného majetku. Zásahy do hmotného majetku lze předpokládat v souvislosti s možným dotčením stávající dopravní a technické infrastruktury, včetně zásahů do stavebních objektů, jež mohou nastat s ohledem na umístění záměrů do předmětných území – koridorů DD04 a DD28. Vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA ve vztahu ke hmotnému majetku je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu, a to s ohledem na eventuální vlivy DÚRP VRT PRAHA související se zásahy do hmotného majetku, ke kterým může dojít především v západní, střední a částečně i východní okrajové části koridoru DD04 (v rámci městské části Praha 10, Praha 15, Praha-Dolní Měcholupy a Praha-Běchovice). Tyto vlivy se budou projevovat na lokální až regionální úrovni, přitom se předpokládají převážně vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. dočasné přeložky dopravní a technické infrastruktury), ve stádiu provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé. V souvislosti s posuzovanou ÚPD nelze rovněž vyloučit vlivy trvalé (trvalé odstranění některých staveb apod.). Kromě přímého vlivu na hmotný majetek lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními pro koridor DD04, a to „*Minimalizovat vlivy na hmotný majetek*“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „*Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území*“.

Vliv posuzované ÚPD na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus byl vyhodnocen v souvislosti se změnou využití krajiny (především v otevřené krajině), kde bude docházet k vymezení určité bariéry v území a záborům stávajících převážně zemědělských pozemků, jakožto mírně až významně negativní, naopak v případě urbanismu je predikován mírně pozitivní vliv ve vztahu k vytvoření podmínek pro

realizaci nových železničních spojení (rychlé dálkové železniční spojení; vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice), které se projeví na regionální úrovni. Potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Zajistit vhodné začlenění do krajiny, minimalizovat zásah do krajinného rázu“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor DD04 „Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“ a v článku (4) výrokové části pro koridor DD28 „Minimalizace negativních vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“.

Stejně tak je predikován mírně negativní až významně negativní vliv na akustickou situaci území. Realizace záměrů v umísťovaných koridorech s sebou zajisté přinese novou hlukovou zátěž do území, avšak tyto záměry budou muset plnit platné hygienické limity pro hluk v souladu s platnou legislativou (aktuálně definované nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů). Je rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní až významně pozitivní vliv, který se projeví převážně na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění akustické situace zájmového území lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. emise hluku z projíždějících vlakových souprav). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. hluk ze stavební mechanizace a staveništní dopravy). Negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na akustickou situaci jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním opatřením stanoveným pro koridor DD04: „Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné území a veřejné zdraví“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části „Minimalizace negativních vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“. Rovněž byla ve vyhodnocení SEA stanovena projektová opatření: „V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Možný vliv posuzované ÚPD na klima byl vyhodnocen v souvislosti s nárůstem zpevněných a zhutněných ploch (vliv na mikroklima) jakožto mírně negativní, naopak ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť mírně pozitivně. Kromě přímého ovlivnění klimatu lze v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Rovněž se předpokládají vlivy sekundární skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí (např. kácení dřevin a úbytek zeleně s negativním dopadem na mikroklima). Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. zábor zeleně). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. zásah do zeleně v souvislosti s výkopovými pracemi). Negativní vlivy

spojené s vlivem předmětné ÚPD na mikroklima jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním projektovým opatřením, a to „*V dalším stupni projektových příprav se důsledně zaměřit na realizaci opatření ke snížení negativních vlivů extrémních teplot a městského tepelného ostrova (volbou vhodných materiálů a barevností jednotlivých konstrukcí, minimalizací zpevněných a zhutněných ploch, realizací ozelenění apod.)*“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Stejně tak je predikován mírně negativní vliv na veřejné zdraví obyvatelstva z expozice hlukem, kdy je ovšem rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní vliv, který se projeví na lokální až regionální úrovni. V blízkosti koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) je chráněná zástavba situována převážně v západní části území navrženého koridoru v rámci městské části Praha 10, Praha 15 a následně ve východní části v rámci městské části Praha-Běchovice. Koridor DD28 spojovací tratě (Jahodnická spojka) se nachází převážně mimo území s chráněnou zástavbou. Pouze severní a východní část koridoru se nachází v blízkosti chráněné zástavby v rámci městské části Praha 9 a Praha 14. Negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na veřejné zdraví obyvatelstva z expozice hlukem jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním projektovým opatřením, a to „*V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření*“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Vliv posuzovaná ÚPD na znečištění ovzduší a na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší byl vyhodnocen jako mírně až významně pozitivní. V souvislosti s uplatněním předmětného DÚRP VRT PRAHA, resp. umístěním koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) – koridoru vysokorychlostní železniční tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, a dále koridoru konvenční železniční tratě (DD28) – tzv. spojovací tratě tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha Běchovice, lze předpokládat pro fázi provozu využívání vlakových souprav s elektrickou trakcí. Je tedy možné očekávat, že nebude docházet ke vzniku přímých emisí polutantů, které jsou přímo generované v rámci provozu železniční trati při provozu vlakových souprav s diesellovou trakcí, tj. především pevných znečišťujících látek (PM_{2,5}, PM₁₀), oxidů dusíku (NO_x), benzenu, benzo[a]pyrenu. Očekává se, že uplatněním DÚRP VRT PRAHA dojde k přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť), v důsledku čehož dojde k poklesu znečišťujících látek do ovzduší z automobilové dopravy. V případě veřejného zdraví je předpokládáno, že se tento vliv projeví na úrovni mírně pozitivního vlivu. nevýznamným zdrojem znečištění ovzduší v předmětných územích z posuzovaných koridorů drážní dopravy může být resuspenze prachu z povrchu železničních svršků. Tuto sekundární prašnost je vhodné řešit na projektové úrovni (např. využitím vegetačních pásů, které lze případně kombinovat s protihlukovými opatřeními podél tratě). Realizace záměrů v umísťovaných koridorech sebou zajisté může přinést dočasný zdroj znečištění ovzduší do území (např. při realizaci – výstavbě). U daných složek životního prostředí je tak na straně bezpečnosti uvažováno rovněž s nulovým až mírně negativním vlivem. Negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na ovzduší jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním projektovým opatřením, a to „*V dalším stupni projektových příprav se zaměřit na vyhodnocení vlivů výstavby záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA na kvalitu ovzduší a navrhnout případná opatření k minimalizaci vlivu výstavby na kvalitu ovzduší*“. Požadavky na projektová opatření

nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Mírně negativní vliv posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na dílčí složky životního prostředí byl identifikován na krajinný ráz; vibrace; staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy; nakládání s odpady. Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, která jsou dle charakteru rozdělena na prostorová opatření (minimalizace vlivu na krajinný ráz) a jsou dále zpracována do výrokové části DÚRP VRT PRAHA a projektová opatření na které je odkazováno v textové části odůvodnění DÚRP VRT PRAHA.

Nulový až mírně negativní vliv DÚRP VRT PRAHA byl vyhodnocen na stabilitu půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace; elektromagnetické záření a světelné znečištění.

Zanedbatelné, respektive nulové vlivy byly dále v souvislosti s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA vyhodnoceny u následujících složek životního prostředí: ložisková ochrana a přírodní zdroje; zvláště chráněná území (ZCHD); přírodní parky (PPK); památné stromy; územní systém ekologické stability (ÚSES); NATURA 2000; zápach; kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit). Přitom u problematiky pronikání radonu do objektů nebylo v současné době možné objektivně vyhodnotit vliv posuzované ÚPD na danou složku životního prostředí.

Při dodržení opatření definovaných v kap. 1.8 dokumentace VVURÚ pro navrhovaný dílčí územní rozvojový plán a navržených doporučených opatření navázaných na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy lze vyhodnocené kumulativní a synergické vlivy posuzované koncepce považovat za akceptovatelné. Celkově lze konstatovat, že posuzovaný dílčí územní rozvojový plán, resp. DÚRP VRT Praha nezpůsobí vznik významných negativních kumulativních a synergických vlivů na žádnou z posuzovaných charakteristik životního prostředí.

Z vyhodnocení SEA vyplývá, že budou potenciální přeshraniční vlivy DÚRP VRT PRAHA nevýznamné a akceptovatelné a nebudou ovlivněny evropsky významné lokality ani ptačí oblasti na území sousedních městských částí, krajů ani sousedních států.

Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4, Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024) z hlediska možného významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, uvádí, že navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na územní hl. m. Prahy nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále jen „PO“). S ohledem na to se nezpracovává vyhodnocení vlivu koncepce podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci vyhodnocení vlivů předmětného DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé dílčí složky životního prostředí byly identifikovány a popsány mírně negativní až významně negativní vlivy (tj. -1/-2) na horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry; půdy (ZPF a PUPFL); povrchové vody; podzemní vody; flóru a faunu; ekosystémy; významné krajinné prvky (VKP) a hmotný majetek. Vliv posuzovaná ÚPD na využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus byl vyhodnocen v souvislosti se změnou využití krajiny jakožto mírně až významně negativní (tj. -1/-2), naopak v případě urbanismu je predikován mírně pozitivní vliv ve vztahu k vytvoření podmínek pro realizaci nových železničních

spojení (tj. +1). Stejně tak je predikován mírně negativní až významně negativní vliv na akustickou situaci území (tj. -1/-2), kdy je ovšem rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní až významně pozitivní vliv (tj. +1/+2). Mírně negativní vliv (tj. -1) posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na dílčí složky životního prostředí byl identifikován na krajinný ráz; vibrace; staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy; nakládání s odpady. Vliv posuzovaná ÚPD na klima byl vyhodnocen v souvislosti s nárůstem zpevněných zhutněných ploch (vliv na mikroklima) jakožto mírně negativní (tj. -1), naopak ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť mírně pozitivní (tj. +1). Stejně tak je predikován mírně negativní vliv na veřejné zdraví obyvatelstva (tj. -1), kdy je ovšem rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní vliv (tj. +1).

Nulový až mírně negativní vliv (tj. 0/-1) DÚRP VRT PRAHA byl vyhodnocen na stabilitu půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace; elektromagnetické záření; světelné znečištění. Vliv posuzované ÚPD na znečištění ovzduší a na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší byl vyhodnocen v souvislosti s možnou resuspenzí prašných částic z kolejového lože jakožto nulový až nanejvýše mírně negativní (tj. 0/-1), naopak ve vztahu k produkci (poklesu) znečišťujících látek do ovzduší převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť mírně až významně pozitivní (tj. +1/+2), v případě veřejného zdraví pak jako mírně pozitivní (tj. +1).

Zanedbatelné, respektive nulové vlivy byly dále v souvislosti s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA vyhodnoceny u následujících složek životního prostředí: ložisková ochrana a přírodní zdroje; zvláště chráněná území (ZCHD); přírodní parky (PPK); památné stromy; územní systém ekologické stability (ÚSES); NATURA 2000; zápach; kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit). Přitom u pronikání radonu do objektů nebylo v současné době možné objektivně vyhodnotit vliv posuzované ÚPD na danou složku životního prostředí.

Výše popsané negativní vlivy posuzované koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jsou v rámci vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, které jsou dle charakteru (prostorová a projekční opatření), přímo zohledněna ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde byly zapracovány do podmínek pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy (prostorová opatření). Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu.

Ze stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4, Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024) vyplývá, že předmětný DÚRP VRT PRAHA nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO.

Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že s návrhem DÚRP VRT PRAHA jako celkem, resp. s navrhovanými koridory, je možné souhlasit.

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí, které je součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území DÚRP VRT PRAHA, vydává postupem

podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

K návrhu koncepce

„Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA“

přítom dále nepožaduje dle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí další doplnění koncepce, ani zapracování dalších kompenzačních opatření ani opatření ke sledování vlivů provádění předmětné koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Všechna navržená prostorová opatření v kap. 1.13 byla řádně zapracována do výrokové části návrhu ÚPD.

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

Datum vydání stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

2. Vyhodnocení vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud orgán ochrany přírody nevyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí

Ze stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionálního pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Bláník ze dne 26. 8. 2024 s č. j.: SR/1530/SC/2024-4, Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 s č. j.: MHMP 1715387/2024) z hlediska možného významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále jen „PO“).

S ohledem na to nebylo zpracováno vyhodnocení vlivu koncepce podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Níže je uvedeno věcné zdůvodnění.

Na území hl. m. Prahy se nachází 11 evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000. Ptačí oblast není na území hl. m. Prahy vymezena.

Posuzované koridory DÚRP VRT PRAHA se nachází ve východní části Prahy, konkrétně se jedná o městské části Praha 9, Praha 10, Praha 14, Praha 15, Praha – Dolní Měcholupy, Praha – Dubeč a Praha – Běchovice. Předmětem DÚRP VRT PRAHA je vymezení části koridoru pro potřeby vysokorychlostní dopravy na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav a vymezení koridoru pro stavbu související s realizací VRT Praha Vršovice – Běchovice, kterou je spojovací trať tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (tzv. „Jahodnická spojka“). Současně jsou navrhované koridory vymezeny jako veřejně prospěšná stavba.

Vymezený koridor DD04 pro potřeby vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice má rozlohu přibližně 291 ha. Vymezený koridor DD28 tzv. Jahodnické spojky má rozlohu přibližně 44 ha.

Nejblíže se od území posuzovaného koridoru DD04 vysokorychlostní železnice a koridoru DD28 spojovací tratě tzv. Jahodnické spojky nachází evropsky významná lokalita Blatov a Xaverovský háj (CZ0110142), která je vzdálena přibližně 1 km severovýchodně, respektive 4,8 km východně od navržených koridorů. Předmětem ochrany této EVL jsou evropská stanoviště 6410 – bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*); 9170 – dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; 9190 – staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitých pláních.

S ohledem na vzdálenost posuzovaných koridorů od EVL a charakter navržených koridorů (koridory drážní dopravy) předmětného DÚRP VRT Prahy lze negativní vlivy na předmět ochrany EVL Blatov a Xaverovský háj a na celistvost lokality vyloučit. Vymezení koridorů DD04 a DD28 v rámci DÚRP VRT PRAHA nepovede ke zvýšeným nárokům na přímý zábor ploch území soustavy NATURA 2000, zvýšení jejich expozice znečišťujícími látkami, změnám v jejich obhospodařování nebo ovlivnění jejich vodního režimu.

Lze vyloučit významný vliv DÚRP VRT PRAHA na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

3. Vyhodnocení vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

Předmětem této kapitoly je vyhodnocení významnosti ovlivnění daných problémů s vazbami na hospodářský rozvoj (ekonomický pilíř) a soudržnost společenství obyvatel území (sociální pilíř) k řešení dle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy pro kraj 2024 (IPR hl. m. Prahy).

Tato kapitola tak rozšiřuje identifikované problémy definované Územně analytickými podklady hl. m. Prahy pro kraj, které jsou součástí kapitoly 1.5 předkládané dokumentace VVURÚ (jejíž předmětem jsou problémy a jevy životního prostředí), o problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.

Podrobnější vyhodnocení vlivů předmětného dílčího územního rozvojového plánu vysokorychlostní tratě Praha na udržitelný rozvoj území vztahený k podmínkám pro hospodářský rozvoj (ekonomický pilíř) a soudržnost společenství obyvatel území (sociální pilíř), a to i včetně souhrnných vlivů pro tyto pilíře udržitelného rozvoje i spolu s pilířem environmentálním a institucionálním je součástí následující kapitoly 4. předmětné dokumentace VVURÚ.

Významnost ovlivnění je značena následujícím způsobem:

Významnost ovlivnění současných problémů s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území	Označení
DÚRP VRT PRAHA má potenciálně významně pozitivní vliv na daný problém (zcela problém řeší, či ho řeší z jeho velké části)	+2
DÚRP VRT PRAHA má potenciálně mírně pozitivní vliv na daný problém (může snížit závažnost problému, či jej alespoň částečně řeší)	+1
DÚRP VRT PRAHA nemá vztah k danému problému, netýká se ho, nebo nedojde k citelnějšímu ovlivnění / vliv nelze adekvátně vyhodnotit	0/x
DÚRP VRT PRAHA má potenciálně mírně negativní vliv na daný problém (může zvýšit závažnost problému, či jej částečně zhoršuje)	-1
DÚRP VRT PRAHA má potenciálně významně negativní vliv na daný problém (významně zhoršuje problém, či ho z velké části zhoršuje)	-2

Tabulka 21 Problémy k řešení v ÚPD dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

Problémy k řešení dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Významnost ovlivnění	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
Veřejná doprava		
Nutné změny ÚPD pro umístování koridorů kolejové dopravy	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA významněji neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy na krajské úrovni. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nedochází ke změně ÚPD, ale ke stanovení základní dopravní koncepce z hlediska průchodu a stabilizace části VRT na území hl. m.

Problémy k řešení dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Významnost ovlivnění	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
		Prahy, tj. DD04 – vymezení části koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav, a dále koridoru konvenční železniční trati (DD28) – tzv. „Jahodnická spojka“. Uvedený problém souvisí s indikátorem podílu obyvatel v dosahu 15 minut pěší chůze od zastávek kolejové dopravy a jeho žádoucím trendem na zvyšování tohoto podílu. Lze konstatovat, že předmětný DÚRP VRT PRAHA tento trend posiluje.
Chybějící kolejové propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem města	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.
Problémy plynoucí z více tematických celků		
Kapacitní problémy kolejových tratí – některých úseků tramvajových tratí, linek S a linky metra C a částečně také B	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.
Absence některých vazeb v tramvajové síti a síti linek metra	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.
Nedostatečná kapacita železničního uzlu Praha a navazujících úseků železničních tratí	+2	Významné zlepšení daného problému v souvislosti s předmětným DÚRP VRT Praha se předpokládá s ohledem na zkapacitnění železniční sítě spojeného s umožněním podmínek pro realizaci VRT a optimalizaci konvenční železniční trati. Hlavním cílem DÚRP VRT PRAHA je stanovení zejména základní dopravní koncepce z hlediska průchodu a stabilizace části VRT a optimalizace konvenční trati na území hl. m. Prahy. Tedy vymezení koridoru DD04 – Vymezení části koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav, a dále koridoru DD28 – Vymezení části koridoru stavby související s realizací konvenční železniční trati, tzv. Jahodnické spojky.
Veřejná doprava je oproti individuální automobilové dopravě (IAD) pomalejší, a to jak v radiálních, tak ještě více v tangenciálních vazbách	0/+1	Předmětný DÚRP VRT PRAHA významněji neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy. Je však možné očekávat, že právě VRT (resp. její dílčí část) – tj.

Problémy k řešení dle ÚAP hl. m. Prahy pro kraj	Významnost ovlivnění	Komentář k ovlivnění DÚRP VRT PRAHA
		část koridoru VRT (DD04), napomůže ke zrychlení veřejné dopravy – osobní železniční dopravy.
Přenášení nepravidelností z dálkové dopravy na příměstskou dopravu	0	Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní definovaný problém k řešení v ÚPD stanovený dle ÚAP hl. m. Prahy.

Závěr

V souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA se předpokládá u jednoho problému s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území definovaném v ÚPD dle platných ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024) významné pozitivní zlepšení. Konkrétně jde o problematiku nedostatečné kapacity železničního uzlu Praha a navazujících úseků železniční dopravy, kdy předmětný DÚRP VRT PRAHA významně napomůže k navýšení kapacit v oblasti železniční sítě na území hl. m. Prahy. Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury na území hl. m. Prahy.

Dále lze očekávat i mírné zlepšení problému definovaného v ÚPD dle platných ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024) s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území, a to s ohledem k vymezovanému koridoru DD04 – Vymezení části koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Uvedený koridor tedy napomůže ke zrychlení veřejné dopravy, resp. osobní železniční dopravy vůči individuální automobilové dopravě.

U ostatních problémů s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území definovaných v ÚPD dle platných ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024) se v souvislosti s uplatněním DÚRP VRT PRAHA ovlivnění nepředpokládá.

4. Vyhodnocení vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území a posouzení naplnění priorit územního plánování

4. I. Shrnutí vlivů DÚRP VRT PRAHA na definované pilíře udržitelného rozvoje území

Shrnutí vlivů DÚRP VRT PRAHA na definované pilíře udržitelného rozvoje území bylo zpracováno na základě předešlých kapitol této dokumentace VVURÚ.

Ekonomický pilíř

Ekonomický pilíř udržitelného rozvoje bude DÚRP VRT PRAHA posilován především s ohledem na zlepšení dostupnosti Prahy vysokorychlostní železniční dopravou a zvýšením kapacity železničního uzlu Praha. Pozitivně se posuzovaná ÚPD projeví v částečném zrychlení veřejné dopravy oproti individuální automobilové dopravě.

S ohledem na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje je však nutné upozornit i na ekonomickou náročnost výstavby, kterou bude DÚRP VRT PRAHA představovat, tj. investiční náklady na realizaci staveb i jejich následný provoz.

Je zjevné, že ekonomický pilíř bude v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA s ohledem na předpokládané investiční náklady představovat zvýšenou zátěž. Lze však zároveň konstatovat, že z dokumentace VVURÚ plynou příznivé vlivy na ekonomický pilíř, které se záměrem, ať už přímo nebo nepřímo souvisí. Tyto přínosy se mohou projevat jak v blízkém, tak delším časovém horizontu.

Souhrnně lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA nebude představovat výraznější nerovnováhu ekonomického pilíře z hlediska udržitelného rozvoje území.

Sociální pilíř

Vzhledem k charakteru DÚRP VRT PRAHA lze předpokládat pozitivní vliv na sociální pilíř udržitelného rozvoje území. DÚRP VRT PRAHA bude mít pozitivní přínos především z hlediska zlepšení dostupnosti Prahy vysokorychlostní železniční dopravou, čímž rovněž napomůže ke zlepšení problému s vazbou na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území definovaný v platném ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (2024). Konkrétně jde o problematiku nedostatečné kapacity železničního uzlu Praha a navazujících úseků železniční dopravy, kdy předmětný DÚRP VRT PRAHA významně napomůže k navýšení kapacit v oblasti železniční sítě na území hl. m. Prahy. Sociální pilíř bude posílen také částečným zrychlením veřejné dopravy oproti individuální automobilové dopravě.

V některých ohledech lze souhrnně identifikovat rovněž potenciál možného nepříznivého ovlivnění sociálního pilíře, např. z hlediska zintenzivnění železniční dopravy v předmětném území a okolí, nebo v případě vytvoření nové bariéry v území a omezení pohybu obyvatel převážně v otevřené krajině v případě koridoru DD04.

Souhrnně lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA bude mít pozitivní vliv na sociální pilíř, který bude v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA posílen.

Environmentální pilíř

Komplexní vyhodnocení vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí je předmětem kapitoly 1 dokumentace VVURÚ. Na základě výsledků tohoto hodnocení bylo konstatováno, že DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na životní prostředí, za podmínek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí definovaných v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ, akceptovatelný.

Vzhledem k charakteru posuzovaných koridorů drážní dopravy, které jsou předmětem DÚRP VRT PRAHA, jsou u některých dílčích složek životního prostředí predikovány potencionálně negativní vlivy, které jsou podrobně popsány v kapitole 1.6 dokumentace VVURÚ. Na tyto identifikované potenciálně negativní vlivy reaguje návrh opatření ke zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, které jsou po spolupráci s projektantem vhodně zapracovány do návrhu DÚRP VRT PRAHA.

Významnější negativní vlivy (konkrétně mírně až významně negativní vlivy vyjádřené indexem -1/-2) jsou v souvislosti s umístěním posuzovaných koridorů drážní dopravy predikovány u těchto dílčích složek životního prostředí: horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry; půdy (ZPF a PUPFL); povrchové vody; podzemní vody; flóra a fauna; ekosystémy; významné krajinné prvky (VKP) a hmotný majetek. Ambivalentní vlivy jsou pak předpokládány u využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus a akustické situace, kdy se kromě mírně až významně negativních vlivů (-1/-2) předpokládají rovněž pozitivní vlivy.

Souhrnně lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA bude mít přijatelný vliv na environmentální pilíř.

Institucionální pilíř

Předmětný DÚRP VRT PRAHA neovlivní institucionální pilíř.

Závěr

Celkově lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA vytváří předpoklady pro vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. DÚRP VRT PRAHA nebude představovat výraznější nerovnováhu ekonomického pilíře a environmentálního pilíře. V souvislosti s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA se počítá s posílením sociálního pilíře udržitelného rozvoje z hlediska zlepšení dostupnosti Prahy vysokorychlostní železniční dopravou, což rovněž napomůže k posílení hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.

DÚRP VRT PRAHA přispěje k uspokojení potřeb současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

4. II. Naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území schválených v Politice územního rozvoje České republiky

Obsahem dané kapitoly je provedení popisu míry a způsobu naplnění priorit územního plánování ve vztahu k posuzovanému DÚRP VRT PRAHA pro zajištění udržitelného rozvoje území, jež byly schváleny v Politice územního rozvoje České republiky, v platném znění.

Politika územního rozvoje České republiky určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. S ohledem na možnosti území koordinuje tvorbu a aktualizaci Zásad územního rozvoje, tvorbu koncepcí

schvalovaných ministerstvy a jinými ústředními správními úřady. Dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu a stanovuje úkoly zajišťující tuto koordinaci.

Politika územního rozvoje zpracovaná dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů byla schválena dne 20. 7. 2009 vládou České republiky na základě usnesení č. 929. O její aktualizaci rozhodla vláda v roce 2013 usnesením č. 596, kterým vzala na vědomí Zprávu o uplatňování Politiky územního rozvoje ČR 2008 stanovující věcné zadání aktualizace. Aktualizace č. 1 prošla procesem vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území a po úpravě dle výsledků projednání byla schválena vládou dne 15. 4. 2015 usnesením č. 276. Dále byla vládou dne 2. září 2019 usnesením č. 629 schválena Aktualizace č. 2 Politiky územního rozvoje. Téhož dne byla usnesením vlády č. 630 schválena také Aktualizace č. 3 Politiky územního rozvoje. Usnesením vlády č. 833 ze dne 17. srpna 2020 pak byla schválena Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje. Usnesením vlády č. 618 ze dne 12. července 2021 pak byla schválena Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje. Usnesením vlády č. 542 dne 19. července 2023 byla schválena aktualizace č. 6 Politiky územního rozvoje. Usnesením vlády č. 89 dne 7. února 2024 byla schválena aktualizace č. 7 Politiky územního rozvoje. Usnesením vlády č. 64 dne 29. ledna 2025 byla schválena aktualizace č. 9 Politiky územního rozvoje. Usnesením vlády č. 633 dne 27. srpna 2025 byla schválena aktualizace č. 8 Politiky územního rozvoje, která je dnem 1. října 2025 závazná pro pořizování a vydávání územně plánovací dokumentace v souladu s § 70 odst. 3 stavebního zákona.

Ve vazbě na stanovené rozvojové oblasti, rozvojové osy, specifické oblasti, koridory a plochy dopravní infrastruktury a koridory a plochy technické infrastruktury dle platné Politiky územního rozvoje lze konstatovat, že se posuzovaná aktualizace nachází v rozvojové oblasti OB1 – Metropolitní rozvojová oblast Praha. Důvodem vymezení této rozvojové oblasti je skutečnost, že se jedná o 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 a ekonomických aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam. Zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Základními úkoly pro územní plánování, které jsou v této rozvojové oblasti stanoveny jsou tyto body:

- a) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s důrazem na řešení problémů suburbanizace včetně odpovídající veřejné infrastruktury.
- b) Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.
- c) Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména hierarchizaci sídelní struktury a nekoncepční rozvoj.

Na základě podrobné analýzy provedené v rámci dokumentace VVURÚ lze konstatovat, že posuzovaná DÚRP VRT PRAHA žádným způsobem nenarušuje tyto stanovené základní úkoly územního plánování.

Níže v textu je uveden soulad DÚRP VRT PRAHA s prioritami Politiky územního rozvoje ČR (článek 2 – Celostátní priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, 2.2 – Celostátní priority). Jednotlivé komentáře mimo jiné vycházejí z textové části odůvodnění DÚRP VRT PRAHA. Články jsou číslovány dle PÚR ČR:

Článek (14)

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území,

struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

V návrhu DÚRP je tato priorita naplněna stanovením podmínek pro rozhodování ve vymezených koridorech DD04 a DD28, které z významné části reflektují závěry dokumentace VVURÚ, zejména ve vztahu k ochraně přírodních a civilizačních hodnot území. Formulace těchto podmínek odpovídá míře obecnosti a měřítku DÚRP (1 : 200 000) ve vazbě na § 72 odst. 1 stavebního zákona, dle kterého DÚRP nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Zároveň jsou však tyto podmínky závazné pro navazující územně plánovací dokumentaci, která, je-li to účelné, zpřesňuje vymezení ploch a koridorů vymezených v nadřazené ÚPD, jehož součástí je také stanovení podmínek pro jejich využití. (§ 73 odst. 3 a 4 ve spojení s § 77 odst. 2 písm. d) a § 80 odst. 2 písm. d) stavebního zákona).

Většina území dotčeného řešením DÚRP je součástí „Městské krajiny Prahy“ s převahou souvislé zástavby doplněné dochovanými enklávami otevřené krajiny. Západní část koridoru DD04 (cca úsek Vršovice – Štěrboholy) je vymezena v zastavěném území města, kde dominují civilizační hodnoty (obytná zástavba, občanská vybavenost, infrastruktura). Koridor DD28 je naopak vymezen v enklávě otevřené krajiny na pomezí Hloubětína a Hrdlořez s víceméně rovnoměrným zastoupením ploch lesa a zemědělské půdy. Menší, východní část území je tvořena lesozemědělskou krajinou Úvalské plošiny s významným podílem zemědělského využití. Její významné krajinné a rekreační hodnoty se koncentrují mimo její část dotčenou koridorem VRT DD04.

Článek (14a)

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí, ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (15)

Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

Stavba železnice zpravidla vytváří bariéru narušující dosavadní prostorové vazby v území, jejichž konečným důsledkem může být vznik prostorově odloučených obytných lokalit a jejich postupná sociální degradace. Z tohoto důvodu návrh DÚRP VRT PRAHA zahrnuje do podmínek pro rozhodování v ploše koridoru DD04 požadavek minimalizace negativních vlivů na prostupnost území. Stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti území a jejich konkrétní technické provedení je obsahem navazující ÚPD a dokumentace pro rozhodování v území.

Článek (16)

Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s

jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem center osídlení, oblastí, os a záměrů vymezených v PÚR ČR.

Komplexnost DÚRP VRT PRAHA vyplývá z toho, že jeho řešení vychází z koncepčních a strategických dokumentů zaměřených na vysokorychlostní tratě a Rychlá spojení na území ČR (viz priorit 16a) a dále z předmětného vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území v rozsahu přílohy č. 4 stavebního zákona, které zahrnuje posouzení dopadů na environmentální, sociodemografické a socioekonomické aspekty rozvoje dotčeného území.

Územně je návrh DÚRP VRT PRAHA lokalizován do Metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha s přímou návazností na koridor RS 1 VRT Praha – Brno vedený paralelně s rozvojovou osou celostátního významu OS5 Praha (– Kolín) – Jihlava – Brno dle platné PÚR ČR.

Článek (16a)

Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Návrh DÚRP VRT PRAHA vychází z koncepčních a strategických dokumentů schválených Vládou ČR, zaměřených na rozvoj vysokorychlostních tratí a rychlých spojení na území ČR s návazností na území sousedních států a dále na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových, ekonomických a časových hledisek: Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017); Dopravní politika ČR pro období 2012 – 2027 s výhledem do r. 2050 (2021); Dopravní sektorové strategie 3. fáze (2023); Koncepce nákladní dopravy pro období 2024 – 2035 (2023); Nařízení EU 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 13. 6. 2024.

Je rovněž nutné doplnit, že navržené koridory dopravní infrastruktury vysokorychlostní železnice a konvenční železnice vytváří potenciál pro naplnění principu integrovaného rozvoje území. Vysokorychlostní trať spojuje jednotlivé jádrové oblasti jak v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tak v širším měřítku v rámci České republiky a Evropy, přitom koridor konvenční železnice, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), bude plnit účel vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice, čímž dojde k optimalizaci železniční sítě na území hl. m. Prahy.

Článek (17)

Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v strukturálně postižených krajích a hospodářsky a sociálně ohrožených územích a napomoci tak řešení problémů v těchto územích. Vytvářet podmínky pro zvýšení mobility a dostupnosti.

Předmětem řešení DÚRP VRT PRAHA není tematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn. Hlavní město Praha zároveň nepatří mezi strukturálně postižená nebo sociálně ohrožená území ČR.

V širším kontextu představuje vymezení koridorů vysokorychlostní železnice (DD04) a související konvenční tratě (DD28) v DÚRP VRT PRAHA posílení územních podmínek pro hospodářský rozvoj území. Realizace a rozvoj systému Rychlých spojení se zaústěním do Železničního uzlu Praha, vytváří podmínky pro zásadní zkvalitnění dopravního propojení hlavního města a významných center osídlení v ostatních

krajích ČR; v daném případě v navazujících částech Středočeského kraje a Kraje Vysočina v rámci systému rychlého spojení RS 1 VRT Praha – Brno.

Vytvoření rychlého, efektivního a udržitelného dopravního systému jej jedním ze základních předpokladů pro rozvoji ekonomiky a zvýšení konkurenceschopnosti jednotlivých krajů i ČR jako celku. Zajištěním kompatibility mezi sítí VRT a stávajícími železničními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy s významně pozitivním dopadem na dopravní obslužnost a dostupnost regionů ČR, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí, rozvoj bydlení a možnosti navýšení kapacity pro železniční nákladní dopravu.

Článek (18)

Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

V souladu s § 74 stavebního zákona návrh DÚRP neřeší problematiku sídlení struktury. Nicméně sídlení struktura a rozvojový potenciál vyšších a středních center osídlení je jedním ze základních vstupů pro koncepční dokumenty zaměřené na řešení rozvoje VRT a Rychlých spojení. Vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať jako součásti Rychlých spojení a zajištěním jejich provázanosti se stávajícími železničními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy a tím pádem pro posílení významu dálkové, regionální, příměstské a nákladní železniční dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit navazující systém veřejné hromadné dopravy.

Článek (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) a zároveň předcházet vzniku dalších takto znehodnocených území. 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. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že budoucí umístění nové železniční tratě může zvýšit potenciál rozvoje dotčených lokalit díky lepší nabídce obsluhy, a tedy zajistit jednu z podmínek pro restrukturalizaci opuštěných území či hospodárného využití zastavěného území.

Článek (20)

Chránit přírodní funkce a krajinné hodnoty před negativními vlivy vytvářením podmínek pro umístování rozvojových záměrů do co nejméně konfliktních lokalit a podporovat potřebná zmírňující a případně kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti respektovat veřejné zájmy ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Dále vytvářet územní podmínky pro zvyšování a udržování ekologické stability volné krajiny, zajištění ekologických funkcí přírodních stanovišť a jejich obnovu, implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích a 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.

Na základě stanoviska MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024) je zpracováno vyhodnocení předpokládaných vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území v rozsahu a struktuře přílohy č. 4 stavebního zákona, jehož obligatorní součástí je též vyhodnocení předpokládaných vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí v rozsahu bodu II této přílohy. Na základě identifikace a významnosti zjištěných vlivů formuluje SEA požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí, které jsou převzaty do článků (3) a (4) výrokové části návrhu DÚRP.

Článek (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.

Návrh DÚRP VRT PRAHA zohledňuje na základě závěrů dokumentace VVURÚ potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka požadavkem minimalizace vlivů na prostupnost území jako jednou z podmínek pro rozhodování v obou vymezených koridorech. S ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona není možné v podrobnosti DÚRP (1:200 000) tento požadavek podrobněji definovat ani navrhovat konkrétní způsoby řešení této problematiky. Zároveň jsou však tyto podmínky závazné pro navazující územně plánovací dokumentaci, která, je-li to účelné zpřesňuje vymezení ploch a koridorů vymezených v nadřazené ÚPD, jehož součástí je také stanovení podmínek pro jejich využití. (§ 73 odst. 3 a 4 ve spojení s § 77 odst. 2 písm. d) a § 80 odst. 2 písm. d) stavebního zákona).

Článek (21)

Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Vymezení koridorů drážní dopravy DÚRP VRT PRAHA bylo provedeno se snahou o minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Celkově lze však konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (22)

Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo). Centra osídlení v turisticky atraktivních oblastech, s ohledem na specifické místní podmínky a hodnoty z hlediska kulturního a přírodního dědictví,

pokud možno rozvíjet jako póly rozvoje cestovního ruchu poskytující vybavenost pro rekreaci a zázemí pro turisty.

DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (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. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívák, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených dopravních záměrů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

DÚRP VRT PRAHA vytváří územní podmínky pro lepší dostupnost území a zkvalitnění železniční infrastruktury vymezením koridoru DD04, který zajišťuje zaústění koridoru RS 1 VRT Praha – Brno do Železničního uzlu Praha, včetně kontinuálního propojení s ostatními připravovanými koridory rychlých spojení. Realizace předmětného záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy v mezistátních, celostátních i meziregionálních vazbách a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

DÚRP VRT PRAHA zohledňuje nezbytnost zajištění prostupnosti krajiny pro člověka i pro migrující organismy ve stanovené míře podrobnosti a v měřítku 1 : 200 000 stanovením příslušného požadavku jako podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru. Podrobněji viz vyhodnocení souladu s prioritou čl. (20a).

Článek (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 u center osídlení a uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou dopravní infrastrukturu. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou, pěší).

z hlediska rozšiřování a zkvalitňování 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, zde konkrétně Metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha a zprostředkovaně také celostátní rozvojové osy OS5 Praha (– Kolín) – Jihlava – Brno.

Požadavek na ochranu obyvatelstva před hlukem, vycházející mimo jiné z předkládané dokumentace VVURÚ, je součástí podmínek pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru DD04 adekvátně míře obecnosti DÚRP s ohledem na § 72 odst. 1 stavebního zákona. Jejich zpřesnění je závazným úkolem pro

navazující ÚPD ve smyslu § 73 odst. 3 stavebního zákona. Konkrétní technická řešení jsou obsahem navazující dokumentace pro rozhodování v území.

Článek (24a)

Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti a skladování na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových, logistických nebo zemědělských areálů.

Analýza území hl. m. Prahy z hlediska imisní a hlukové zátěže včetně navazujícího vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí tohoto vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na životní prostředí. S ohledem na elektrifikaci železničních tratí v koridorech DD04 a DD28 nebude naplnění koncepce DÚRP VRT PRAHA spojeno s významným nárůstem imisní zátěže dotčeného území. Všeobecně lze konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA vytváří podmínky pro rozvoj udržitelné formy železniční dopravy, která má obecně nižší negativní dopad na lidské zdraví než individuální automobilová doprava. Zajištění podmínek pro rozvoj veřejné dopravy je jedním z účinných nástrojů, jak zajistit naplnění priority z tohoto článku.

Druhá část této priority týkající se vymezování a uspořádání zastavitelných ploch v ÚPD obcí nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP VRT PRAHA.

Článek (25)

Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho, přehřívání atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodně blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu. V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha. Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.

DÚRP VRT Prahy ve své podrobnosti nemá přímý vztah k této prioritě. V rámci navazující projektové dokumentace, která bude umísťovat trasu v předemětných koridorech, je nutné lokálně zhodnotit dopad stavby na horninové prostředí a vodní režim v území.

Článek (26)

Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

V rámci vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území jsou identifikovány dílčí úseky v nichž vymezené koridory kříží stanovená záplavová území vodních toků. Měřítko DÚRP však neumožňuje stanovit konkrétní podmínky pro řešení průchodu staveb drážní dopravy přes záplavová území s ohledem na ust. odst. 1 § 72 stavebního zákona. Tyto podmínky budou stanoveny v navazující ÚPD hl. m. Prahy a konkretizovány v dokumentaci pro povolení záměru. Všeobecně však lze konstatovat,

že vzhledem k reliéfu terénu je díky úpravě vymezení koridoru možné navrhnout trasu s optimalizací směrového a výškového vedení trasy umožňující eliminaci rizika spojená se vznikem povodňových škod.

Článek (27)

Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Návrh DÚRP vytváří podmínky pro vzájemné kontinuální propojení jednotlivých větví VRT, resp. rychlých spojení v rámci ŽUP. Konečným cílem je zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry v kontextu celé ČR. Realizace a rozvoj systému Rychlých spojení, tj. rychlého, efektivního a konkurenceschopného dopravního systému zlepší dostupnost hlavního města Prahy nejenom z těchto center osídlení ale v návaznosti na regionální systémy veřejné dopravy také z měst a obcí v jejich přirozeném spádovém území. Systém Rychlých železničních spojení je plánován včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

Vymezením koridoru konvenční železnice DD28 návrh DÚRP zároveň přispívá k posílení sítě nákladní železniční dopravy. Realizací záměru dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Uvolněné kapacity bude možno využít pro posílení regionální, příměstské či nákladní železniční dopravy.

Článek (28)

Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby udržitelného rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně zelené infrastruktury a veřejných prostranství. Vytvářet podmínky pro rozvoj území s dostupnou krajinou a sídelní zelení a pro rozvoj kvalitních veřejných prostranství s dostatečným zastoupením vegetačních prvků. Návrh a ochranu kvalitních městských nebo venkovských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností. Při vymezování ploch bydlení a stanovování podmínek pro rozvoj bydlení zohledňovat požadavky na veřejná prostranství.

DÚRP VRT PRAHA ve své podrobnosti nemá přímý vztah k této prioritě. DÚRP VRT Prahy umožňuje vymezení koridoru vysokorychlostní a konvenční železnice a tím zohlednit nároky dalšího vývoje území.

Článek (29)

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou

dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Zlepšovat prostupnost měst a obcí pro environmentálně šetrné formy dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Rychlá spojení představují provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku. Propojení sítě VRT a tratí konvenční železniční dopravy vytváří předpoklad pro další rozvoj integrovaných systémů veřejné dopravy ve spádových regionech center osídlení obsluhovaných systémem Rychlých spojení.

Článek (30)

Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti. Je nezbytné vytvářet územní podmínky pro zásobování pitnou vodou a pro optimální odvádění a čištění odpadních vod. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou technickou infrastrukturu.

DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (31)

Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, případně z dalších nízkouhlíkových zdrojů, včetně zajištění bezpečného zásobování území energiemi, šetrné k životnímu prostředí a kulturním hodnotám území, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik.

DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (31a)

Prověřovat podmínky v území pro snižování množství oxidu uhličitého formou jeho ukládání do přírodních horninových struktur a upřesnění vymezování ploch a koridorů pro zařízení k ukládání oxidu uhličitého do přírodních horninových struktur včetně vymezování ploch a koridorů pro přepravní síť.

DÚRP VRT PRAHA nemá přímý vztah k této prioritě.

Závěr

U posuzovaného DÚRP VRT PRAHA nebyl identifikován rozpor s definovanými republikovými prioritami územního plánování v rámci Politiky územního rozvoje České republiky pro zajištění udržitelného rozvoje území.

5. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska vyváženosti vlivů na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území (udržitelný rozvoj území)

Z vyhodnocení vlivů na hospodářský rozvoj (ekonomický pilíř) a soudržnost společenství obyvatel (sociální pilíř) území nevyplynávají žádné požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska vyváženosti vlivů na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území (udržitelný rozvoj území).

Dílčí požadavky vyplynuly z podrobného vyhodnocení vlivů na životní prostředí v kap. 1.6. Podkladem pro návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí definována v kapitole 1.8 této dokumentace VVURÚ.

V kap. 1.8 jsou definována opatření prostorová a projektová. Prostorová opatření vytváří podklad na požadavky, které odpovídají strategické úrovni a lze je zpracovat do výrokové části návrhu ÚPD (jsou řešitelná nástroji územního plánování). Některá z navržených minimalizačních opatření definovaná v kapitole 1.8 této dokumentace VVURÚ jsou dostatečně ošetřeny platnými právními předpisy nejsou do návrhu DÚRP VRT PRAHA (výroková část/textová část odůvodnění) zpracována.

V kap. 1.13 jsou uvedeny požadavky na projektová opatření, která se ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA formulují jako *Podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy*. V souladu s článkem 2 výrokové části DÚRP VRT PRAHA je účelem podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy zpřesnit jejich vedení způsobem, který zajistí jejich potřebné návaznosti a prostorovou využitelnost pro stanovený účel s ohledem na koordinaci s jinými záměry srovnatelného významu a ochranu hodnot území.

**Z HLEDISKA VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ (PILÍŘŮ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE)
JE DÚRP VRT PRAHA ZA PODMÍNEK RESPEKTOVÁNÍ OPATŘENÍ NAVRŽENÝCH V RÁMCI
DOKUMENTACE VVURÚ AKCEPTOVATELNÝ.**

**DÚRP VRT PRAHA PŘÍSPĚJE K USPOKOJENÍ POTŘEB SOUČASNÉ GENERACE, ANIŽ BY
OHROŽOVALA PODMÍNKY ŽIVOTA GENERACÍ BUDOUCÍCH.**

**DÚRP VRT PRAHA VYTVÁŘÍ PŘEDPOKLADY PRO VYVÁŽENOST VZTAHU PODMÍNEK
PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST
SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL.**

Použité podklady

Obecná literatura

1. Culek, M. (ed.) a kol. Biogeografické členění České republiky. Brno, 2013.
2. Demek, J., Mackovčín, P. (ed.): Zeměpisný lexikon ČR, 2006.
3. Chytrý, M., Kučera, T. a Kočí, M. Katalog biotopů ČR. Praha: AOPK ČR, 2000.
4. Löw, J., Novák, J. Typologické členění České republiky. Brno: Urbanismus a územní rozvoj – ročník XI-6, 2008.
5. Neuhäuslová Z. a kol. Mapa potenciální přirozené vegetace ČR. Praha: Academia, 1998.
6. Vodný, R., Rozmanová, N., Pokorná, Z. Úkol A.1.9/ÚP – Principy a pravidla územního plánování. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, 2017.
7. Vorel I. a kol. Metodika posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz. Praha: Naděжда Skleničková, 2004.
8. Vorel, I., Kupka, J. Krajinný ráz, Identifikace a hodnocení. Praha: ČVUT v Praze, 2011.

Významné dokumenty a podklady vztahující se k předmětu hodnocení

1. Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, 2, 3, 5, 4, 6, 7, 9 a 8, která je dnem 1. října 2025 závazná pro pořizování a vydávání územně plánovací dokumentace v souladu s § 70 odst. 3 stavebního zákona
2. Textová a grafická část odůvodnění posuzované DÚRP VRT PRAHA (ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha)
3. Textová a grafická část výroku posuzovaného DÚRP VRT PRAHA (ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha)
4. Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024)

5. Územní rozvojový plán (2024)

Další strategické a koncepční dokumenty

1. 8. akční program pro životní prostředí do roku 2030 (2022)
2. Akční plán 2024-2026 Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (2024)
3. Akční plán Cirkulární Česko 2040 pro období 2022–2027 (2022)
4. Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 (2019)
5. Akční plán Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR na období 2026-2030 (2025)
6. Akční plán Strategie regionálního rozvoje ČR 2023–2024 (2022)
7. Aktualizace Vnitrostátního plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu (2023)
8. Aktualizovaný Národní implementační plán Stockholmské úmluvy o perzistentních organických polutantech v ČR na léta 2024-2029 (2023)
9. Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)
10. Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR 2023–2027 (2023)
11. Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 (2021, aktualizace 2024)
12. Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
13. Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024–2030 s výhledem do roku 2050 (2023)
14. Generel odvodnění hl. m. Prahy – I. koncepční část (2002)
15. Generel odvodnění hl. m. Prahy – II. detailní část (průběžně od roku 2002)

16. Generel zásobování vodou hl. m. Prahy (2001)
17. Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030 (2021)
18. Koncepce bydlení České republiky 2021+ (2021)
19. Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 (2021)
20. Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035 (koncepce je ve fázi pořizování)
21. Koncepce péče o zeď v hl. m. Praze (2010)
22. Koncepce rozvoje venkova 2021–2027 (2020)
23. Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030 (2020)
24. Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty hlavního města Prahy na období 2016–2025 (2016)
25. Krajský plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy 2016–2025 (2016)
26. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2021)
27. Národní akční plán čisté mobility (2015, aktualizace 2024)
28. Národní program snižování emisí ČR (poslední aktualizace 2023)
29. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030 (2021)
30. Nový rámec EU pro městskou mobilitu (2021)
31. Plán dílčího povodí Dolní Vltavy (2022)
32. Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2025–2035 s výhledem do roku 2035 (2024)
33. Plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy (2016)
34. Plán rozvoje vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy (2005, ve znění dalších aktualizací)
35. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019)
36. Politika architektury a stavební kultury České republiky (2015, aktualizace 2022)
37. Politika krajiny České republiky (2025)
38. Politika ochrany klimatu v České republice (2017)
39. Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze (2008)
40. Program předcházení vzniku odpadů České republiky (2014)
41. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017)
42. Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ aglomerace – Praha CZ01 (2021, aktualizace 2024)
43. Státní energetická koncepce (2015)
44. Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (aktualizace 2021)
45. Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020)
46. Strategický plán hl. m. Prahy (2000, aktualizace 2016)
47. Strategický rámec Cirkulární Česko 2040 (2021)
48. Strategický rámec Česká republika 2030 (2024)
49. Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 – Zdraví ČR 2030 (2019, aktualizace 2020)
50. Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2020)
51. Strategie aktivní mobility v Praze (2022)
52. Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 (2020)
53. Strategie hlavního města Prahy pro cirkulární ekonomiku — Cirkulární Praha 2030 (2022)
54. Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050 (2025)
55. Strategie ochrany před povodněmi na území ČR (2000)
56. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)
57. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015, aktualizace 2021)

58. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
 59. Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze (2021)
 60. Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2021–2030 (2021)
 61. Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
 62. Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (2018)
 63. Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030 (2017, aktualizace 2025)
 64. Surovinová politika České republiky v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
 65. Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy (2010, aktualizace 2024)
 66. Územní agenda 2030 – Budoucnost pro všechny oblasti (2020)
 67. Územní energetická koncepce hl. m. Prahy (2013–2033) (aktualizace 2014)
 68. Vytvoření Unie odolné vůči změně klimatu – nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu (2021)
 69. Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy (2010)
 70. Zásady urbánní politiky ČR (2010, poslední aktualizace 2023)
 71. Zelená dohoda pro Evropu (2019)
 72. Zpráva o hodnocení jakosti povrchových vod v dílčím povodí Dolní Vltavy za období 2023-2024 (2025)
 73. Zpráva o hodnocení množství a jakosti podzemních vod v dílčím povodí Dolní Vltavy za rok 2024 (2025)
- Internetové zdroje**
1. <https://csu.gov.cz/>
Český statistický úřad
 2. <http://geoportal.gov.cz>
Národní geoportál INSPIRE
 3. <http://heis.vuvv.cz>
Hydroekologický informační systém VÚV T.G.M., v.v.i.
 4. <http://isad.npu.cz>
Informační systém o archeologických datech
 5. <http://portal.chmi.cz/>
Český hydrometeorologický ústav
 6. <http://sekm.cz/>
Systém evidence kontaminovaných míst
 7. <http://www.cuzk.cz>
Český úřad zeměměřický a katastrální
 8. <http://www.geology.cz>
Česká geologická služba
 9. <http://www.geoportalpraha.cz>
Geoportál hl. m. Prahy
 10. <http://www.iprpraha.cz/>
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
 11. <http://www.mzp.cz>
Ministerstvo životního prostředí
 12. <http://www.ochranaprirody.cz/>
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
 13. <http://www.praha.eu>
Portál hlavního města Prahy
 14. <https://data.nature.cz/>
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR – Poskytování dat
 15. <https://geoportal.npu.cz>
Národní památkový ústav – geoportál
 16. <https://portal.nature.cz>
Portál Informačního systému ochrany přírody
 17. <https://www.pamatkovykatalog.cz/>
Památkový katalog – Národní památkový ústav
 18. <https://geoportal.mzcr.cz/shm/?locale=cs>
Strategické hlukové mapování z roku 2022

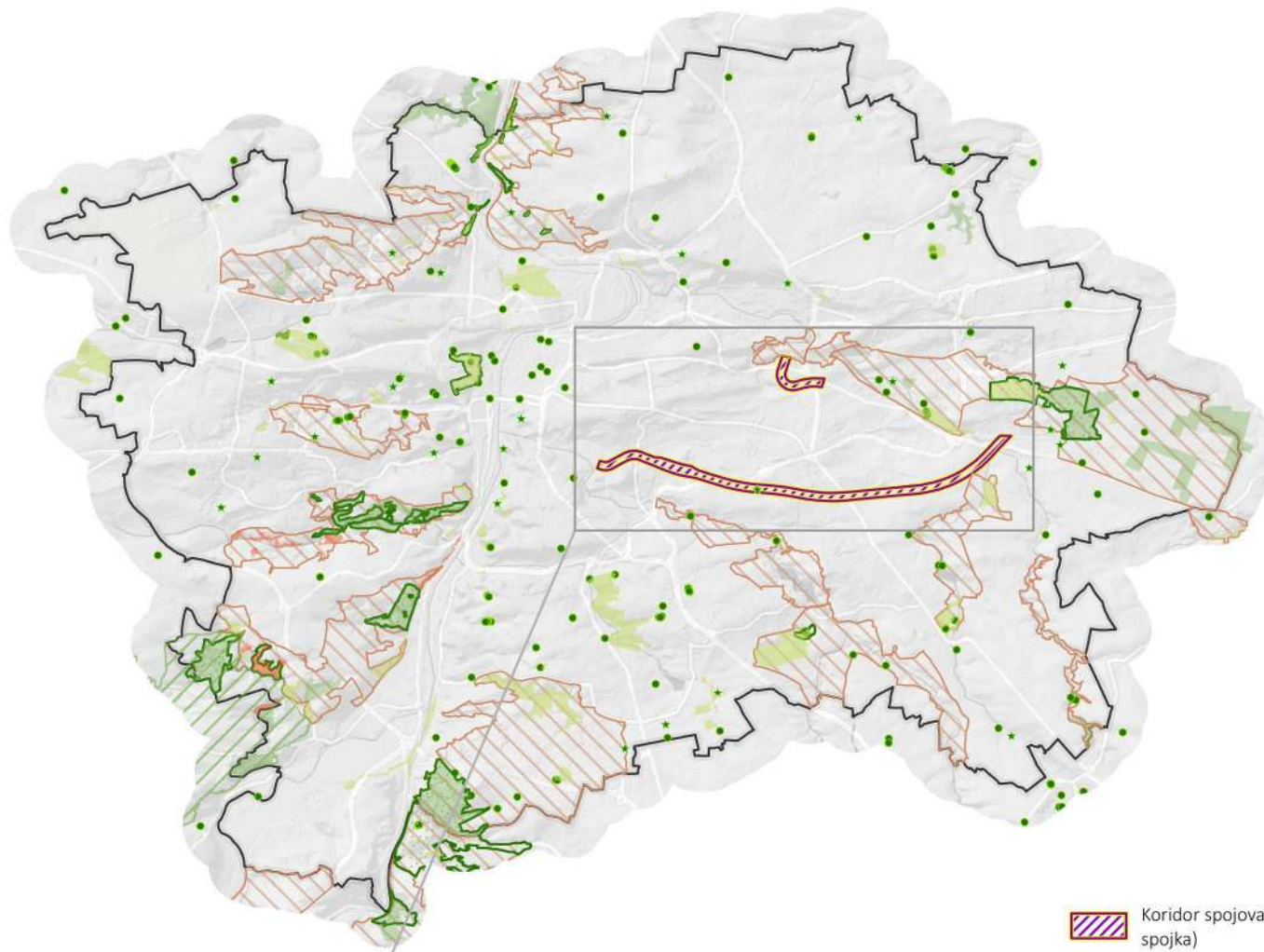
Legislativa

1. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
2. Vyhláška č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů
3. Vyhláška č. 395/1992 Sb. ministerstva životního prostředí ČR, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
4. Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti
5. Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů, a posuzování vlastnosti odpadů (Katalog odpadů)
6. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
8. Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů
9. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů
10. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
11. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
12. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
13. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
14. Zákon č. 263/2016 Sb., atomový zákon, ve znění pozdějších předpisů
15. Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů
16. Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
17. Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů
18. Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
19. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
20. Zákon č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů
21. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění
22. Zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů

Použité metodické podklady

1. MANUÁL SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti; Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (MŽP, 2025)

PŘÍLOHA Č. 1 – VÝKRES A: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY



Zvláště chráněná území

- chráněná krajinná oblast (CHKO)
- přírodní rezervace (PR)
- přírodní památka (PP)
- národní přírodní památka (NPP)

NATURA2000

- evropsky významná lokalita (EVL)

Obecná ochrana

- přírodní park (PPK)
- významný krajinný prvek – registrovaný
- památný strom

- Koridor spojující tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábreží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUČÍ PROJEKTU

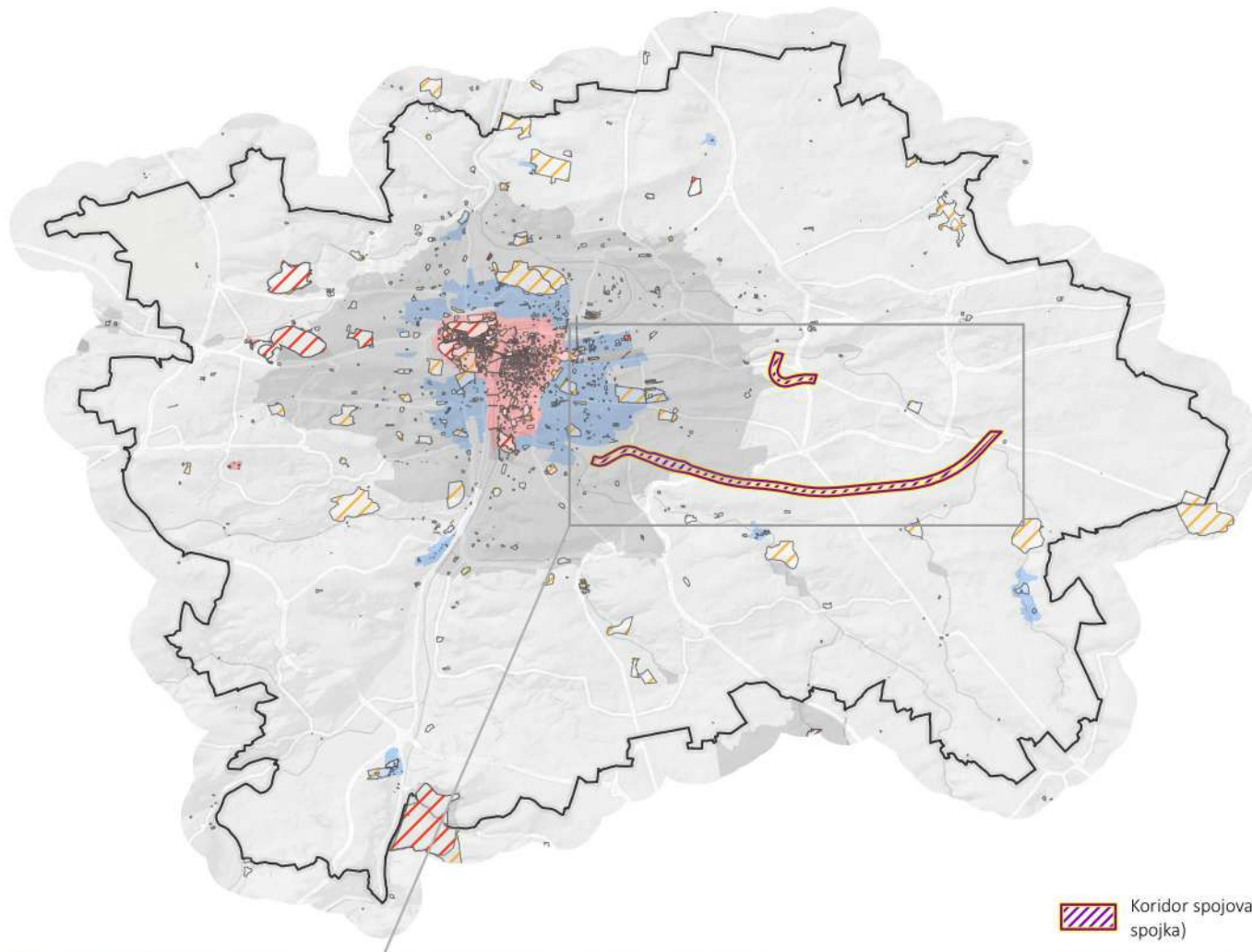
Ing. Libor Ládyš
GRAFICKÝ ZPRACOVALA
Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM
leden 2026

MĚŘÍTKO
1 : 200 000



PŘÍLOHA Č. 1 – VÝKRES B: PAMÁTKOVÁ PÉČE



- kulturní památka
- národní kulturní památka
- ochranná pásma
- památková rezervace
- památková zóna



- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUcí PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM

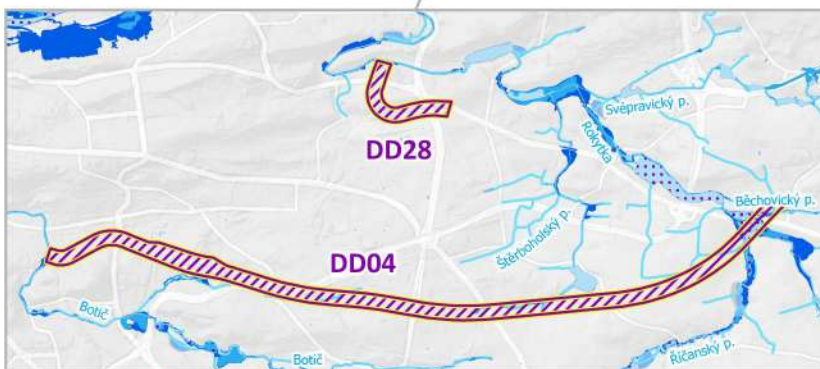
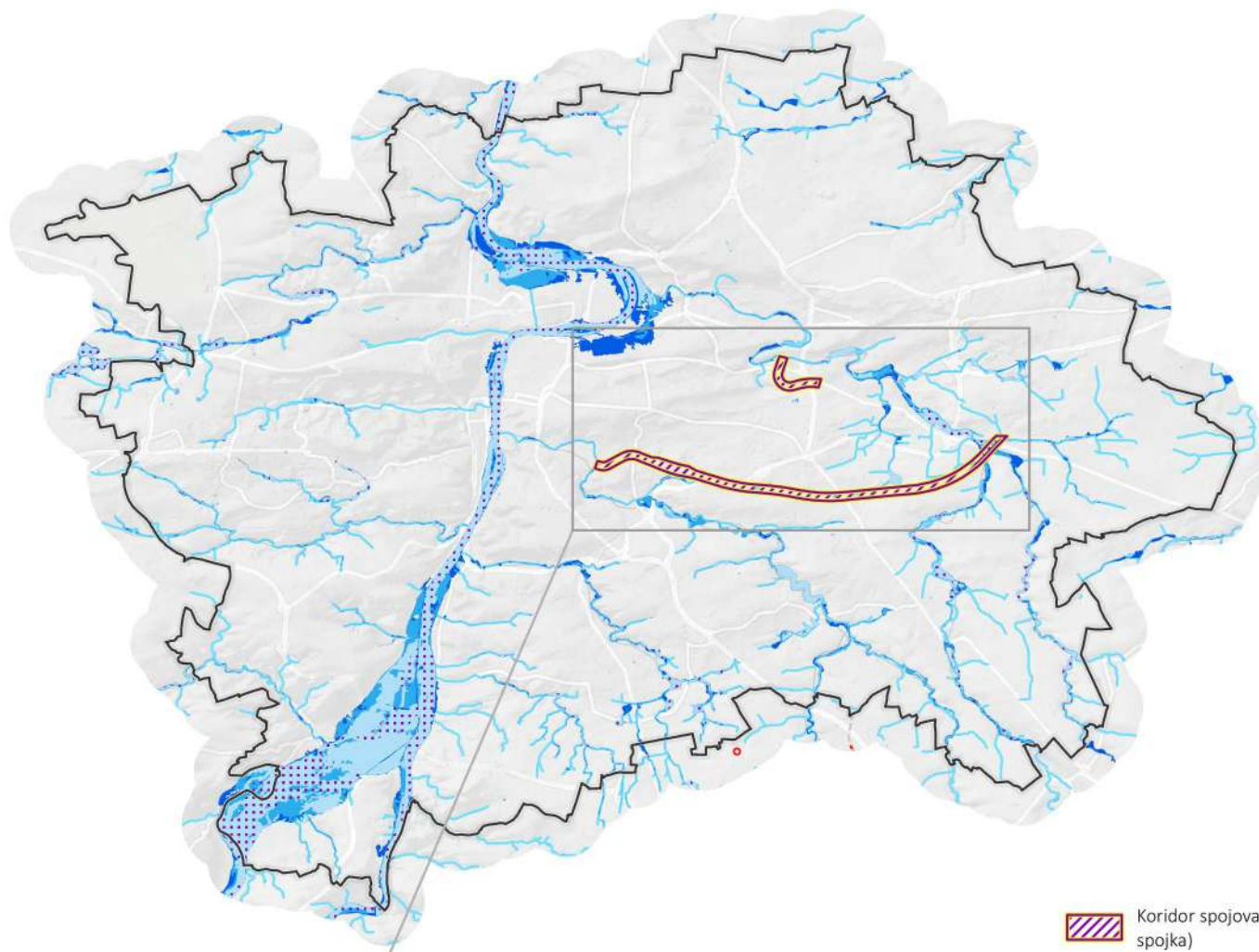
leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000



PŘÍLOHA Č. 1 – VÝKRES C: OCHRANA VOD



- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

- vodní tok
 - vodní plocha
 - ochranné pásmo vodního zdroje
- Záplavová území dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách
- záplavové území Q_5
 - záplavové území Q_{20}
 - záplavové území Q_{100}
 - aktivní zóna Q_{100}

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábreží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUČÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM

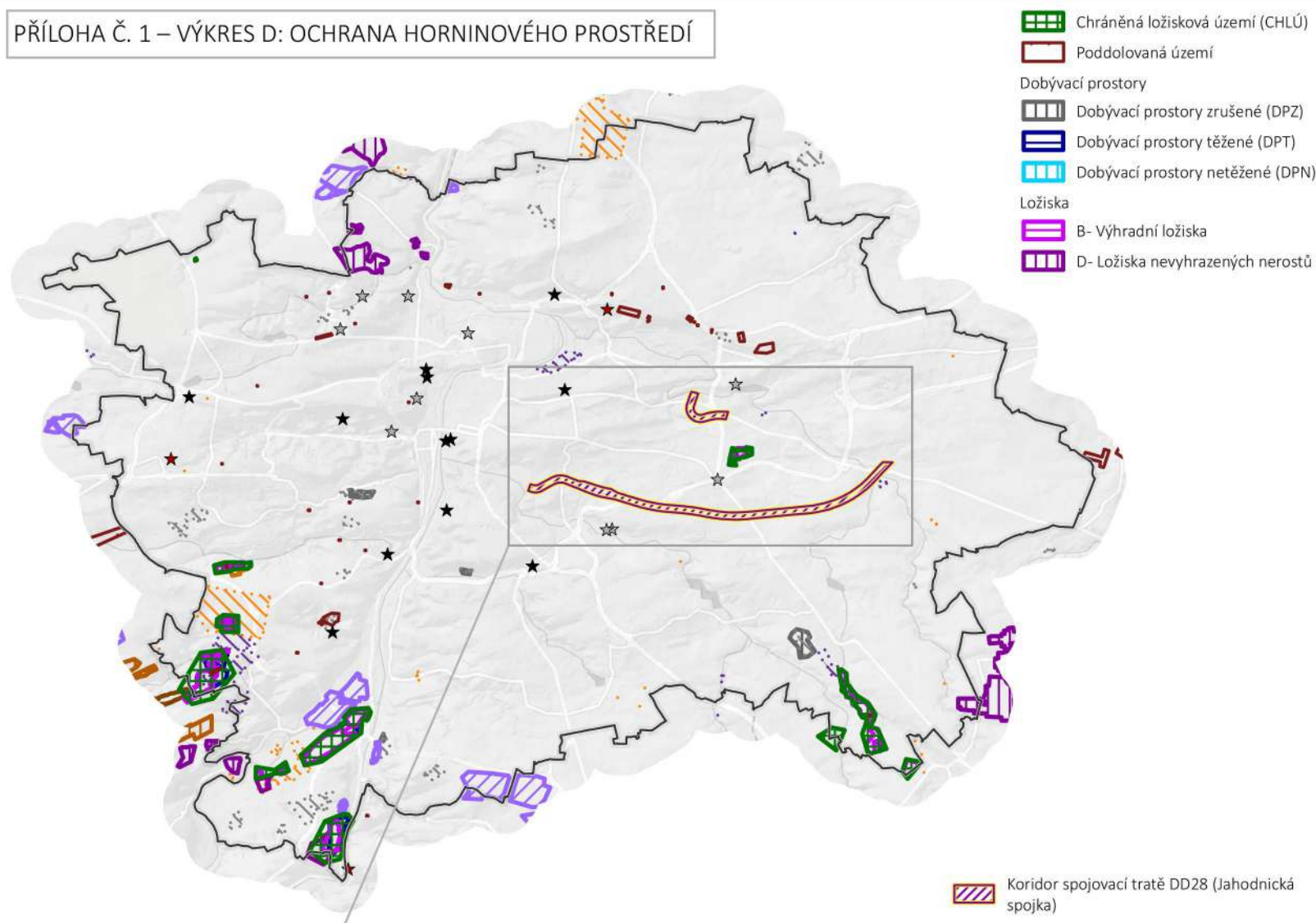
leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000



PŘÍLOHA Č. 1 – VÝKRES D: OCHRANA HORNINOVÉHO PROSTŘEDÍ



- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- hranice kraje / Hlavního města Prahy



Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábreží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUCÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

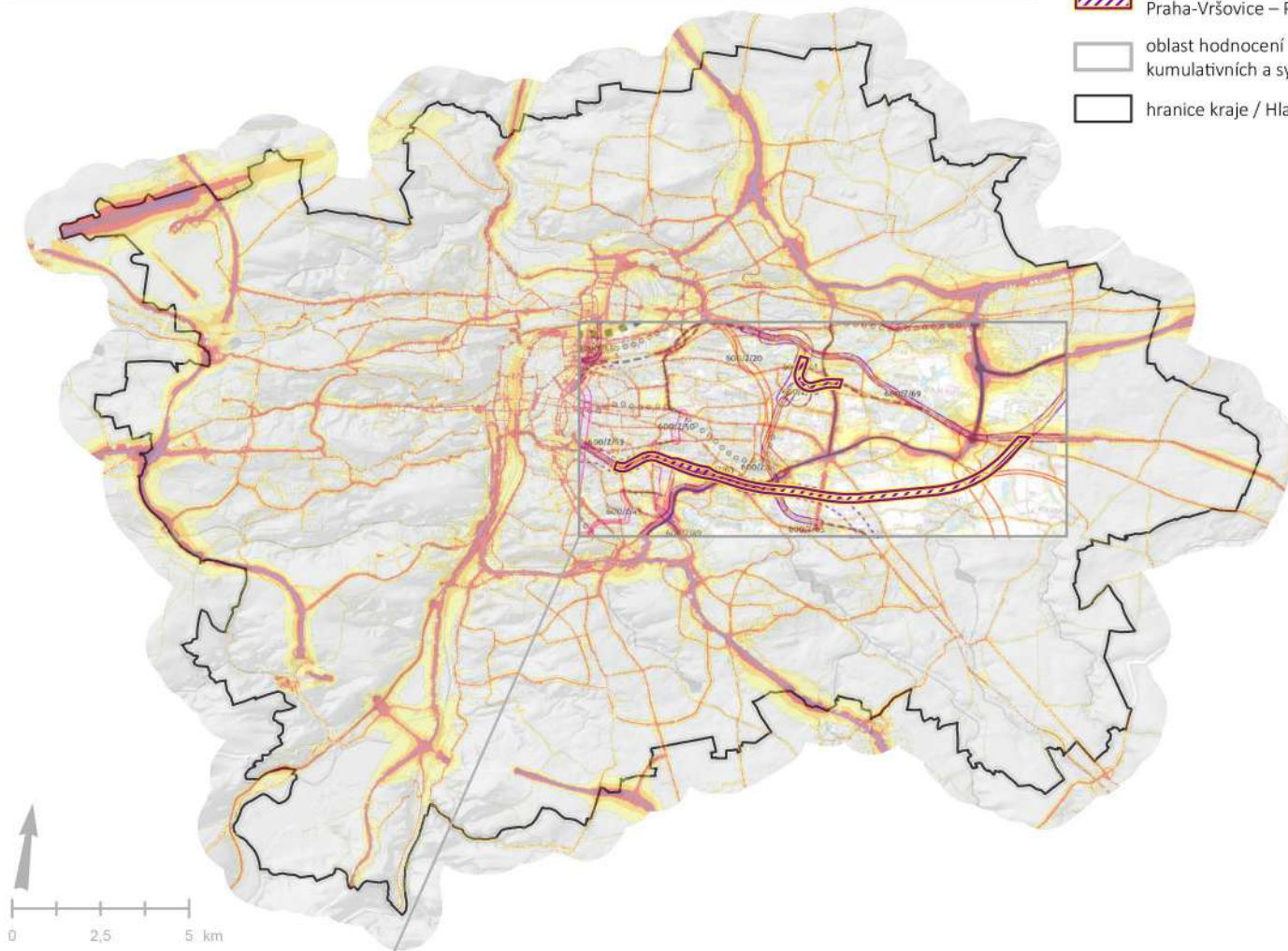
DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000

PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES A1: NADLIMITNĚ ZASAŽENÁ ÚZEMÍ HLUKEM – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

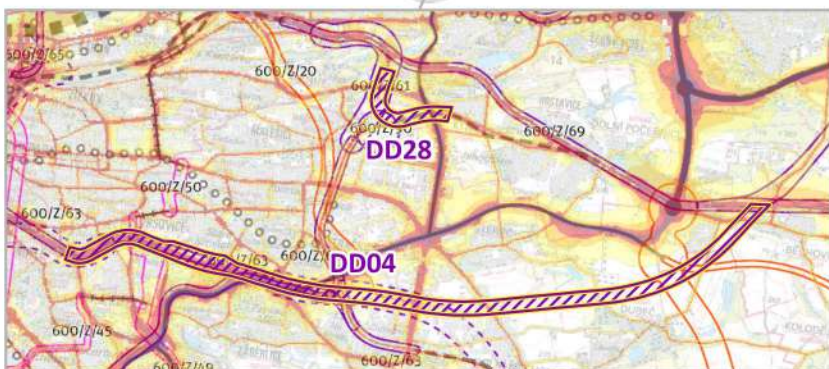


- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

Strategické hlukové mapování 2022

Hladiny hlukového ukazatele L_{in}

- 50- 55 dB
- 55- 60 dB
- 60- 65 dB
- 65- 70 dB
- > 70 dB



Plochy a koridory využívané pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory dopr. infrastruktury

- Komunikační síť
- Komunikační síť (územní rezerva)
- Veřejná doprava
- Veřejná doprava (územní rezerva)
- Železniční doprava
- Železniční doprava (územní rezerva)

Stavové prvky dopravní infrastruktury

- Mimoúrovňová křižovatka (stav)
- Pražský okruh, dálnice (stav)
- Městský okruh, hlavní radiála (stav)
- Trať metra (stav)
- Tramvajová trať (stav)
- Železniční trať (stav)

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUcí PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKÝ ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

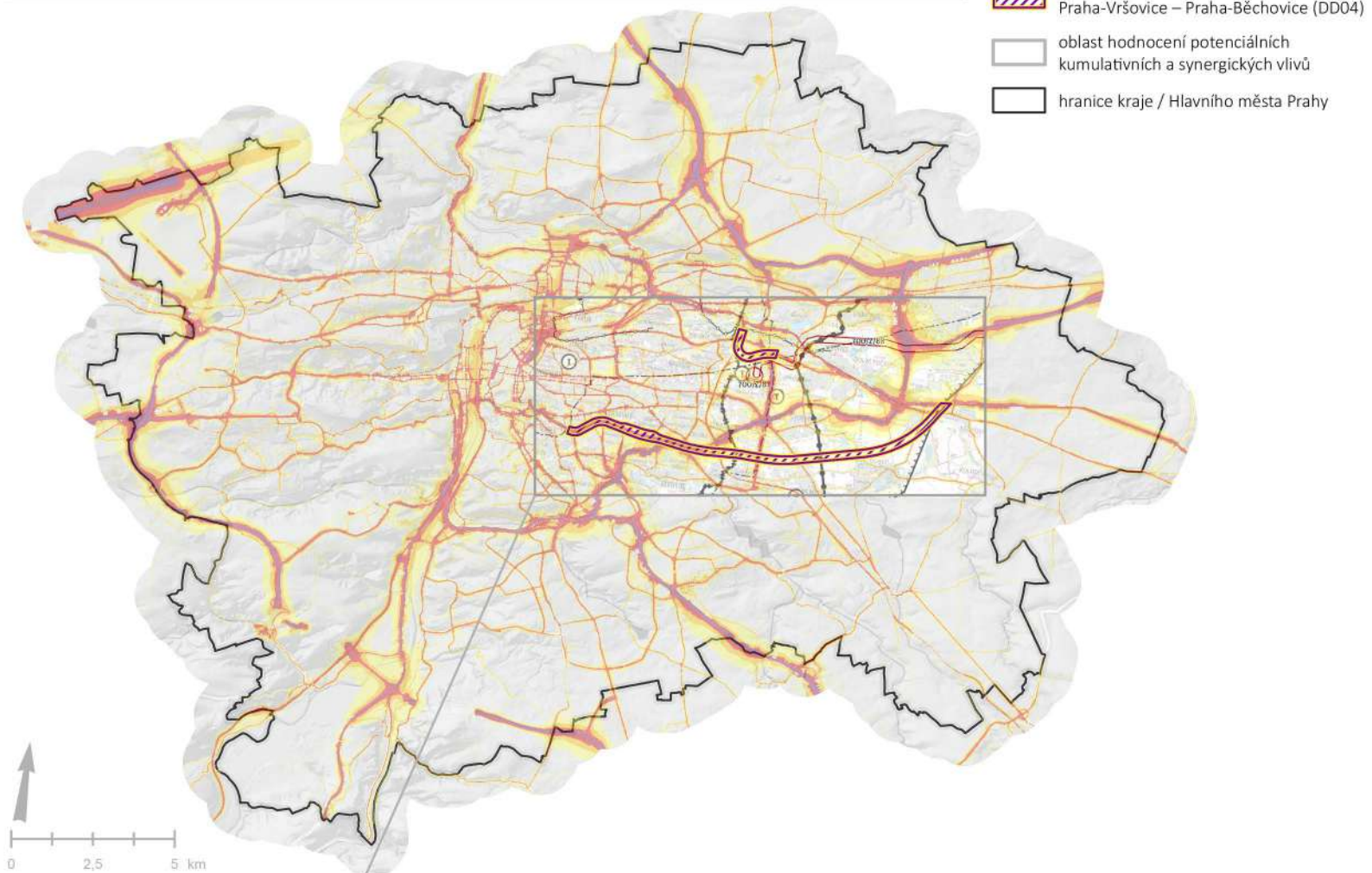
DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

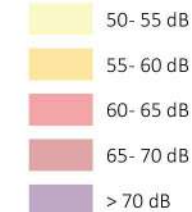
1 : 200 000

PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES A2: NADLIMITNĚ ZASAŽENÁ ÚZEMÍ HLUKEM – TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



Strategické hlukové mapování 2022

Hladiny hlukového ukazatele L_{in}



Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUCÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM

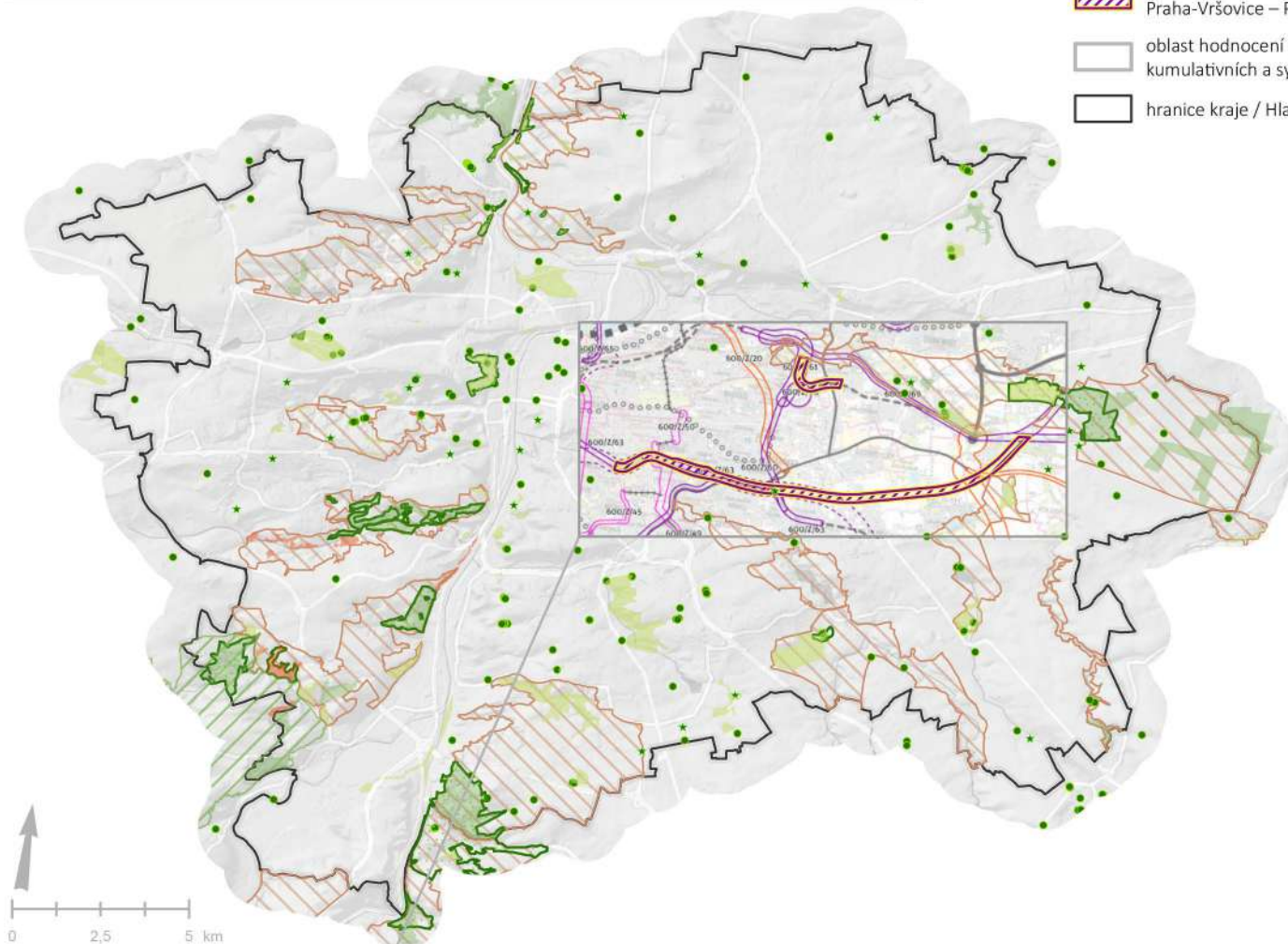
leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000



PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES B1: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

Zvláště chráněná území

- chráněná krajinná oblast (CHKO)
- přírodní rezervace (PR)
- přírodní památka (PP)
- národní přírodní památka (NPP)

NATURA2000

- evropsky významná lokalita (EVL)

Obecná ochrana

- přírodní park (PPk)
- významný krajinný prvek – registrovaný
- památný strom

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvoje plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábreží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUČÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš
GRAFICKÝ ZPRACOVALA
Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM
leden 2026

MĚŘÍTKO
1 : 200 000

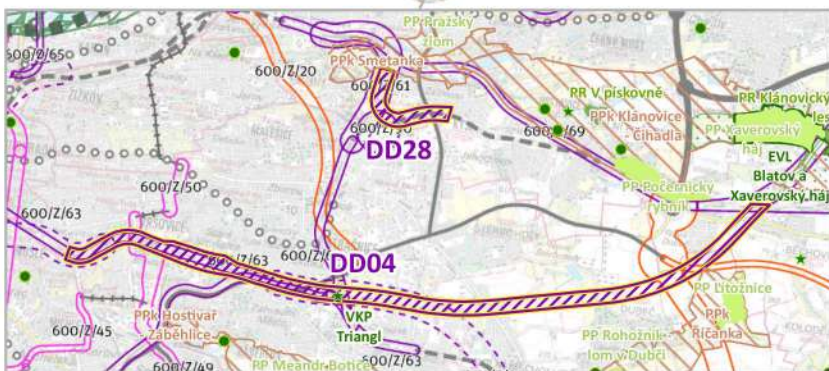
Plochy a koridory využívané pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory dopr. infrastruktury

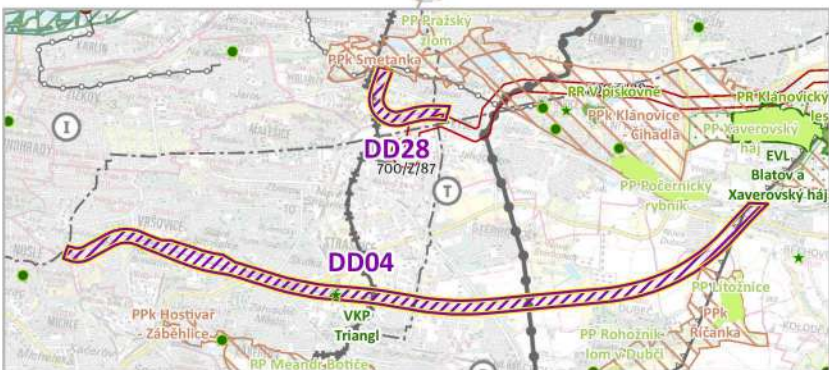
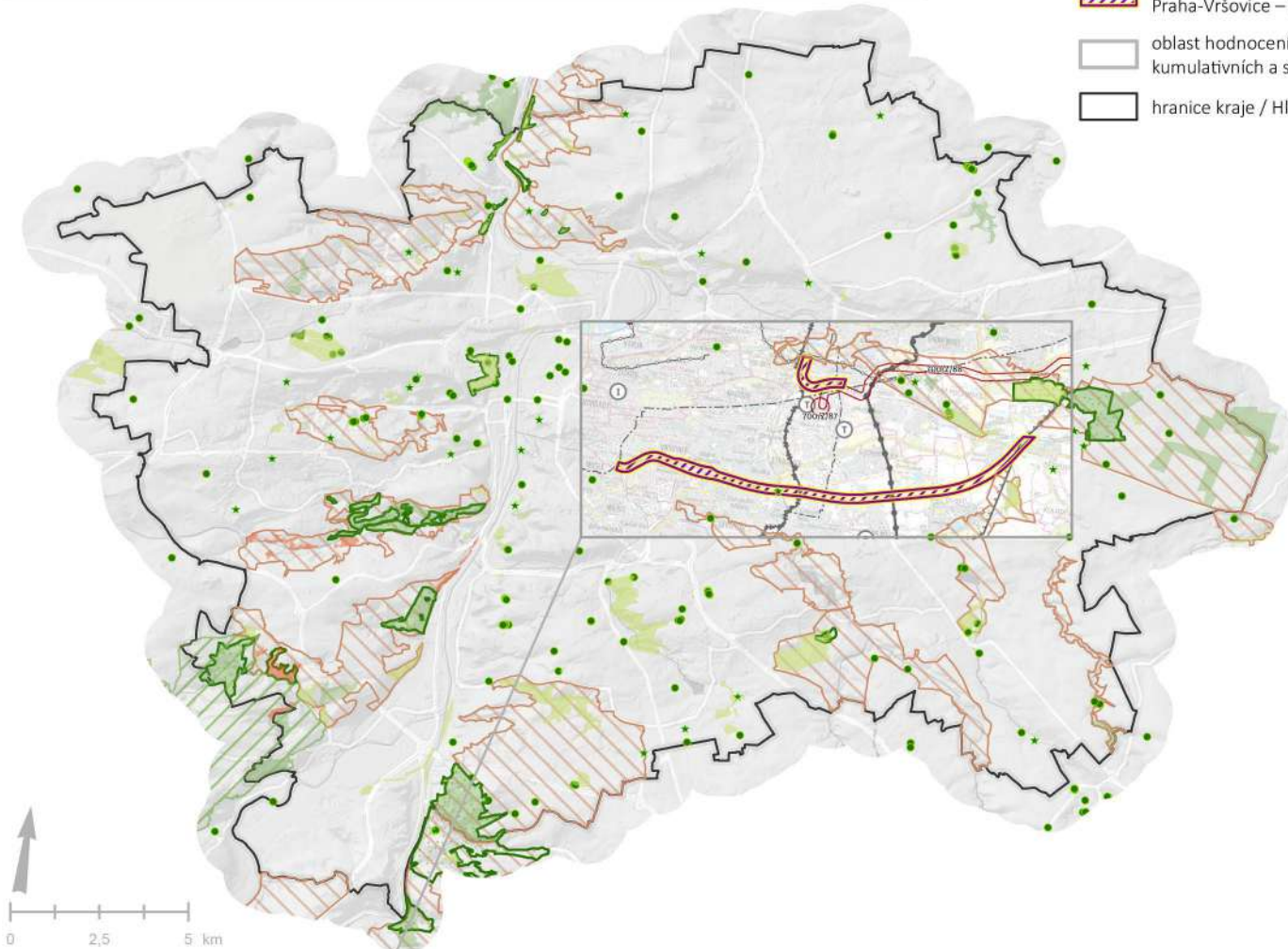
- Komunikační síť
- Komunikační síť (územní rezerva)
- Veřejná doprava
- Veřejná doprava (územní rezerva)
- Železniční doprava
- Železniční doprava (územní rezerva)

Stavové prvky dopravní infrastruktury

- Mimoúrovňová křižovatka (stav)
- Pražský okruh, dálnice (stav)
- Městský okruh, hlavní radiála (stav)
- Trať metra (stav)
- Tramvajová trať (stav)
- Železniční trať (stav)



PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES B2: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY – TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



 Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)

 Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)

 oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergičských vlivů

 hranice kraje / Hlavního města Prahy

Zvláště chráněná území

 chráněná krajinná oblast (CHKO)

přírodní rezervace (PR)

 přírodní památka (PP)

 národní přírodní památka (NPP)

NATURA2000

 evropsky významná lokalita (EVL)

Obecná ochrana

 přírodní park (PPk)

★ významný krajinný prvek – registrovaný

- památný strom

Plochy a koridory využívané pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory tech. infrastruktury

☐ Zásobování elektrickou energií

Stavové prvky technické infrastruktury

I Zařízení elektronických

1. $\frac{1}{2}$ 2. $\frac{1}{3}$ 3. $\frac{1}{4}$ 4. $\frac{1}{5}$ 5. $\frac{1}{6}$ 6. $\frac{1}{7}$ 7. $\frac{1}{8}$ 8. $\frac{1}{9}$ 9. $\frac{1}{10}$ 10. $\frac{1}{11}$ 11. $\frac{1}{12}$ 12. $\frac{1}{13}$ 13. $\frac{1}{14}$ 14. $\frac{1}{15}$ 15. $\frac{1}{16}$ 16. $\frac{1}{17}$ 17. $\frac{1}{18}$ 18. $\frac{1}{19}$ 19. $\frac{1}{20}$ 20. $\frac{1}{21}$ 21. $\frac{1}{22}$ 22. $\frac{1}{23}$ 23. $\frac{1}{24}$ 24. $\frac{1}{25}$ 25. $\frac{1}{26}$ 26. $\frac{1}{27}$ 27. $\frac{1}{28}$ 28. $\frac{1}{29}$ 29. $\frac{1}{30}$ 30. $\frac{1}{31}$ 31. $\frac{1}{32}$ 32. $\frac{1}{33}$ 33. $\frac{1}{34}$ 34. $\frac{1}{35}$ 35. $\frac{1}{36}$ 36. $\frac{1}{37}$ 37. $\frac{1}{38}$ 38. $\frac{1}{39}$ 39. $\frac{1}{40}$ 40. $\frac{1}{41}$ 41. $\frac{1}{42}$ 42. $\frac{1}{43}$ 43. $\frac{1}{44}$ 44. $\frac{1}{45}$ 45. $\frac{1}{46}$ 46. $\frac{1}{47}$ 47. $\frac{1}{48}$ 48. $\frac{1}{49}$ 49. $\frac{1}{50}$ 50. $\frac{1}{51}$ 51. $\frac{1}{52}$ 52. $\frac{1}{53}$ 53. $\frac{1}{54}$ 54. $\frac{1}{55}$ 55. $\frac{1}{56}$ 56. $\frac{1}{57}$ 57. $\frac{1}{58}$ 58. $\frac{1}{59}$ 59. $\frac{1}{60}$ 60. $\frac{1}{61}$ 61. $\frac{1}{62}$ 62. $\frac{1}{63}$ 63. $\frac{1}{64}$ 64. $\frac{1}{65}$ 65. $\frac{1}{66}$ 66. $\frac{1}{67}$ 67. $\frac{1}{68}$ 68. $\frac{1}{69}$ 69. $\frac{1}{70}$ 70. $\frac{1}{71}$ 71. $\frac{1}{72}$ 72. $\frac{1}{73}$ 73. $\frac{1}{74}$ 74. $\frac{1}{75}$ 75. $\frac{1}{76}$ 76. $\frac{1}{77}$ 77. $\frac{1}{78}$ 78. $\frac{1}{79}$ 79. $\frac{1}{80}$ 80. $\frac{1}{81}$ 81. $\frac{1}{82}$ 82. $\frac{1}{83}$ 83. $\frac{1}{84}$ 84. $\frac{1}{85}$ 85. $\frac{1}{86}$ 86. $\frac{1}{87}$ 87. $\frac{1}{88}$ 88. $\frac{1}{89}$ 89. $\frac{1}{90}$ 90. $\frac{1}{91}$ 91. $\frac{1}{92}$ 92. $\frac{1}{93}$ 93. $\frac{1}{94}$ 94. $\frac{1}{95}$ 95. $\frac{1}{96}$ 96. $\frac{1}{97}$ 97. $\frac{1}{98}$ 98. $\frac{1}{99}$ 99. $\frac{1}{100}$ 100. $\frac{1}{101}$ 101. $\frac{1}{102}$ 102. $\frac{1}{103}$ 103. $\frac{1}{104}$ 104. $\frac{1}{105}$ 105. $\frac{1}{106}$ 106. $\frac{1}{107}$ 107. $\frac{1}{108}$ 108. $\frac{1}{109}$ 109. $\frac{1}{110}$ 110. $\frac{1}{111}$ 111. $\frac{1}{112}$ 112. $\frac{1}{113}$ 113. $\frac{1}{114}$ 114. $\frac{1}{115}$ 115. $\frac{1}{116}$ 116. $\frac{1}{117}$ 117. $\frac{1}{118}$ 118. $\frac{1}{119}$ 119. $\frac{1}{120}$ 120. $\frac{1}{121}$ 121. $\frac{1}{122}$ 122. $\frac{1}{123}$ 123. $\frac{1}{124}$ 124. $\frac{1}{125}$ 125. $\frac{1}{126}$ 126. $\frac{1}{127}$ 127. $\frac{1}{128}$ 128. $\frac{1}{129}$ 129. $\frac{1}{130}$ 130. $\frac{1}{131}$ 131. $\frac{1}{132}$ 132. $\frac{1}{133}$ 133. $\frac{1}{134}$ 134. $\frac{1}{135}$ 135. $\frac{1}{136}$ 136. $\frac{1}{137}$ 137. $\frac{1}{138}$ 138. $\frac{1}{139}$ 139. $\frac{1}{140}$ 140. $\frac{1}{141}$ 141. $\frac{1}{142}$ 142. $\frac{1}{143}$ 143. $\frac{1}{144}$ 144. $\frac{1}{145}$ 145. $\frac{1}{146}$ 146. $\frac{1}{147}$ 147. $\frac{1}{148}$ 148. $\frac{1}{149}$ 149. $\frac{1}{150}$ 150. $\frac{1}{151}$ 151. $\frac{1}{152}$ 152. $\frac{1}{153}$ 153. $\frac{1}{154}$ 154. $\frac{1}{155}$ 155. $\frac{1}{156}$ 156. $\frac{1}{157}$ 157. $\frac{1}{158}$ 158. $\frac{1}{159}$ 159. $\frac{1}{160}$ 160. $\frac{1}{161}$ 161. $\frac{1}{162}$ 162. $\frac{1}{163}$ 163. $\frac{1}{164}$ 164. $\frac{1}{165}$ 165. $\frac{1}{166}$ 166. $\frac{1}{167}$ 167. $\frac{1}{168}$ 168. $\frac{1}{169}$ 169. $\frac{1}{170}$ 170. $\frac{1}{171}$ 171. $\frac{1}{172}$ 172. $\frac{1}{173}$ 173. $\frac{1}{174}$ 174. $\frac{1}{175}$ 175. $\frac{1}{176}$ 176. $\frac{1}{177}$ 177. $\frac{1}{178}$ 178. $\frac{1}{179}$ 179. $\frac{1}{180}$ 180. $\frac{1}{181}$ 181. $\frac{1}{182}$ 182. $\frac{1}{183}$ 183. $\frac{1}{184}$ 184. $\frac{1}{185}$ 185. $\frac{1}{186}$ 186. $\frac{1}{187}$ 187. $\frac{1}{188}$ 188. $\frac{1}{189}$ 189. $\frac{1}{190}$ 190. $\frac{1}{191}$ 191. $\frac{1}{192}$ 192. $\frac{1}{193}$ 193. $\frac{1}{194}$ 194. $\frac{1}{195}$ 195. $\frac{1}{196}$ 196. $\frac{1}{197}$ 197. $\frac{1}{198}$ 198. $\frac{1}{199}$ 199. $\frac{1}{200}$ 200. $\frac{1}{201}$ 201. $\frac{1}{202}$ 202. $\frac{1}{203}$ 203. $\frac{1}{204}$ 204. $\frac{1}{205}$ 205. $\frac{1}{206}$ 206. $\frac{1}{207}$ 207. $\frac{1}{208}$ 208. $\frac{1}{209}$ 209. $\frac{1}{210}$ 210. $\frac{1}{211}$ 211. $\frac{1}{212}$ 212. $\frac{1}{213}$ 213. $\frac{1}{214}$ 214. $\frac{1}{215}$ 215. $\frac{1}{216}$ 216. $\frac{1}{217}$ 217. $\frac{1}{218}$ 218. $\frac{1}{219}$ 219. $\frac{1}{220}$ 220. $\frac{1}{221}$ 221. $\frac{1}{222}$ 222. $\frac{1}{223}$ 223. $\frac{1}{224}$ 224. $\frac{1}{225}$ 225. $\frac{1}{226}$ 226. $\frac{1}{227}$ 227. $\frac{1}{228}$ 228. $\frac{1}{229}$ 229. $\frac{1}{230}$ 230. $\frac{1}{231}$ 231. $\frac{1}{232}$ 232. $\frac{1}{233}$ 233. $\frac{1}{234}$ 234. $\frac{1}{235}$ 235. $\frac{1}{236}$ 236. $\frac{1}{237}$ 237. $\frac{1}{238}$ 238. $\frac{1}{239}$ 239. $\frac{1}{240}$ 240.

lepelne zarizeni (stav)

-- -- Vodovodní řad (stav)

■ ■ ■ ■ Tepelný napáječ (stav)

○—○— Kanalizační stoka, sběrač (stav)

 Plyovod, ronoov (stay)

↑ ↑

 Nadzemní vedení ZVN (stav)

 Nadzemní vedení VVN (stav)

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL

Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha

 **SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUCÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

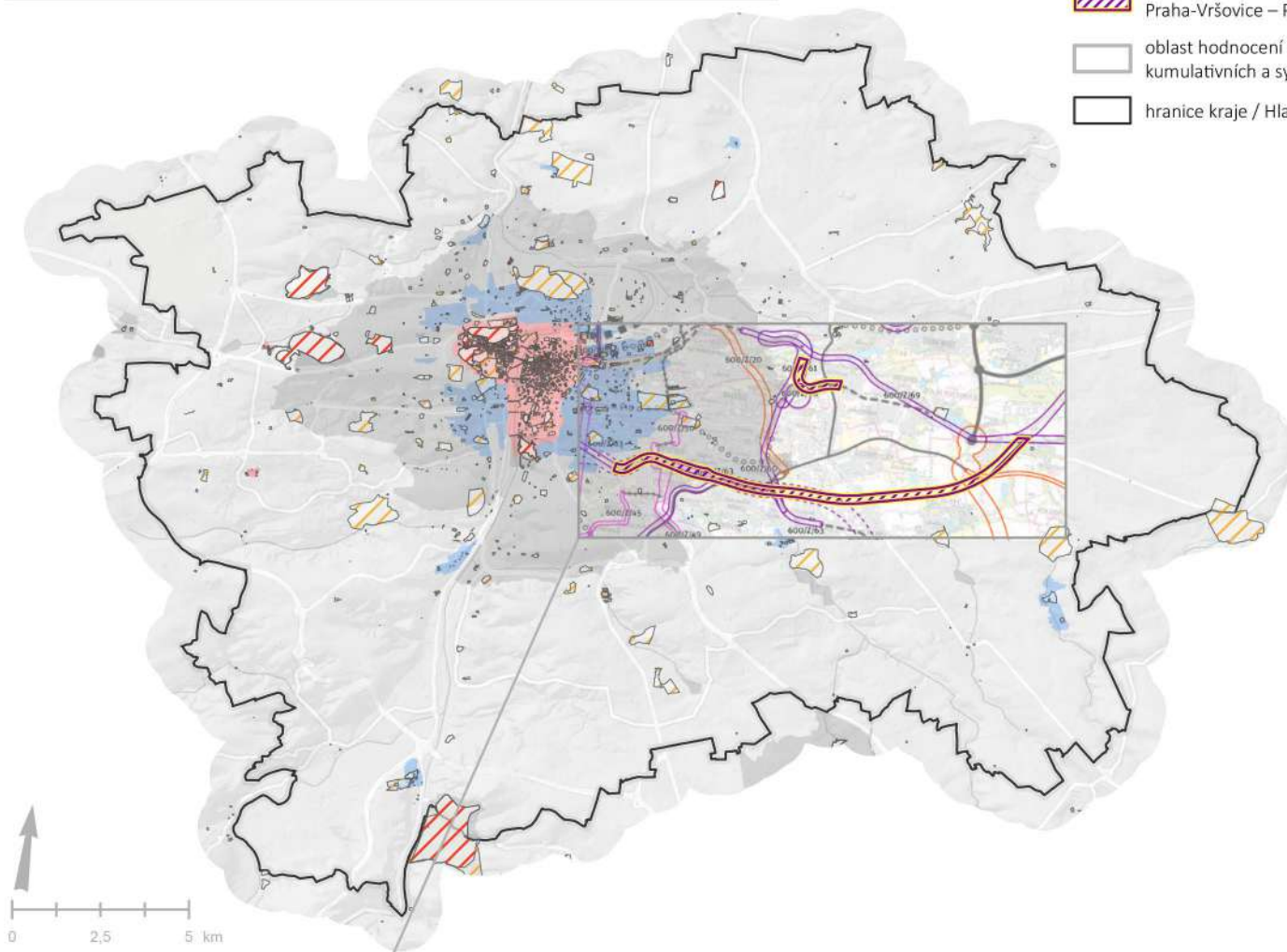
GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM
leden 2026

MĚŘÍTKO
1 : 200 000

PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES C1: PAMÁTKOVÁ PÉČE – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

- kulturní památka
- národní kulturní památka
- ochranná pásma
- památková rezervace
- památková zóna



Plochy a koridory využitě pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory dopr. infrastruktury

- Komunikační síť
- Komunikační síť (územní rezerva)
- Veřejná doprava
- Veřejná doprava (územní rezerva)
- Železniční doprava
- Železniční doprava (územní rezerva)

Stavové prvky dopravní infrastruktury

- Mimoúrovňová křižovatka (stav)
- Pražský okruh, dálnice (stav)
- Městský okruh, hlavní radiála (stav)
- Trať metra (stav)
- Tramvajová trať (stav)
- Železniční trať (stav)

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUCÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

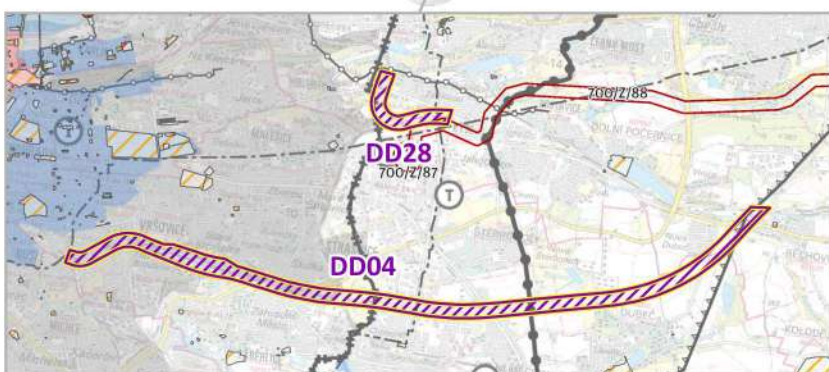
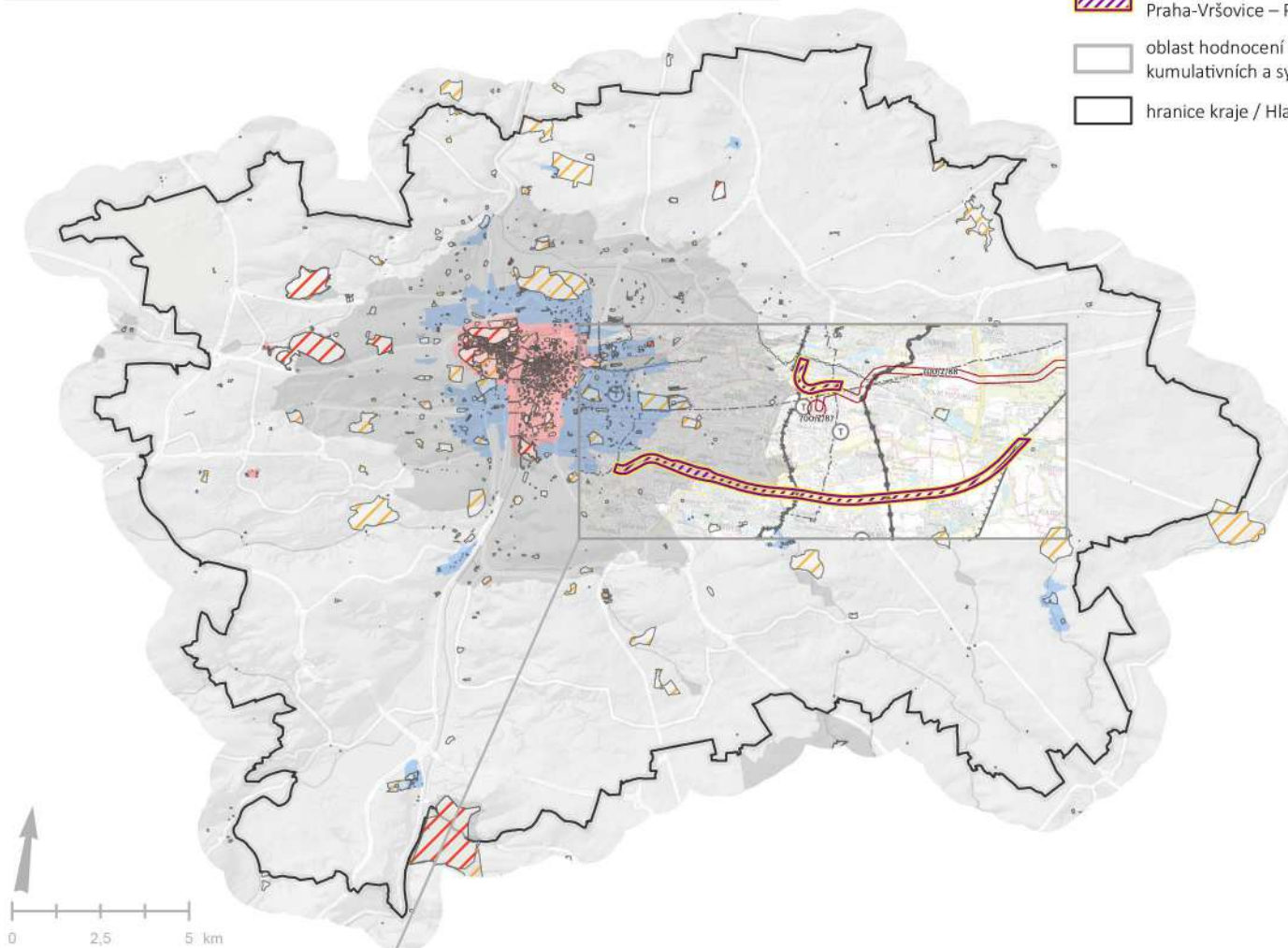
DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000

PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES C2: PAMÁTKOVÁ PÉČE – TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



Plochy a koridory využitě pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory tech. infrastruktury

Zásobování elektrickou energií

Stavové prvky technické infrastruktury

- I Zařízení elektronických kom. (stav)
- T Tepelné zařízení (stav)
- Vodovodní řad (stav)
- Tepelný napáječ (stav)
- Kanalizační stoka, sběrač (stav)
- Plynovod, ropovod (stav)
- Nadzemní vedení ZVN (stav)
- Nadzemní vedení VVN (stav)

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dlížího územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUČÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

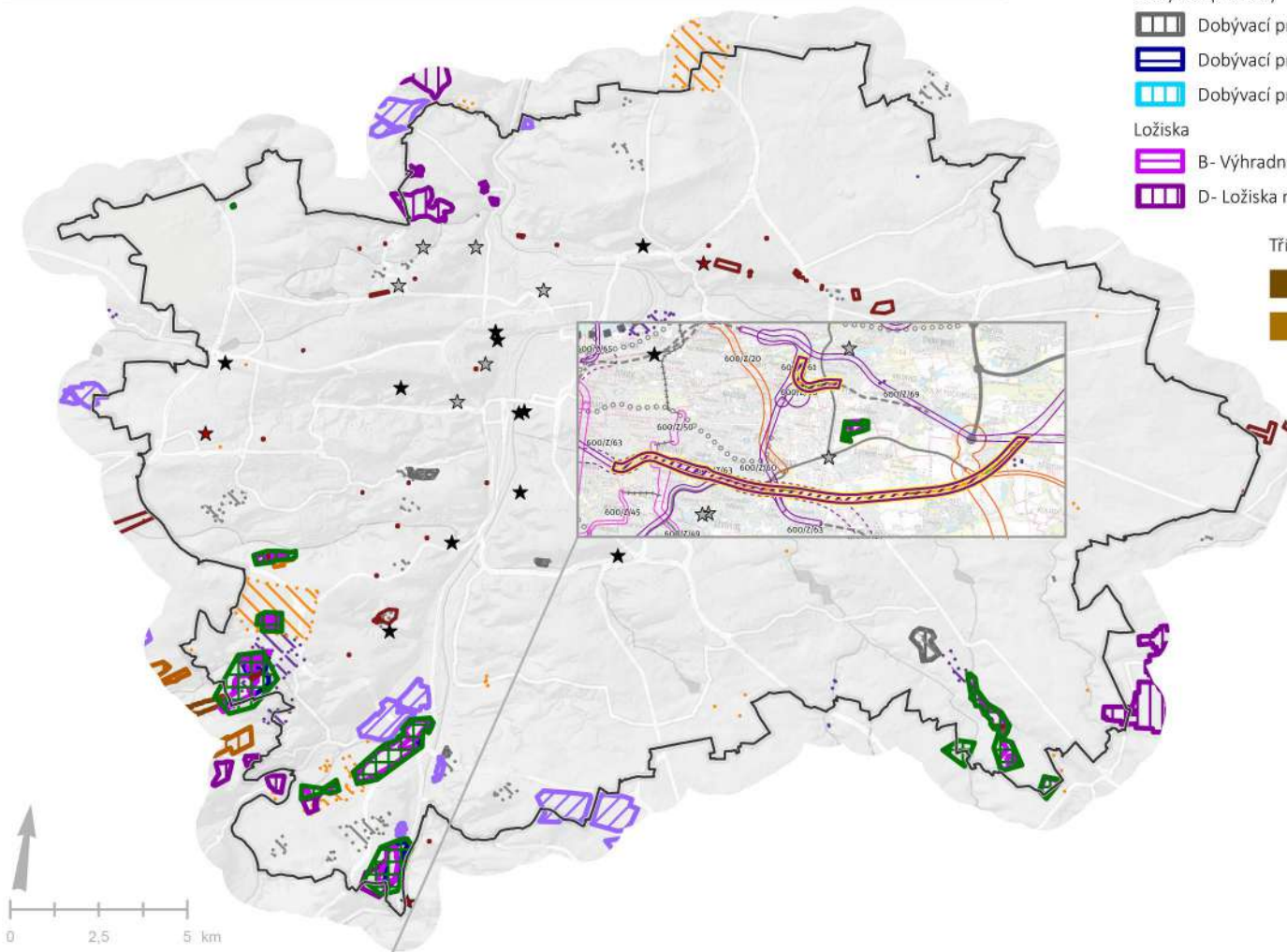
DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000

PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES D1: OCHRANA HORNINOVÉHO PROSTŘEDÍ – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



- Chráněná ložisková území (CHLÚ)
- Poddolovaná území
- Dobývací prostory
 - Dobývací prostory zrušené (DPZ)
 - Dobývací prostory těžené (DPT)
 - Dobývací prostory netěžené (DPN)
- Ložiska
 - B- Výhradní ložiska
 - D- Ložiska nevyhrazených nerostů

- Třída ochrany ZPF
 - I. třída ochrany
 - II. třída ochrany

PUPFL

Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)

Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)

oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů

hranice kraje / Hlavního města Prahy

Zdroje

- N- Nebilancované zdroje (vyhrazené i nevyhrazené nerosty)
- P- Předpokládané ložisko (schválený prognózní zdroj) vyhrazeného nerostu
- Q- Ostatní prognózní zdroje
- R- Předpokládaná ložiska (registrované prognózní zdroje) nevyhrazeného nerostu
- U- Vytěžené objekty (s ukončenou těžbou)
- V- Oblasti negativního průzkumu a neperspektivní zdroje
- Z- Zrušené objekty (ložisko nebo zdroj)

Svahové deformace bodové

- sesuv, aktivní
- sesuv, dočasně uklidněný
- sesuv, uklidněný

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábreží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUČÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKÝ ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000

Plochy a koridory využívané pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory dopr. infrastruktury

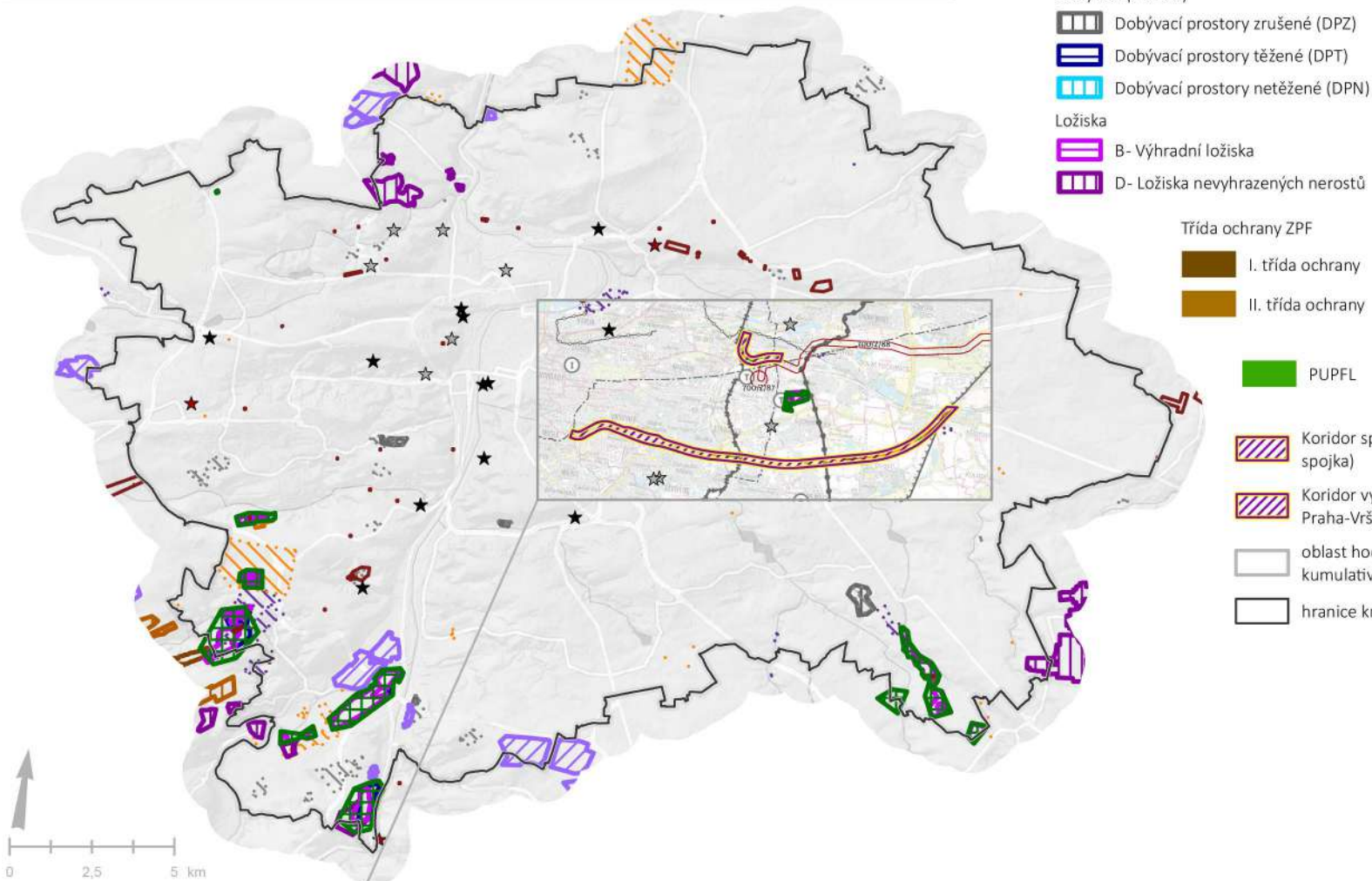
- Komunikační síť
- Komunikační síť (územní rezerva)
- Veřejná doprava
- Veřejná doprava (územní rezerva)
- Železniční doprava
- Železniční doprava (územní rezerva)

Stavové prvky dopravní infrastruktury

- Mimoúrovňová křižovatka (stav)
- Pražský okruh, dálnice (stav)
- Městský okruh, hlavní radiála (stav)
- Trať metra (stav)
- Tramvajová trať (stav)
- Železniční trať (stav)



PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES D2: OCHRANA HORNINOVÉHO PROSTŘEDÍ – TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



Zdroje

- N- Nebilancované zdroje (vyhrazené i nevyhrazené nerosty) (Purple diagonal stripes)
- P- Předpokládané ložisko (schválený prognózní zdroj) vyhrazeného nerostu (Brown diagonal stripes)
- Q- Ostatní prognózní zdroje (Orange diagonal stripes)
- R- Předpokládaná ložiska (registrované prognózní zdroje) nevyhrazeného nerostu (Orange diagonal stripes)
- U- Vytěžené objekty (s ukončenou těžbou) (Grey diagonal stripes)
- V- Oblasti negativního průřezu a neperspektivní zdroje (Orange diagonal stripes)
- Z- Zrušené objekty (ložisko nebo zdroj) (Purple diagonal stripes)

Svahové deformace bodové

- ★ sesuv, aktivní
- ☆ sesuv, dočasně uklidněný
- ★ sesuv, uklidněný

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábreží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUCÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000

Plochy a koridory využitě pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory tech. infrastruktury

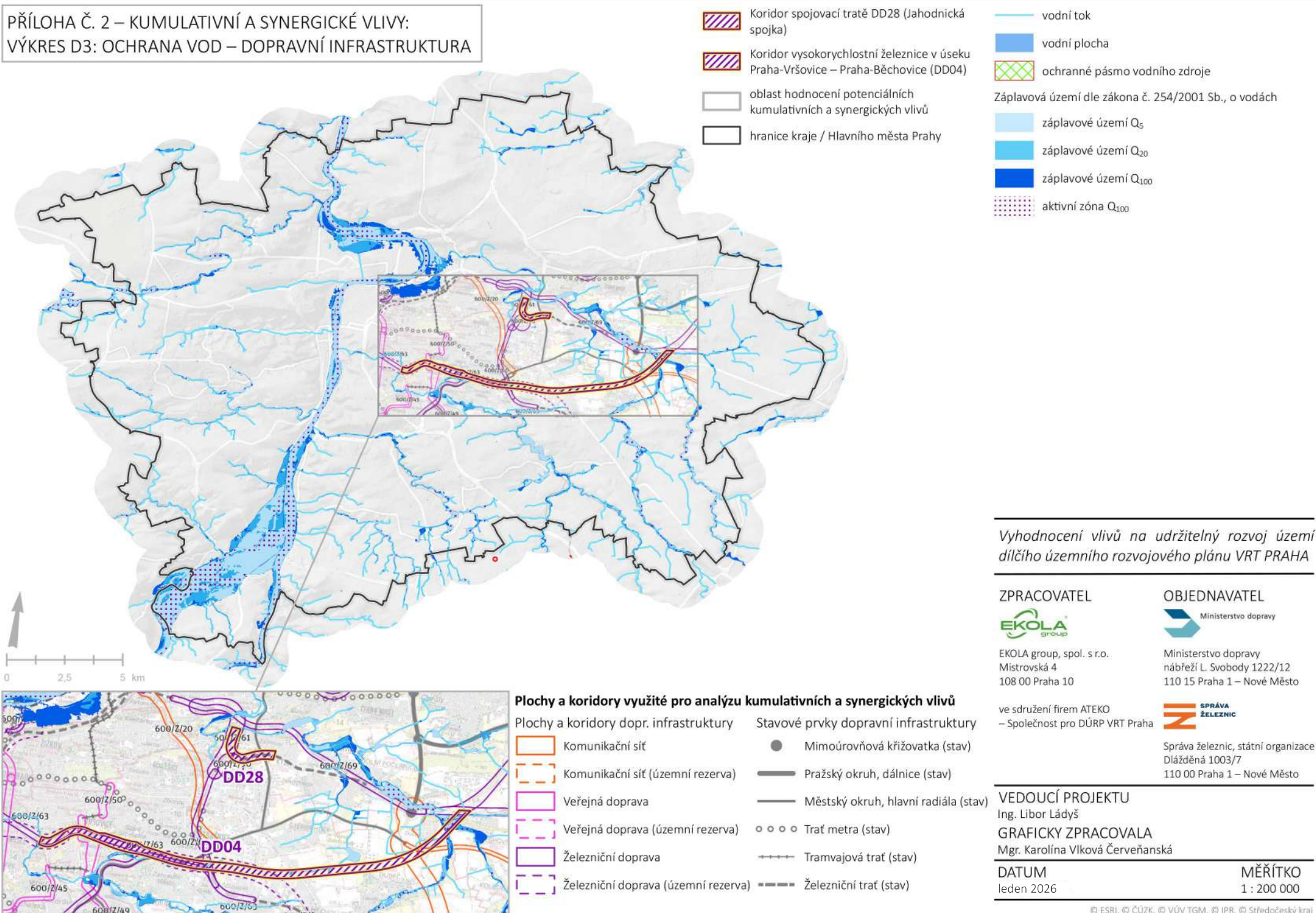
Zásobování elektrickou energií

Stavové prvky technické infrastruktury

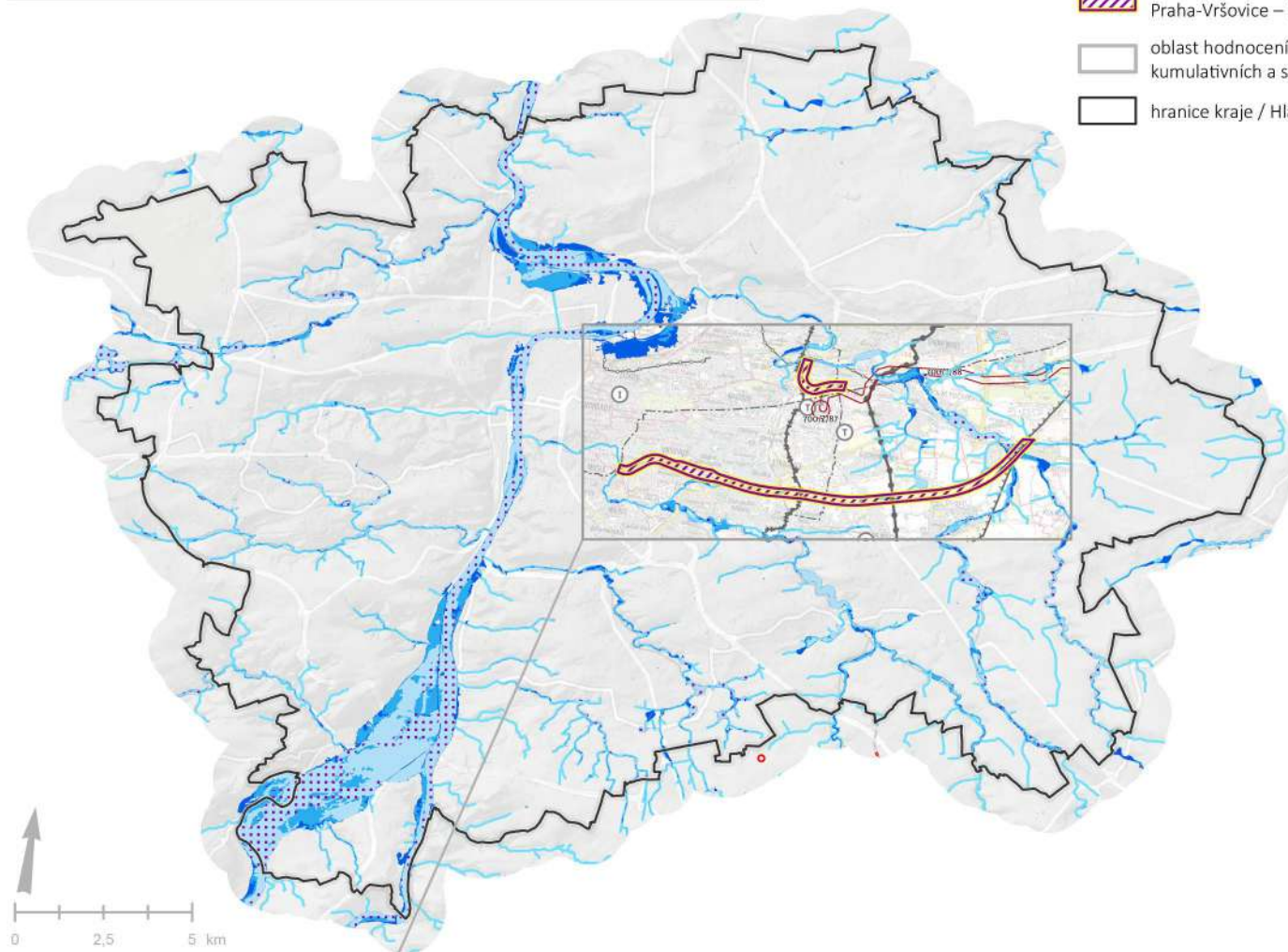
- I Zařízení elektronických kom. (stav)
- T Tepelné zařízení (stav)
- Vodovodní řad (stav)
- Tepelný napáječ (stav)
- Kanalizační stoka, sběrač (stav)
- Plynovod, ropovod (stav)
- Nadzemní vedení ZVN (stav)
- Nadzemní vedení VVN (stav)



PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES D3: OCHRANA VOD – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



PŘÍLOHA Č. 2 – KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY:
VÝKRES D4: OCHRANA VOD – TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

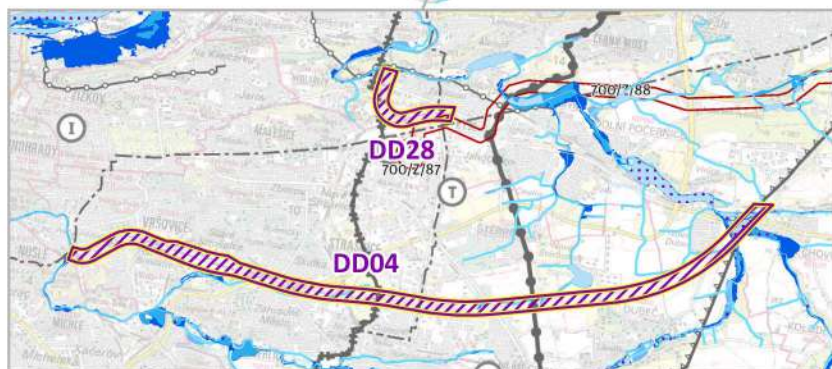


- Koridor spojovací tratě DD28 (Jahodnická spojka)
- Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04)
- oblast hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů
- hranice kraje / Hlavního města Prahy

- vodní tok
- vodní plocha
- ochranné pásmo vodního zdroje

Záplavová území dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách

- záplavové území Q_5
- záplavové území Q_{20}
- záplavové území Q_{100}
- aktivní zóna Q_{100}



Plochy a koridory využitě pro analýzu kumulativních a synergických vlivů

Plochy a koridory tech. infrastruktury

Zásobování elektrickou energií

Stavové prvky technické infrastruktury

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Zařízení elektronických kom. (stav) | Kanalizační stoka, sběrač (stav) |
| Tepelné zařízení (stav) | Plynovod, ropovod (stav) |
| Vodovodní řad (stav) | Nadzemní vedení ZVN (stav) |
| Tepelný napáječ (stav) | Nadzemní vedení VVN (stav) |

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
dílního územního rozvojového plánu VRT PRAHA

ZPRACOVATEL



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

OBJEDNAVATEL



Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1 – Nové Město

ve sdružení firem ATEKO
– Společnost pro DÚRP VRT Praha



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

VEDOUCÍ PROJEKTU

Ing. Libor Ládyš

GRAFICKY ZPRACOVALA

Mgr. Karolína Vlková Červeňanská

DATUM

leden 2026

MĚŘÍTKO

1 : 200 000