

# **Celoměstsky významná změna platného územního plánu hl. m. Prahy č. 2600/00**

## **VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**



**Verze: pro veřejné projednání**

---

<b>Objednatel:</b>	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy Vyšehradská 57/2077 128 00 Praha 2
<b>Zpracovatel hodnocení:</b>	EIA SERVIS s.r.o. U Malše 20 370 01 České Budějovice
<b>Hlavní řešitel:</b>	Mgr. Pavla Dušková, držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, rozhodnutí MŽP č.j. 87741/ENV/15. prodlouženo č. j. MZP/2020/710/4127
<b>Spolupráce interní:</b>	<p>RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 2721/4692/OEP/92/93, prodlouženo čj. 45099/ENV/06, 108951/ENV/10, 40636/ENV/15</p> <p>Mgr. Radomír Mužík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č. j. 39738/ENV/10, prodlouženo čj. 80105/ENV/14, č.j. MZP/2020/710/2019</p> <p>Ing. Alexandra Čurnová, držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č. j. 39884/ENV/10, prodlouženo č. j. 74091/ENV/14, č.j. MZP/2019/710/10098</p> <p>Mgr. Alexandra Příbylová</p>
<b>Spolupráce externí:</b>	<p>ATEM – Ateliér ekologických modelů s.r.o. Rožtylská 1860/1 148 00 Praha 4</p> <p>Mgr. Jan Karel, držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 88948/ENV/14 ze dne 12.1.2015, prodlouženo č. j. MZP/2020/710/826. Držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., č. osv. 3/2015.</p>

---



Mgr. Radek Jareš, držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 112632/ENV/10, prodlouženo č. j. 38212/ENV/15.

Mgr. Robert Polák, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., č. osv. 10/2019.

Držitel osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 2733/780/10/KS

Ing. Josef Martinovský, držitel osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 64139/ENV/14

Ing. Eva Smolová, držitelka osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 46712/ENV/15

**Leden 2021**

## OBSAH

Obsah .....	4
část A .....	10
VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA .....	10
Úvod .....	11
1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů změny, vztah k jiným koncepcím .....	14
1.1. Stručné shrnutí obsahu ÚPD .....	14
1.2. Vztah k jiným koncepcím .....	25
2. Zhodnocení vztahu změny ÚP k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni .....	27
2.1. Zhodnocení vztahu změny k cílům ochrany životního prostředí na celostátní úrovni .....	27
2.2. Zhodnocení vztahu změny k cílům ochrany životního prostředí na regionální úrovni .....	33
3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna změna ÚP .....	41
3.1. Vymezení řešeného území .....	41
3.2. Informace o jednotlivých složkách životního prostředí v dotčeném území .....	42
3.2.1. Ovzduší a klima .....	42
3.2.2. Voda .....	48
3.2.3. Půda .....	48
3.2.4. Geomorfologie a geologické podmínky .....	49
3.2.5. Příroda a krajina .....	49
3.2.6. Kulturní a historické hodnoty území .....	53
3.2.7. Obyvatelstvo .....	56
3.3. Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce .....	64
4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním změny ÚP významně ovlivněny .....	69
5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním změny ÚP významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptáčí oblasti .....	73
6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných .....	77
6.1. Vlivy na obyvatelstvo .....	78
6.2. Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru .....	85
6.3. Vlivy na půdu .....	88
6.4. Vlivy na horninové prostředí .....	88
6.5. Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	89
6.6. Vlivy na ovzduší a klima .....	90
6.7. Vlivy na úroveň hlukové zátěže .....	95
6.8. Vlivy na hmotné statky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického .....	105
6.9. Vlivy na krajinu .....	107
6.10. Sekundární, synergické a kumulativní vlivy .....	108
6.11. Přeshraniční vlivy .....	112
7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení, Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení .....	113
7.1. Porovnání vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení .....	113
7.2. Popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení .....	114
8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí .....	115
9. Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do změny a jejich zohlednění při výběru variant řešení .....	118
10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu na životní prostředí .....	119
11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí .....	120
12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů .....	121
13. Návrh stanoviska .....	126
14. Přehled podkladů .....	133
část B .....	135
VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI .....	135

část C.....	136
VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH .....	136
C.1. Vliv na stav a vývoj území dle principů trvale udržitelného rozvoje .....	137
C.2. Vyhodnocení položek SWOT analýzy .....	138
C.2.1 Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území .....	138
C.2.2 Vliv na posílení slabých stránek řešeného území.....	142
C.2.3 Vliv na využití silných stránek řešeného území .....	148
C.2.4 Vliv na využití příležitostí řešeného území .....	152
C.3. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území .....	156
část D.....	158
PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH, NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH A ROZBORECH158	
D.I Vliv na hodnoty a skutečnosti z oblasti přírodních a krajinných hodnot .....	159
D.II Vliv na hodnoty a skutečnosti z oblasti architektonicko-urbanistické a historicko-kulturní .....	159
D.III Vliv na hodnoty a skutečnosti z oblasti civilizačních hodnot, hmotných statků a rekreačního potenciálu .....	159
část E.....	160
VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ÚZEMNÍHO PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ TRVALE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE .....	160
E.1 Naplnění priorit Politiky územního rozvoje ČR .....	161
E.2 Naplnění priorit dle Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.....	164
E.3 Vyhodnocení vlivů územního plánu na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje .....	170
E.4. Shrnutí přínosu změny územního plánu.....	172
část F.....	176
VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ .....	176

## Seznam obrázků:

Obr.1: Zákres řešeného území.....	14
Obr.2: Plán využití ploch k 1.1.2018.....	19
Obr.3a: Navržené využití ploch pro společné jednání.....	19
Obr.3b: Navržené využití ploch po společném jednání.....	20
Obr.4: Intenzity automobilové dopravy (bez MHD) dle platného ÚP hl. m. Prahy .....	21
Obr.5: Intenzity automobilové dopravy (bez MHD) po Změně ÚP č. 2600/00 .....	22
Obr.6: Počty vozidel MHD dle platného ÚP hl. m. Prahy .....	23
Obr.7: Počty vozidel MHD po Změně ÚP č. 2600/00.....	24
Obr. 8: Zákres řešeného území do ortofotomapy.....	41
Obr 9: Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého v roce 2017 .....	46
Obr.10: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM <sub>10</sub> v roce 2017.....	46
Obr. 11: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM <sub>2,5</sub> v roce 2017 .....	47
Obr. 12: Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v roce 2017 .....	47
Obr. 13: Územní systém ekologické stability v okolí řešeného území .....	50
Obr. 14: Kulturní památky v řešeném území.....	54
Obr.15 a 16: Zástavba v okolí řešené plochy, obr 15 – ul. Jana Želivského, obr. 16 ul. Zvěřinova .....	55
Obr.17 a 18: Pohled na nákladové nádraží Žižkov z ul. K Červenému dvoru (obr.17) a z ul. Malešická (obr.18) .....	55
Obr. 19: Hluk z automobilové dopravy v zájmovém území ve dne (rok 2010).....	58
Obr. 20: Hluk z automobilové dopravy v zájmovém území v noci (rok 2010).....	58
Obr. 21: Hluk ze všech zdrojů v zájmovém území ve dne (rok 2016).....	59
Obr. 22: Hluk ze všech zdrojů v zájmovém území v noci (rok 2016).....	59
Obr. 23: Síť TSK hl. m. Prahy.....	60
Obr. 24: Síť výpočtových bodů .....	61
Obr 25: Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – výhled dle platného ÚP .....	66
Obr.26: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM <sub>10</sub> – výhled dle platného ÚP .....	67
Obr. 27: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM <sub>2,5</sub> – výhled dle platného ÚP.....	67
Obr. 28: Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – výhled dle platného ÚP.....	68
Obr. 29: Schéma účinků hluku .....	82
Obr.30 a 31: Pohled na žel. trať a okraj Malešického lesa .....	86
Obr. 32: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací NO <sub>2</sub> .....	92
Obr. 33: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM <sub>10</sub> .....	93
Obr. 34: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM <sub>2,5</sub> .....	93
Obr. 35: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu .....	94
Obr. 36: Umístění výpočtových bodů .....	96
Obr. 37: LAeq [6 až 22 hod], stav bez realizace změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení .....	102
Obr. 38: LAeq [22 až 6 hod], stav bez realizace změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení .....	102
Obr. 39: LAeq [6 až 22 hod], stav po realizaci změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení .....	103
Obr. 40: LAeq [22 až 6 hod], stav po realizaci změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení .....	103
Obr.41 a 42: Pohled na budovu nákladového nádraží Žižkov .....	106
Obr.43: Pohled od NNŽ na západ na telefonní ústřednu a žižkovský vysílač .....	107
Obr.44: Pohled přes NNŽ směrem k jihozápadu, v pozadí vinohradské výškové budovy .....	107

## Seznam tabulek:

Tabulka 1: Tabulka navrhovaných a měněných funkcí .....	17
Tabulka 2: Porovnání intenzit dopravy podle dopravního modelu IPR Praha .....	25
Tabulka 3: Vztah ke koncepčním dokumentům .....	26
Tabulka 4: Dílčí cíle hlavních oblastí Státní politiky životního prostředí .....	28
Tabulka 5: Hlavní cíle Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR v oblasti regionální politika a územní plánování .....	31
Tabulka 6: Cíle Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR v prioritní ose 4: krajina, ekosystémy a biodiverzita .....	32
Tabulka 7: Vztah k horizontálním tématům Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí .....	32
Tabulka 8: Vztah k ZÚR hl.m. Prahy – oblast životního prostředí (kulturní, přírodní a civilizační hodnoty) .....	34
Tabulka 9: Vztah k cílům Strategického plánu hl. m. Prahy v oblasti „zdravé město“ .....	37
Tabulka 10: Základní charakteristiky klimatické oblasti T2 .....	42
Tabulka 11: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 76) .....	42
Tabulka 12: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 78) .....	42
Tabulka 13: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 93) .....	43
Tabulka 14: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 94) .....	43
Tabulka 15: Celkové denní intenzity automobilové dopravy (2016) .....	43
Tabulka 16: Průměrné hodnoty koncentrací (2015 – 2019) zaznamenané v zájmové oblasti ve čtvrcích 462550, 463550, 464550 a 464551 .....	44
Tabulka 17: Roční a krátkodobé průměrné koncentrace na stanici Praha 2 – Riegrovy sady .....	45
Tabulka 18: Zvláště chráněné druhy dle databází NDOP a AVIF, vyznačeny jsou druhy s pozorováním na dotčených plochách .....	52
Tabulka 19: Přehled kulturních památek v území .....	53
Tabulka 20: Stanovení hlukových limitů dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ....	56
Tabulka 21: Intenzity silniční dopravy na předmětných komunikacích v roce 2000 .....	60
Tabulka 22: Navrhované hygienické limity pro silniční dopravu .....	62
Tabulka 23: Intenzity tramvajové dopravy v území roce 2000 .....	63
Tabulka 24: Navrhované hygienické limity pro tramvajovou dopravu .....	64
Tabulka 25: Přehled řešených ploch z hlediska funkčního využití .....	65
Tabulka 26: Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním změny ovlivněny ....	69
Tabulka 27: Vliv na problémy k řešení nástroji územního plánování z kapitoly SWOT analýzy .....	73
Tabulka 28: Vliv na identifikované problémy ve vybraných oblastech ÚAP .....	75
Tabulka 29: Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	78
Tabulka 30: Faktory koncentrace – účinek pro působení suspendovaných částic na lidské zdraví ....	80
Tabulka 32: Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru .....	85
Tabulka 33: Přehled ploch zeleně .....	86
Tabulka 34: Vyhodnocení vlivů na půdu .....	88
Tabulka 35: Vyhodnocení vlivů na horninové prostředí .....	88
Tabulka 36: Vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody .....	89
Tabulka 37: Vyhodnocení vlivů na ovzduší a klima .....	90
Tabulka 38: Emise skleníkových plynů (CO <sub>2</sub> ekvivalent) z automobilové dopravy v řešené oblasti ....	90
Tabulka 39: Emise znečišťujících látek z vyvolané dopravy .....	91
Tabulka 40: Vyhodnocení vlivů na akustickou situaci v lokalitě .....	95
Tabulka 41: Seznam výpočtových bodů .....	96
Tabulka 42: Hluková zátěž ze silniční dopravy, výhled Úp – dopadající hluk [dB] .....	98
Tabulka 43: Hluková zátěž z tramvajové dopravy, výhled Úp – dopadající hluk [dB] .....	100
Tabulka 44: Hluková zátěž z dopravy (silniční a tramvajová doprava), výhled ÚP – dopadající hluk [dB] .....	101
Tabulka 45: Vyhodnocení vlivů na hmotné statky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického .....	105
Tabulka 46: Vyhodnocení vlivů na krajinu .....	107
Tabulka 47: Vyhodnocení ssk vlivů na životní prostředí .....	110
Tabulka 48: Přehled synergických a kumulativních vlivů na složky životního prostředí .....	110
Tabulka 49: Vyhodnocení variant .....	113
Tabulka 50: Vyhodnocení vlivu na principy udržitelného rozvoje hl. m. Prahy .....	137
Tabulka 51: Vyhodnocení vlivu na identifikované hrozby .....	138

Tabulka 52: Vyhodnocení vlivu na identifikované slabé stránky .....	142
Tabulka 53: Vyhodnocení vlivu na identifikované silné stránky .....	148
Tabulka 54: Vyhodnocení vlivu na identifikované příležitosti .....	152
Tabulka 55: Vyhodnocení vlivu na hodnoty řešeného území .....	156
Tabulka 56: Vztah k prioritám PÚR ČR .....	161
Tabulka 57: Vztah k prioritám ZÚR hl. m. Prahy .....	164
Tabulka 58: Vztah k zásadám ZÚR hl. m. Prahy – oblast životního prostředí (kulturní, přírodní a civilizační hodnoty) .....	165
Tabulka 59: Vztah k zásadám ZÚR hl. m. Prahy – oblast hospodářského rozvoje .....	167
Tabulka 60: Vztah k zásadám ZÚR hl. m. Prahy – oblast urbanistické koncepce .....	167
Tabulka 61: Vliv na nerovnováhu uvnitř jednotlivých pilířů .....	170
Tabulka 62: Vliv na disparity mezi pilíři udržitelného rozvoje .....	171
Tabulka 63: Vliv na identifikované problémy .....	173

### **Seznam příloh:**

Příloha 1: Celoměstsky významná změna platného územního plánu hl. m. Prahy č. 2600/00 – Rozptylová studie

Příloha 2: Celoměstsky významná změna platného územního plánu hl.m. Prahy č. 2600/00 – Akustická studie

Příloha 3: Celoměstsky významná změna platného územního plánu hl. m. Prahy č. 2600/00 – Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

### **Seznam použitých zkratk:**

BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
CO	Oxid uhelnatý
ČR	Česká republika
hl.m.	Hlavní město
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
EIA	Hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
GIS	Geografické informační systémy
KZ	Koeficient zeleně
KÚ	Krajský úřad
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MČ	Městská část
MPR	Městská památková rezervace
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NO <sub>2</sub>	Oxid dusičitý
NV	Nařízení vlády
NNŽ	Nákladové nádraží Žižkov
OP	Ochranné pásmo
OPVZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
PHM	Pohonné hmoty

---

PM <sub>10</sub>	Suspendované částice menší než 10 µm
PM <sub>2,5</sub>	Suspendované částice menší než 2,5 µm
PPk	Přírodní park
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
Q <sub>100</sub>	Průtok stoleté vody
SEA	Hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí
SO <sub>2</sub>	Oxid siřičitý
SOB	Specifická oblast
SŘ	Stavební řízení
ssk	Sekundární, synergické a kumulativní vlivy
SZÚ	Státní zdravotní ústav
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚAN	Území s archeologickými nálezy
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚP	Územní plán
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚŘ	Územní řízení
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VOC	Těkavé organické sloučeniny
VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
ZMK	Zeleň městská a krajinná
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZÚR	Zásady územního rozvoje kraje
ŽP	Životní prostředí



# **ČÁST A VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA**

## ÚVOD

Vyhodnocení Změny č. 2600 Územního plánu hl. m. Prahy probíhá na základě stanoviska Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 488247/2017, ze dne 28.4.2017. Ve stanovisku se požaduje:

*OCP MHMP dále podle § 10i zákona stanovuje následující podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení:*

*Vyhodnocení musí komplexně pro řešené i širší dotčené území postihnout vlivy navrhované změny na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Bylo provedeno vyhodnocení Změny č. 2600 na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Výsledky hodnocení jsou uvedeny v kapitole 6.

*Vyhodnocení musí postihnout nejenom odchylky od původního zadání, ale návrh změny jako celek tak, aby bylo možné posoudit veškeré kumulativní a synergické vlivy v aktuálních souvislostech.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Byl posouzen finální Návrh změny ÚP z března 2018.

*Budou zpracovány akustická a rozptylová studie a posouzení zdravotních rizik, které prověří vlivy provedení změny. Závěry vyhodnocení je třeba porovnat s cíli a požadavky definovanými v jiných koncepcích pro dané oblasti.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

V rámci hodnocení byla zpracována rozptylová a hluková studie a posouzení vlivů změny na veřejné zdraví. V kapitole 2: *Zhodnocení vztahu změny ÚP k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni* je provedeno vyhodnocení změny Z2600 ve vztahu k cílům ochrany životního prostředí definovaných v jiných koncepcích.

*Zvláštní pozornost ve vztahu k životnímu prostředí a veřejnému zdraví je třeba věnovat navrženému dopravnímu řešení, zejména s ohledem na požadavek možného stanovení podmíněnosti staveb.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Vyhodnocení vlivů na předmětné složky životního prostředí (znečištění ovzduší, hluk) a zdraví obyvatel bylo zpracováno na základě dopravního modelu IPR Praha. Výstupem řešení jsou mj. podmínky realizace stavebních záměrů v území.

*Je třeba vyhodnotit dopady navržené míry využití území na jednotlivé složky životního prostředí a na základě provedených hodnocení stanovit míru optimální.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Při respektování navržených opatření lze změnu považovat za akceptovatelnou pro jednotlivé složky životního prostředí.

*S ohledem na potvrzený výskyt zvláště chráněných druhů v řešeném území je třeba prověřit podmínky pro jejich přežití, resp. posoudit, zda budou v rámci příštího uspořádání území vytvořeny adekvátní biotopy pro udržení jejich životaschopných populací.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Je součástí kapitoly 6 konkrétně kapitoly 6.2. Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru.

*Je třeba posoudit, zda plochy zeleně budou svým rozsahem a uspořádáním uspokojivě plnit své ekologické, hygienické, rekreační, ochranné, prostorotvorné a další funkce. Současně je nutno prověřit propojenost systému zeleně v řešeném i širším území.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Je součástí kapitoly 6 konkrétně kapitoly 6.2. Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru.

*Je nutné prověřit, zda je návrh změny v souladu se soudobými požadavky na adaptaci na klimatickou změnu.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Je součástí kapitoly 6 konkrétně kapitoly 6.6. Vlivy na ovzduší a klima.

*Vyhodnocení musí obsahovat vymezení kulturních hodnot v území a posouzení podmínek pro zajištění jejich ochrany.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Je součástí kapitoly 6 konkrétně kapitoly 6.8. Vlivy na hmotné statky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

*Součástí vyhodnocení musí být i návrh případných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí, které jsou aplikovatelné nástroji územního plánování.*

Vypořádání zpracovatele SEA hodnocení:

Návrhy opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů jsou uvedeny v kapitole 8.

*Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí požaduje příslušný úřad předložit v listinné a elektronické podobě.*

Odbor životního prostředí MHMP, jako příslušný orgán ochrany přírody podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, stanoviskem č.j. 597769/2017, ze dne 18.4.2017 vyloučil vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

---

Záměr „Revitalizace nádraží Žižkov, Sever“ byl prověřen ve zjišťovacím řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů pod kódem PHA637 se závěrem, že záměr nebude posuzován.

Společné jednání k návrhu Změny Územního plánu hlavního města Prahy č.2600/00 se konalo 23.7.2019 ve velkém zasedacím sále Nové radnice Magistrátu hl. m. Prahy.

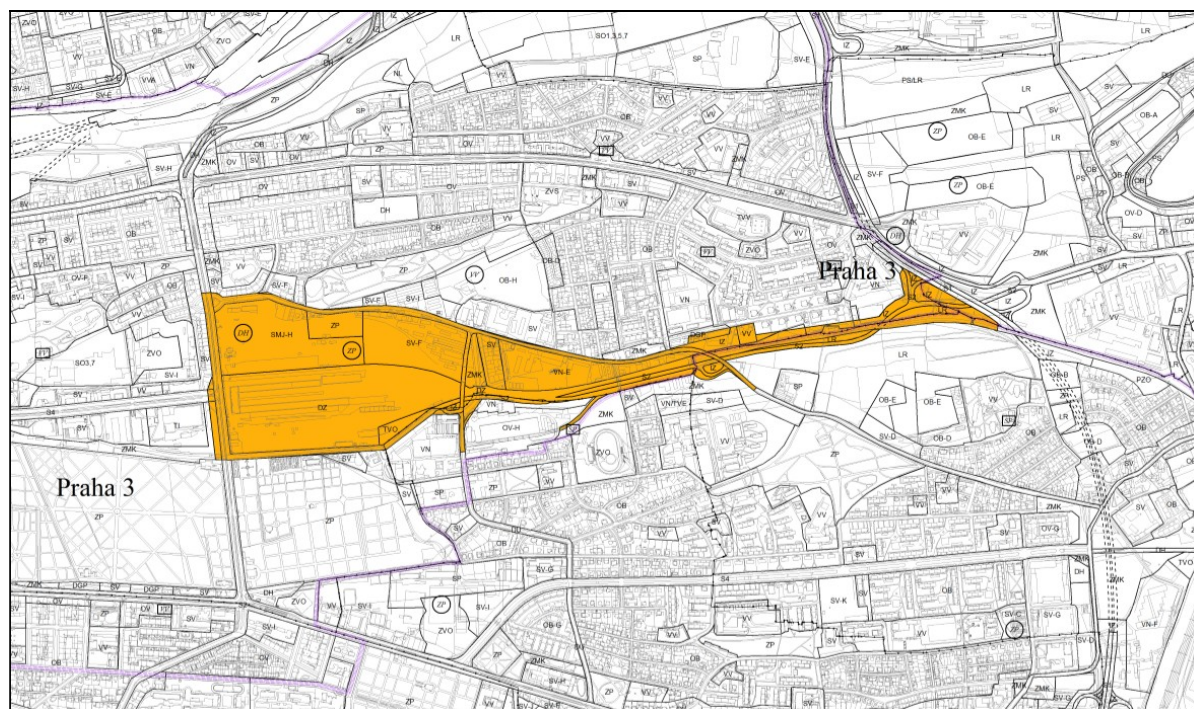
# 1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ ZMĚNY, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

## 1.1. Stručné shrnutí obsahu ÚPD

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je změna č. 2600 územního plánu sídelního útvaru hl.m. Praha (změna ÚP), která obsahuje radikální přestavbu a transformaci nákladového nádraží Žižkov a širšího přilehlého území.

Změnou se navrhuje nové zastavitelné plochy na úkor nezastavitelného území v rozsahu 28 136 m<sup>2</sup>. Transformací území dochází k redukci celkové rozlohy zastavitelných ploch o 69 237 m<sup>2</sup>. Rozsah řešeného území je 448 189 m<sup>2</sup>.

Řešené území je pojato jako nová čtvrť doplňující stávající urbanistickou strukturu okolní zástavby. Záměrem je vytvořit prostředí vycházející z pojetí tradičního města, prostředí funkčně i prostorově pestré a atraktivní. Jako takové je navrhované řešení komponováno tak, aby zahrnovalo obvyklé typologické a funkční součásti centrální městské čtvrti.



Obr. 1: Zákres řešeného území

Změna mění koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě, zrušením nákladového nádraží Žižkov, včetně přilehlé části železniční tratě do nákladového nádraží Žižkov a vymezením nové tramvajové tratě pro kvalitní obsluhu zástavby v řešeném území veřejnou dopravou. Dále změna upravuje vymezení trasy metra včetně přemístění stanice.

Změna potvrzuje ulici Jana Želivského jako plochu vybrané komunikační sítě (S2), tj. sběrné komunikace městského významu. Potvrzeny jsou dále ulice Malešická, U Nákladového nádraží a K Červenému dvoru jako plochy vybrané komunikační sítě,

zařazené jako ostatní dopravně významné komunikace (S4), u nichž dochází k dílčí korekci vymezení. Změna upravuje vymezení prostoru křižovatky U Nákladového nádraží – K Červenému dvoru jako plochu urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (DU). Dopravní spojení mezi oblastí nákladového nádraží s Vackovem podél vymezené tramvajové tratě je vymezeno plochou urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (DU). Nově je vymezeno komunikační propojení Malešická – Českobrodská (dále jako „Jarovská ulice“), které zajišťuje propojení území na východ a také s budoucím Městským okruhem. Jarovská ulice je součástí vybrané komunikační sítě územního plánu, změna upravuje její vymezení i její zařazení jako ostatní dopravně významné komunikace /S4/ na rozdíl od platného ÚP, kde je toto dopravní spojení zařazeno mezi sběrné komunikace městského významu (S2).

Změnou se ruší nákladové nádraží Žižkov včetně přilehlé části navazující železniční tratě zrušením plochy tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály (DZ).

Změnou se vymezuje nová tramvajová trať Olšanská – Habrová. Oproti návrhu ke společnému jednání byla trasa tramvajové tratě na základě akceptovaných připomínek k návrhu ve společném jednání upravena a od křižovatky Jana Želivského – Olšanská vede severně od budovy NNŽ jako součást uličního prostranství v rámci plochy smíšené městského jádra /SMJ/, pokračuje na východ v rámci plochy všeobecně smíšené s kódem míry využití území I /SV-I/, ústředním parkovým prostranstvím v rámci plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/ a dále vede plochou urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/ až k obytné zástavbě Habrová, kde je ukončena tramvajovou smyčkou východně od křížení s Malešickou ulicí, přičemž tramvajová smyčka je umístěna v ploše zeleň městská a krajinná /ZMK/ a je vyjádřena podměrečnou pevnou značkou plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/.

Vymezení tramvajové smyčky pevnou značkou plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH) v ploše zeleň městská a krajinná (ZMK) východně od křížení s Malešickou ulicí zajišťuje územní předpoklady pro realizaci navržené tramvajové smyčky. V návaznosti na tramvajovou smyčku je směrem na východ podél Jarovské ulice změnou vymezena plocha zeleň městská krajinná ZMK/DH (výhledově plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R).

Změna upřesňuje vymezení územní rezervy pro trasu metra D i umístění stanice metra na území nákladového nádraží.

Změnou se ruší plovoucí značka bez specifikace rozlohy a přesného umístění plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH) jihovýchodně od Basilejského náměstí určená pro územní rezervu pro záchytný parking P+R.

Změnou se vymezuje nová cyklotrasa v koridoru Jarovské ulice, úseku vymezené tramvajové tratě a ulicí U Nákladového nádraží.

Změna potvrzuje park při Malešické ulici vyjádřený plochou parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP). Dochází ke zvětšení plochy při východní straně v návaznosti na parkový pás a mírnému zmenšení při jižní straně v souvislosti s uvažovanou ortogonální strukturou zástavby navazující na orientaci hlavní budovy NNŽ. Navazující parkový pás je nově vyjádřený plochou zeleň městská a krajinná (ZMK) a

táhne se podél terénního zlomu ke koridoru vymezené tramvajové tratě. Východně od ulice K Červenému dvoru jsou navrženy souvislé plochy zeleně, vyjádřené plochami /ZMK/, které sledují stopu vymezené nové tramvajové tratě a Jarovské ulice a navazují na stávající plochy zeleně procházející až do otevřené krajiny. Zalesněná plocha lesní porosty (LR) se v rámci změny modifikuje z důvodu nového dopravního řešení propojení ulic Malešická a Českobrodská a vymezení tramvajové smyčky, a to zvětšením na úkor plochy vybraná komunikační síť (S2) a zmenšením rozšířenou plochou zeleně městské a krajinné (ZMK). Na základě vyhodnocení připomínek ke společnému jednání k návrhu řešení změny a stanovisku orgánu ŽP je upraveno vymezení parkové plochy v prostoru bývalého kolejiště nákladového nádraží, vyjádřené plochou /ZMK/, která navazuje na parkový pás z otevřené krajiny podél tramvajové trati do města, reaguje na stávající podmínky v území a umožňuje přirozené parkové propojení z Malešického lesa až do areálu NNŽ resp. dvorany komplexu budov nákladového nádraží. Dále se po prověření podkladovou studií vymezuje plocha /ZMK/ při ulici Habrová v místě stávající využívané plochy zeleně.

Struktura ulic a zelených ploch vymezuje v části řešeného území západně od ulice K Červenému dvoru zastavitelné plochy všeobecné smíšené (SV) a smíšené městského jádra (SMJ), ke kterým jsou na základě podkladové studie navrženy kódy míry využití území (dále jen „kódy“). Komplex budov nákladového nádraží, který představuje srdce území, je vyjádřen plochou smíšené městského jádra (SMJ) a předpokládá umístění služeb, občanské vybavenosti a kulturních aktivit. Změnou se v ploše smíšené městského jádra (SMJ) umisťuje pevná podměrečná značka veřejné vybavení (VV) z důvodu možnosti umístění základní školy. Podél budovy je navržena tradiční bloková struktura, která je z jižní strany vyjádřena plochou (SV-I) a ze severní strany potvrzena plochou (SMJ-H), kterou změna oproti návrhu ke společnému jednání modifikuje ve smyslu zmenšení plochy na hranici pozemkového celku budovy NNŽ z důvodu naplnění potenciálu revitalizace budovy a navazujících veřejných prostranství, vyjádřených plochou /SMJ/.

Směrem do prostoru bývalé železniční harfy je na základě podkladové studie navržena volnější struktura bloků umožňující výstavbu vyšších solitérních domů zdůrazňující hranu blokového města, kde jsou nejvyšší domy koncipovány podél osy navrhované tramvajové tratě s dominantou věže akcentující střed území. Na základě vyhodnocení připomínek ve společném jednání k návrhu řešení změny a úpravě koncepce zeleně je blok severně od tramvajové trati a plochy /ZMK/ potvrzen plochou /SV-H/ a bloky na jižní straně nově vymezeny plochou /SV-I/, která je s ohledem na lepší distribuci kapacit sloučena do jedné s plochou /SV-I/ jižně od budovy NNŽ. Na terénní terase nad harfou u křižovatky ulic Malešická a K Červenému dvoru je navržena volnější struktura bloků výškově navazující na okolní zástavbu, s nižší individuální zástavbou podél terénního zlomu, která je vyjádřena plochou (SV-G). V části řešeného území východně od ulice K Červenému dvoru je navržena zástavba doplňující existující strukturu nízkopodlažních bloků a modernistických sídlišť.

Za silničním mostem ulice K Červenému dvoru je vyjádřena plochami /SV-H/ a oproti návrhu ke společnému jednání plochou /SV-K/, která je vymezena mezi ulicí U Staré Cihelny a prodloužením ulice Na Mokřině. Plocha /SV-K/ byla vymezena na základě vyhodnocení připomínek ve společném jednání k návrhu řešení změny a zohledňuje tak pořizovanou změnu 3344/19.



V rámci vymezení nových zastavitelných ploch, je navržena korekce hranic vymezení u ploch čistě obytné (OB), resp. rozšíření stávajících ploch (OB) při Malešické ulici a Jarovské ulici a plochy (OV-H) při terénním zlomu koridoru bývalé železnice.

Změna nemění koncepci technické infrastruktury.

Změna ruší VPS 19/DK/3 - Praha 3 - Jarovská spojka, 19/DK/10 - Praha 10 - Jarovská spojka a 5/TO/3 – Praha 3 – sběrný dvůr – nákladové nádraží Žižkov.

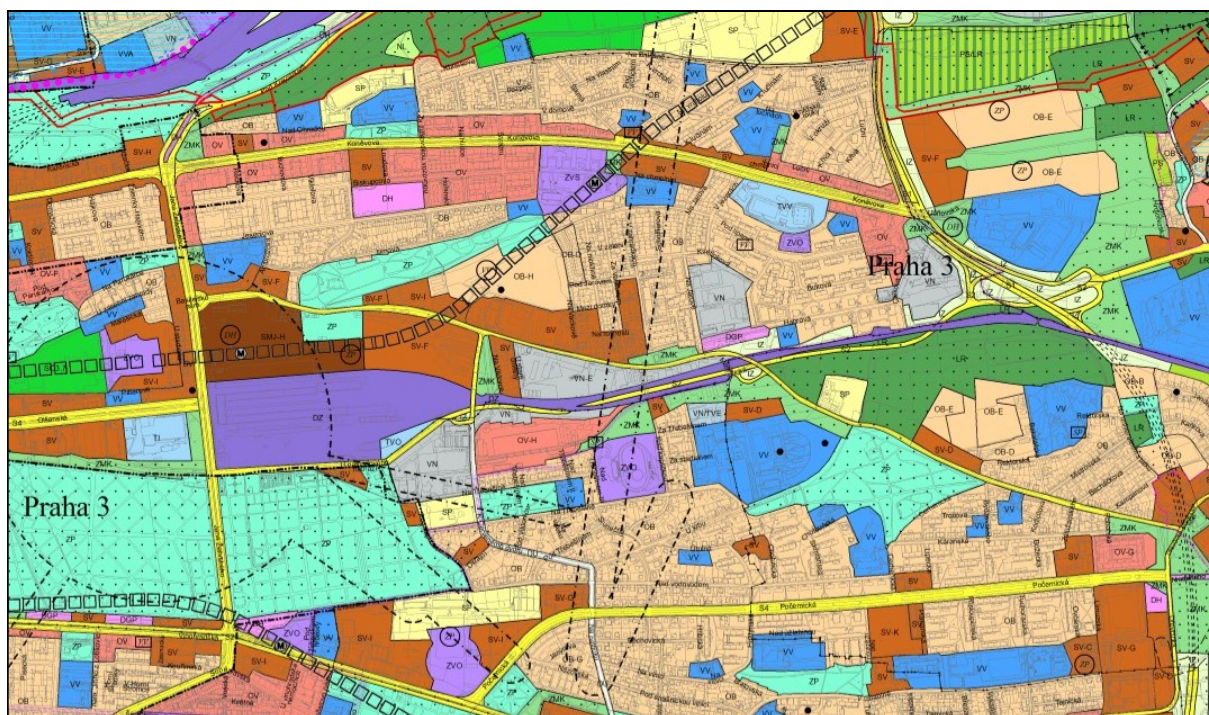
Změna vymezuje VPS xx/DT/3 – Praha 3 – Tramvajová trať Olšanská – Vackov, xx/DT/10 – Praha 10 - Tramvajová trať Olšanská – Vackov, dále xy/DK/3 – Praha 3 - Rekonstrukce Malešické ulice, xy/DK/10 – Praha 10 - Rekonstrukce Malešické ulice.

Změna vymezuje VPS xx/DT/3 – Praha 3 – Tramvajová trať Olšanská – Habrová, xx/DT/10 – Praha 10 - Tramvajová trať Olšanská – Habrová, dále xy/DK/3 – Praha 3 - Rekonstrukce Malešické ulice, xy/DK/10 – Praha 10 - Rekonstrukce Malešické ulice, VPS xz/DK/3 – Praha 3 - Komunikační propojení Malešická – Českobrodská a xz/DK/10 – Praha 10 - Komunikační propojení Malešická – Českobrodská.

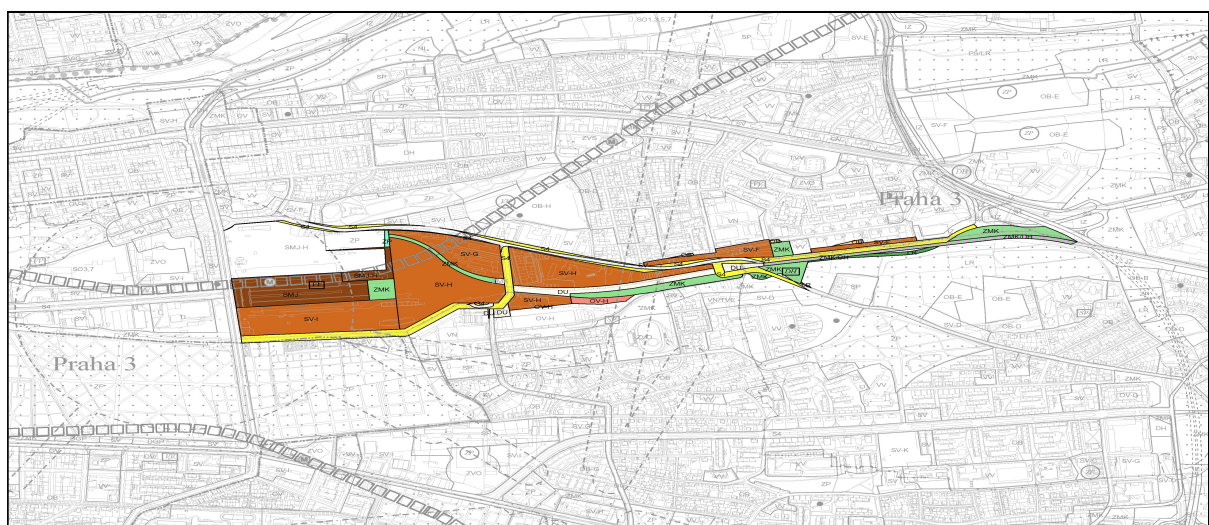
Tabulka 1: Tabulka navrhovaných a měněných funkcí

Navrhovaná funkce	Měněná funkce	Výměra (m <sup>2</sup> )
DU	DZ	13279
	OV-H	1672
	S2	276
	S4	76
	SV	428
	VN	37
	VN-E	5024
	ZMK	81
LR	S2	3760
	S4	144
OB	DGP	383
	IZ	849,2
	ZMK	412
OV-H	DZ	54
	S2	516
	VN	3964
S4	DU	152
	DZ	16198
	IZ	3564
	LR	2
	OB	565
	OV-H	108
	S2	16608
	SMJ-H	1159
	SV	4408
	SV-F	1117
	SV-I	464
	TVO	2286
	VN	2331
	VN-E	4523
	ZMK	7359

Navrhovaná funkce	Měněná funkce	Výměra (m <sup>2</sup> )
	ZP	2704
SMJ	DZ	56869
SMJ-H	DZ	3045
	SV-F	1779
	ZP	661
SV	S4	7
SV-F	DGP	6351
	DZ	623
	IZ	5289
	OB	3046
	S4	116
	SV	28
	ZMK	4115
SV-G	S4	1678
	SV-F	27594
	ZMK	1363
SV-H	DZ	3657
	OV-H	1447
	S2	2229
	S4	88
	SV	10086
	SV-F	18125
	VN	5573
	VN-E	8908
		1199
	ZMK	
SV-I	DZ	89983
	IZ	438
	S2	1448
	S4	665
	SV-F	287
	TVO	3810
	VN	446
SV-K	VN-E	28063
VV	IZ	29
ZMK	DGP	697
	DZ	20527
	IZ	3613
	LR	11682
	OB	1
	OV-H	10,7
	S2	6676
	S4	2093
	SV-F	5292
	VN	2
		42
	VV	
ZMK/DH	DZ	5903
	LR	4805
	S2	1810
	S4	169
ZP	S4	25
	SV-F	963

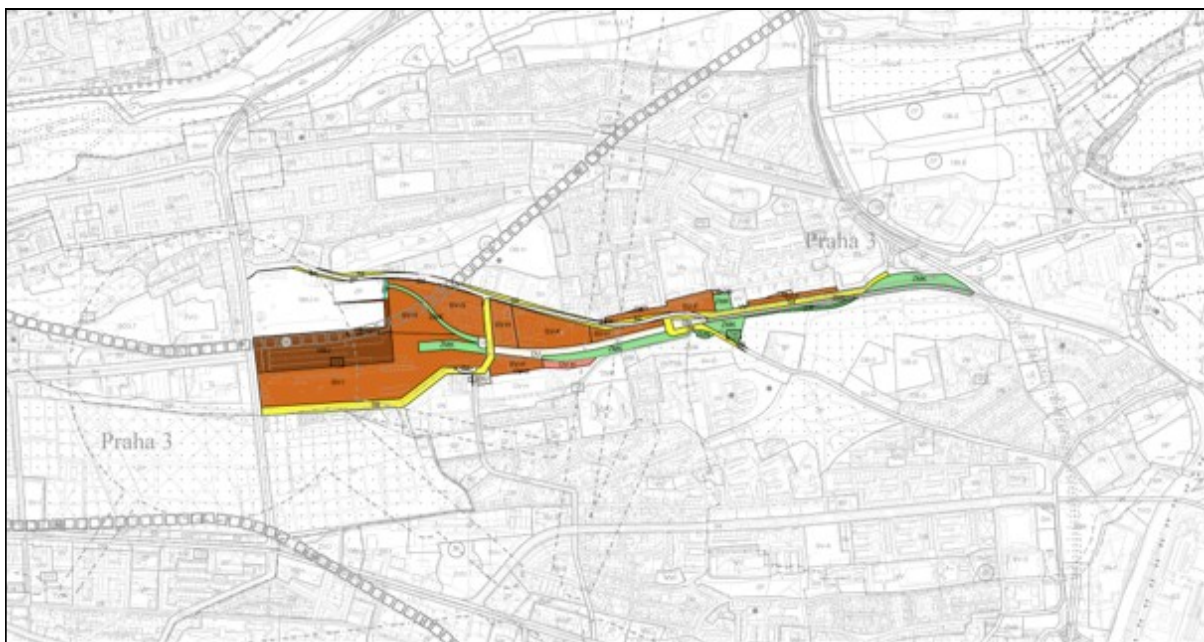


Obr.2: Plán využití ploch k 1.1.2018



Obr.3a: Navržené využití ploch pro společné jednání



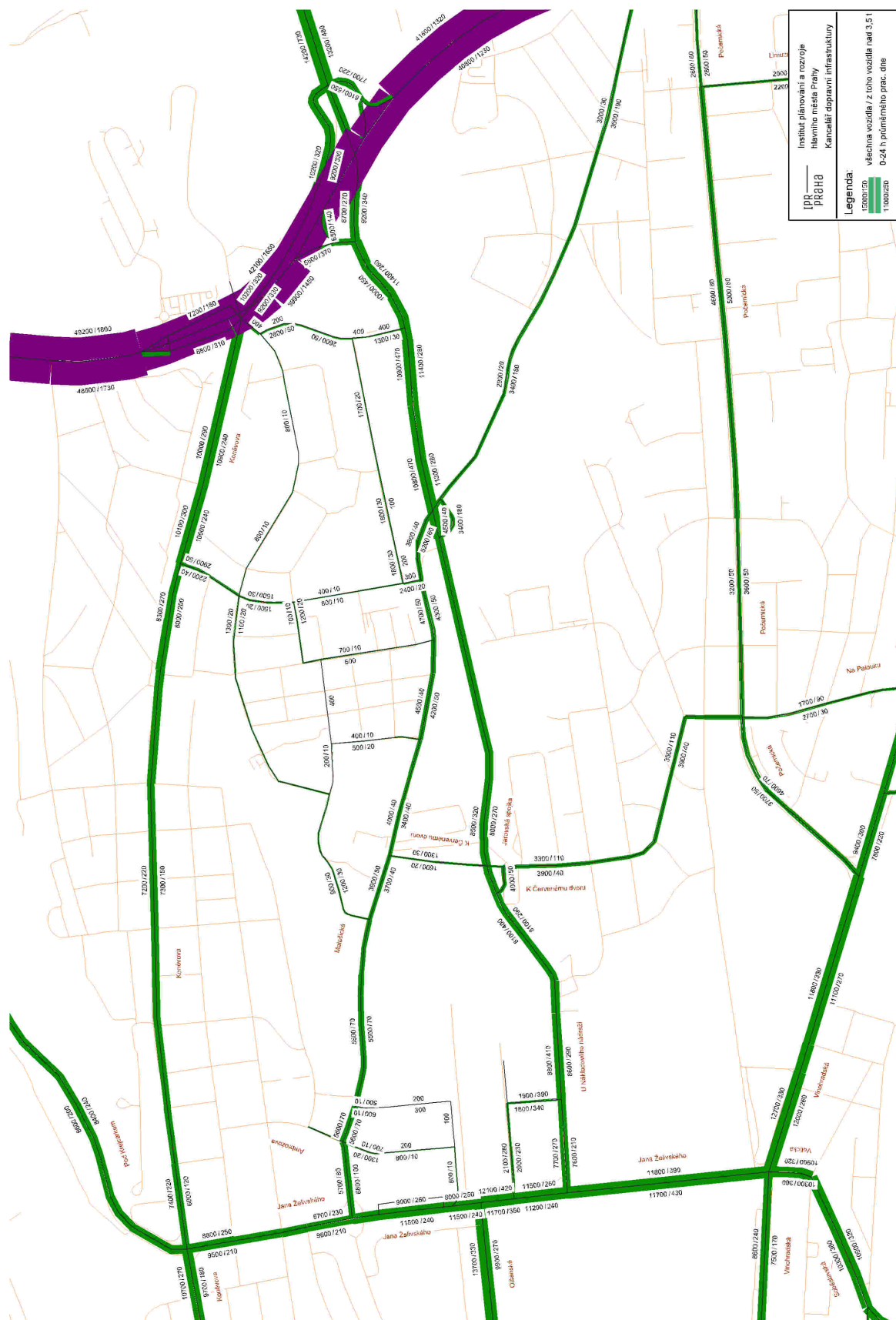


Obr.3b: Navržené využití ploch po společném jednání

Pro požadovaný záměr se navrhuje plochy smíšené městského jádra (SMJ s kódem H), všeobecně smíšené (SV s kódy F, G, H, I, K), všeobecně obytné (OV s kódem H), čistě obytné (OB), veřejné vybavení (VV), parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP), zeleň městská a krajinná (ZMK), lesní porosty (LR), vybraná komunikační síť (S4), urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (DU). Dále se navrhuje plocha zeleň městská a krajinná (ZMK) s výhledovým návrhem pro plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH). V rámci plochy (ZMK) se navrhuje pevná značka pro funkci plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH) a v ploše (SMJ) je umístěna pevná značka (VV).

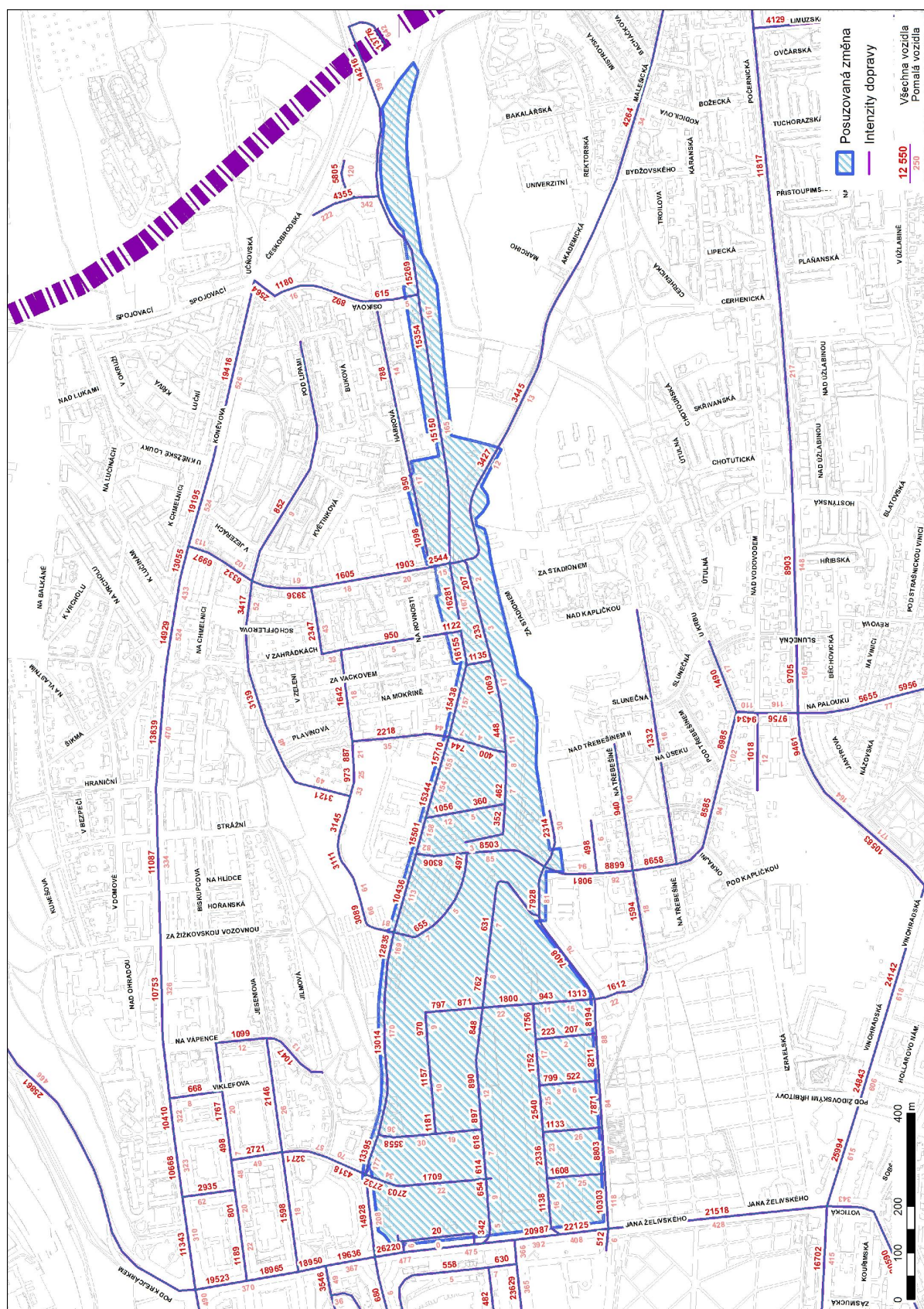
Změna ruší plochu garáže a parkoviště (DGP), vybranou komunikační síť (S2,4), tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály (DZ), izolační zeleň (IZ), lesní porosty (LR), dále plochu čistě obytnou (OB), všeobecně obytnou (OV s kódem H), plochu smíšenou městského jádra (SMJ s kódem H), odpadové hospodářství (TVO), všeobecně smíšenou (SV s kódy F, I), veřejné vybavení (VV), zeleň městskou a krajinnou (ZMK) a parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP), urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/, plochu nerušící výroby a služeb /VN/ a plochu nerušící výroby a služeb s kódem míry využití území E /VN-E/. V ploše (SMJ) se ruší plovoucí značky bez specifikace rozlohy a přesného umístění zachytne parkoviště plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH), a parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP). Změna dále navrhuje podměrečné plochy urbanistické významné plochy a dopravní spojení (DU) a plochu veřejného vybavení (VV). Změna redukuje celoměstský systém zeleně.

Z hlediska posouzení vlivů změny na životní prostředí má zvláštní význam její vliv na rozložení dopravních zátěží v území, který je poměrně významný. Tento vliv je dokumentován na následujících obrázcích a v tabulkách.

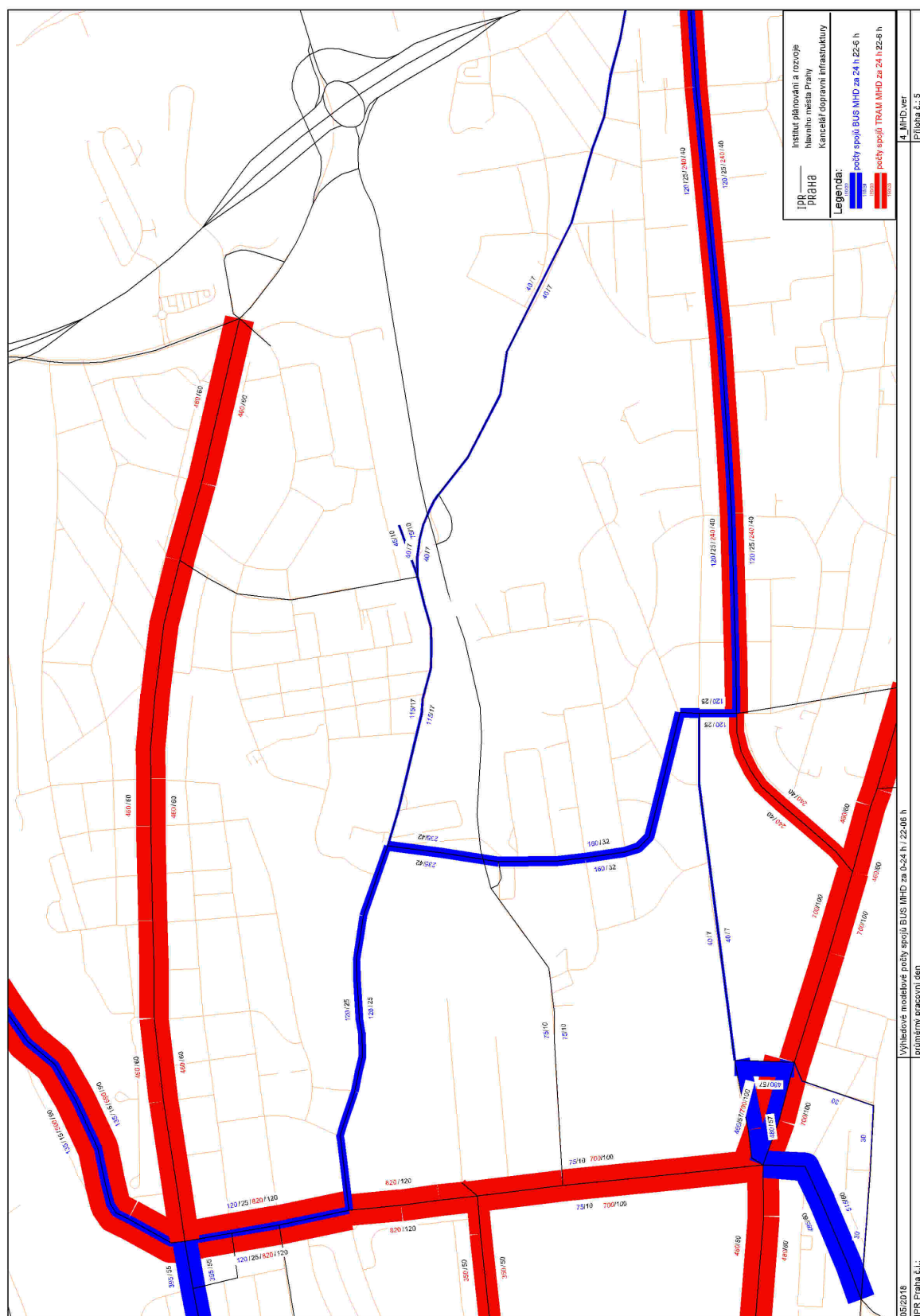


Obr.4: Intenzity automobilové dopravy (bez MHD) dle platného ÚP hl. m. Prahy  
Zdroj: IPR Praha



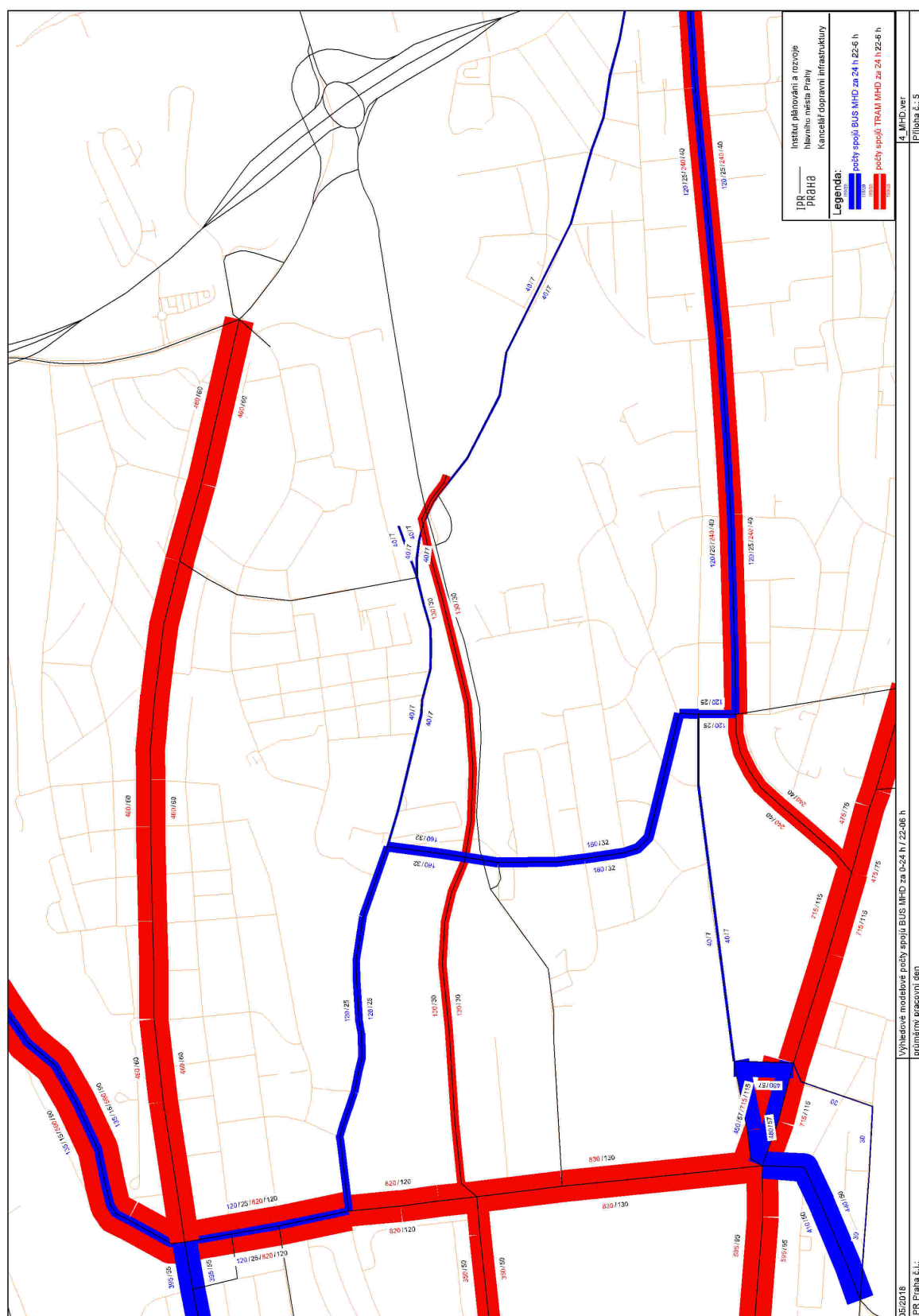


Obr.5: Intenzity automobilové dopravy (bez MHD) po Změně ÚP č. 2600/00  
Zdroj: IPR Praha



Obr.6: Počty vozidel MHD dle platného ÚP hl. m. Prahy  
Zdroj: IPR Praha





Obr.7: Počty vozidel MHD po Změně ÚP č. 2600/00  
 Zdroj: IPR Praha

Tabulka 2: Porovnání intenzit dopravy podle dopravního modelu IPR Praha

Komunikace / úsek		Vozidla celkem (počet/24 hod)			Pomalá vozidla bez MHD (počet/24 hod)		
		Bez změny	Se změnou	Rozdíl	Bez změny	Se změnou	Rozdíl
Koněvova	Ohrada - Na Vápence	13 376	11 343	-2 033	340	310	-30
		13 147	10 668	-2 479	340	323	-17
		13 828	10 410	-3 418	356	322	-34
	Na Vápence - Na Vrcholu	14 189	10 753	-3 436	362	326	-36
		14 471	11 087	-3 384	370	334	-36
		17 003	13 639	-3 364	504	470	-34
	Na Vrcholu - Spojovací	18 234	14 929	-3 305	556	524	-32
		16 360	13 055	-3 305	465	433	-32
		20 689	19 195	-1 494	534	524	-10
		20 912	19 416	-1 496	537	526	-11
J. Želivského	Vinohradská - Olšanská	23 869	20 987	-2 882	767	392	-375
		22 630	22 125	-505	502	408	-94
		23 482	21 518	-1 964	818	428	-390
	Olšanská - Malešická	20 456	26 220	5 764	500	477	-23
		20 695	26 240	5 545	503	477	-26
		20 537	26 052	5 515	501	475	-26
		20 298	26 032	5 734	498	475	-23
		19 544	25 690	6 146	488	470	-18
	Malešická - Jeseniova	16 567	18 950	2 383	451	364	-87
		16 314	19 636	3 322	443	367	-76
Jarovská spojka**	Ohrada - Jeseniova	18 300	19 523	1 223	465	370	-95
		16 959	18 965	2 006	452	370	-82
		15 208	-		476	-	
		17 392	-		705	-	
		16 210	-		685	-	
		16 455	-		594	-	
		22 042	-		755	-	
		22 231	-		756	-	
		21 319	-		731	-	

\*) nákladní automobily a autobusy bez MHD

\*\*) V úseku mezi ulicemi Jana Želivského a K Červenému dvoru bude po provedení změny namísto Jarovské spojky komunikace obsluhující plochu hodnocené změny. Intenzity na tomto úseku se budou dle dopravních podkladů pohybovat na úrovni cca 7 až 10 tisíc vozidel, z toho 80 až 120 pomalých vozidel za den.

Z porovnání je patrné, že vlivem změny ÚP dojde v území k poměrně znatelným změnám v rozložení dopravní zátěže, které se projeví jak nárůstem, tak i poklesem intenzit dopravy.

## 1.2. Vztah k jiným koncepcím

Koncepční materiály dělíme podle jejich úrovně na celostátní, regionální a lokální. Územní plán hl. m. Prahy patří svým charakterem mezi dokumenty lokální úrovně s přímou vazbou na ostatní dokumenty lokální a regionální úrovně. Ke koncepčním materiálům na celostátní úrovni již má vztah zprostředkovaný.

V následující tabulce je uveden souhrnný přehled identifikovaných vazeb mezi posuzovanou změnou územního plánu a koncepčními dokumenty.

V tabulce jsou rozlišeny tři úrovně intenzity vztahu:

3 – velmi silný (přímý) vztah

2 – silný (přímý) vztah

1 – slabý nebo nepřímý vztah

0 – bez vztahu

Tabulka 3: Vztah ke koncepčním dokumentům

Koncepce	Možná vazba
Politika územního rozvoje	1
Státní politika životního prostředí ČR	2
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR	2
Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR	2
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR	1
Program rozvoje venkova ČR	0
Plán hlavních povodí České republiky	0
Státní energetická koncepce ČR	0
Národní program snižování emisí ČR	1
Politika ochrany klimatu v České republice	1
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	1
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu	1
Strategie ochrany před povodněmi pro území ČR	0
Plán pro zvládnutí povodňových rizik v povodí Labe	0
Státní surovinová politika	0
Dopravní politika ČR	0
Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	0
Národní lesnický program	0
Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí	2
Zásady územního rozvoje hl. města Prahy	3
Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016	2
Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty hlavního města Prahy na období 2016 – 2025	0
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01	3
Generel odvodnění hl. m. Prahy	1
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací	2
Generel zásobování vodou hl. m. Prahy	2
Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze	2
Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze	2
Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha	3
Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy	2
Územní energetická koncepce hlavního města Prahy	1
Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy	2
Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy	2
Zásady nového systému číselného označování cyklistických tras na území hlavního města Prahy	2
Koncepce pražských břehů	0
Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu	1

## **2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ZMĚNY ÚP K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI**

V předchozí kapitole byly identifikovány koncepční materiály se vztahem k posuzované změně územního plánu. V následujícím textu je provedeno vyhodnocení vztahu předkládané změny k cílům ochrany životního prostředí v koncepčních materiálech, kde byl vyhodnocen vztah jako silný, tj. byly hodnoceny 2 nebo 3.

### **2.1. Zhodnocení vztahu změny k cílům ochrany životního prostředí na celostátní úrovni**

V kapitole 1.2. byl identifikován silný vztah u následujících celostátních koncepcí:

- Státní politika životního prostředí
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí

U těchto koncepčních materiálů je provedeno vyhodnocení vztahu řešené změny k jejich cílům týkající se ochrany životního prostředí.

Hodnocení je provedeno pomocí následující stupnice:

v souladu	+
v rozporu	-
není možno určit	?
není řešeno v rámci ÚPD, neutrální vliv	0

V případě potřeby je hodnocení opatřeno komentářem.

#### Vztah k Státní politice životního prostředí

Státní politiku životního prostředí zpracovává Ministerstvo životního prostředí. Státní politika životního prostředí České republiky vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020. Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu, a přispět tak k zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově. Státní politika životního prostředí je zaměřena na čtyři oblasti 1. Ochrana udržitelného využívání zdrojů, 2. Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší, 3. Ochrana přírody a krajiny a 4. Bezpečné prostředí.

Tabulka 4: Dílčí cíle hlavních oblastí Státní politiky životního prostředí

Priorita	Cíle	Hodnocení	Komentář
1) Ochrana a udržitelné využívání zdrojů			
1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu	1.1.1 Zajištění realizace Programů monitoringu povrchových a podzemních vod pro vyhodnocení všech opatření prováděných podle Rámcové směrnice o vodní politice, jako základního nástroje pro vyhodnocení jejich efektivity	0	
	1.1.2 Dosažení alespoň dobrého ekologického stavu nebo potenciálu a dobrého chemického stavu útvarů povrchových vod, dosažení dobrého chemického a kvantitativního stavu útvarů podzemních vod a zajištění ochrany vod v chráněných územích vymezených dle Rámcové směrnice o vodní politice	0	
1.2 Předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí. Podpora využívání odpadů jako náhrady přírodních zdrojů	1.2.1 Snížit podíl skládkování na celkovém odstraňování odpadů	0	
	1.2.2 Zvyšování materiálového a energetického využití komunálních odpadů a odpadů podobných komunálním	0	
	1.2.3 Předcházet vzniku odpadů	0	
1.3 Ochrana a udržitelné využívání půdy a horninového prostředí	1.3.1 Omezovat trvalý zábor zemědělské půdy a podložních hornin	+	Změna řeší bývalé nákladní nádraží, uspokojení poptávky po bydlení revitalizací brownfieldu sníží tlak na zábor ZPF.
	1.3.2 Snižovat ohrožení zemědělské a lesní půdy a hornin erozí	0	
	1.3.3 Omezovat a regulovat kontaminaci a ostatní degradaci půdy a hornin způsobenou lidskou činností	0	
	1.3.4 Sanovat kontaminovaná místa, včetně starých ekologických zátěží a lokalit zatížených municí, náprava ekologických škod	+	Změna řeší bývalé nákladového nádraží Žižkov, v lokalitě je identifikována stará ekologická zátěž. Před realizací záměru musí být lokalita dekontaminována.
	1.3.5 Zahlazovat a předcházet následkům po hornické činnosti a těžbě nerostných surovin	0	

Priorita	Cíle	Hodnocení	Komentář
<b>2) Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší</b>			
2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny	2.1.1 Zvýšení schopnosti přizpůsobení se změnám klimatu	+/-	Změnou dojde k navýšení zpevněných ploch. Plochy zeleně narostou také, avšak celkově v menším rozsahu. Nové stavby budou budovány novými technologiemi se snahou odolávat klimatickým změnám.
	2.1.2 Snížení emisí skleníkových plynů v rámci EU ETS o 21 % a omezení nárůstu emisí mimo EU ETS na 9 % do roku 2020 oproti úrovni roku 2005	0	
2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší	2.2.1 Zlepšit kvalitu ovzduší v místech, kde jsou překračovány imisní limity, a zároveň udržet kvalitu v územích, kde imisní limity nejsou překračovány.	+/-	V území jsou koncentrace benzo[a]pyrenu na úrovni imisního limitu. Řešená změna vyvolá nárůst koncentrací znečišťujících látek v prostoru plánované výstavby, současně však i snížení imisní zátěže vlivem změny dopravního řešení oproti platnému ÚP. Ve vztahu k limitu pro benzo[a]pyren se jedná o mírné změny (do 2 % hodnoty limitu).
	2.2.2 Plnit národní emisní stropy platné od roku 2010 a snížit celkové emise oxidu siřičitého (SO <sub>2</sub> ), oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> ), těkavých organických látek (VOC), amoniaku (NH <sub>3</sub> ) a jemných prachových částic (PM <sub>2,5</sub> ) do roku 2020 ve shodě se závazky ČR	0	
	2.2.3 Udržet emise těžkých kovů a persistentních organických látek pod úrovní roku 1990 a dále je snižovat.	0	
2.3 Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie	2.3.1 Zajištění 13% podílu energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie k roku 2020	0	
	2.3.2 Zajištění 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě k roku 2020 při současném snížení emisí NO <sub>x</sub> , VOC a PM <sub>2,5</sub> z dopravy	0	
	2.3.3 Zajištění závazku zvýšení energetické účinnosti do roku 2020 (pozn. pro EU jako celek se jedná o 20 %)	0	

Priorita	Cíle	Hodnocení	Komentář
<b>3) Ochrana přírody a krajiny</b>			
3.1 Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny	3.1.1 Zvýšení ekologické stability krajiny	0	
	3.1.2 Obnova vodního režimu krajiny	0	
	3.1.3 Omezení a zmírnění dopadů fragmentace krajiny	0	
	3.1.4 Udržitelné a šetrné zemědělské a lesnické hospodaření	0	
3.2 Zachování přírodních a krajinných hodnot	3.2.1 Zajištění ochrany a péče o nejcennější části přírody a krajiny	0	
	3.2.2 Omezení úbytku původních druhů a přírodních stanovišť	0	
	3.2.3 Omezení negativního vlivu nepůvodních invazních druhů na biodiverzitu	0	
3.3 Zlepšení kvality prostředí v sídlech	3.3.1 Zlepšení systému zeleně v sídlech a jeho struktury	+	Plošně dochází k malému navýšení ploch zeleně. Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
	3.3.2 Posílení regenerace brownfields s pozitivním vlivem na kvalitu prostředí v sídlech	+	Změna řeší plochy brownfields.
	3.3.3 Zajistit šetrné hospodaření s vodou v sídelních útvarech	0	
<b>4) Bezpečné prostředí</b>			
4.1 Předcházení rizik	4.1.1 Předcházení následkům přírodních nebezpečí (povodně, sucha, svahové nestability, skalní řícení, eroze, silný vítr, emanace radonu a methanu)	0	
	4.1.2 Předcházení vzniku antropogenních rizik	0	
4.2 Ochrana prostředí před negativními dopady krizových situací způsobenými antropogenními nebo přírodními hrozbami	4.2.1 Prevence a zmírňování následků krizových situací na životní prostředí	0	

### Vztah ke Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky byla schválena Vládou ČR v květnu 2005. Strategie představuje dokument, který nastiňuje možnosti dalšího postupu v ochraně biodiverzity. Strategie je zpracována podle vzoru a v souladu se strategií ES. Je zachováno členění jednotlivých kapitol na strategická témata (Ochrana biologické rozmanitosti in situ, Invazní druhy, Ochrana biologické rozmanitosti ex situ, Genetické banky, Udržitelné využívání, Přístup ke genetickým zdrojům a rozdělování přínosů z nich (ABS), Ekosystémový přístup jako hlavní princip v péči o ekosystémy, Identifikace a monitorování biodiverzity, Strategie výzkumu biodiverzity, Výměna informací, Výchova, vzdělávání a informování veřejnosti, Biodiverzita a ekonomika) a biodiverzitu v sektorových a složkových politikách (Zemědělsky obhospodařované ekosystémy, Lesní ekosystémy, Travinné



ekosystémy, Vodní a mokřadní ekosystémy, Horské ekosystémy, Regionální politika a územní plánování, Doprava, Energetika, Cestovní ruch, Změna klimatu a biodiverzita, Mezinárodní spolupráce).

Tabulka 5: Hlavní cíle Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR v oblasti regionální politika a územní plánování

Cíle v oblasti regionální politika a územní plánování	Hodnocení	Komentář
Podporovat zpracování strategických rozvojových dokumentací na všech úrovních.	0	
Posílit nástroje na podporu udržitelného rozvoje venkovských oblastí, používat takové nástroje, které mají příznivý vliv na životní prostředí.	0	
Podporovat šetrné formy cestovního ruchu.	0	
Podporovat a chránit krajinný ráz území a jeho prvky, jakou jsou např. osamělé stromy, zelené pásy podél silnic a cest, mokřady a drobné vodní nádrže a toky.	+	Plošně dochází k malému navýšení ploch zeleně. Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
Posílit nástroje podporující opětovné využití starých průmyslových zón ( <i>brownfields</i> ).	+	Změna řeší možnost revitalizace plochy brownfields
Chránit krajinné prvky přírodního charakteru v zastavěných územích.	+	Plošně dochází k malému navýšení ploch zeleně. Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
Urychlit realizaci komplexních pozemkových úprav.	0	
Realizovat chybějící prvky ÚSES.	0	
Omezovat fragmentaci krajiny způsobenou migračními bariérami.	0	
Zapojit do územního plánování nové způsoby hodnocení únosnosti a zranitelnosti krajiny a ochranu hodnot krajinného rázu.	0	
V plném rozsahu realizovat závazky, vyplývající pro ČR z Evropské úmluvy o krajině.	0	

#### Vztah ke Strategickému rámci udržitelného rozvoje ČR

Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky zpracovala Rada vlády pro udržitelný rozvoj ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a byl schválen Vládou České republiky usnesením ze dne 11.1.2010. Na rozdíl od ostatních státních dokumentů se jedná o dlouhodobou strategii s horizontem roku 2030. Strategický rámec udržitelného rozvoje je rozdělen na 5 prioritních os: 1. Společnost, člověk a zdraví, 2. Ekonomika a inovace, 3. Rozvoj území, 4. Krajina, ekosystémy a biodiverzita a 5. Stabilní a bezpečná společnost.

Tabulka 6: Cíle Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR v prioritní ose 4: krajina, ekosystémy a biodiverzita

Priorita	Cíle	Hodnocení	Poznámky
4.1. Ochrana krajiny jako předpoklad pro ochranu druhové diverzity	<b>Cíl 1:</b> Udržet a zvýšit ekologickou stabilitu krajiny a podporovat její funkce, zejména udržitelným hospodařením v krajině	0	
	<b>Cíl 2:</b> Chránit volnou krajinu	+	Změna řeší plochy brownfields v centru města. Sníží tlak na využívání volné krajiny pro výstavbu
	<b>Cíl 3:</b> Zastavit pokles biologické rozmanitosti	0	
4.2. Odpovědné hospodaření v zemědělství a lesnictví	<b>Cíl 1:</b> Podporovat šetrné a přírodě blízké způsoby zemědělského hospodaření a rozvíjet jeho mimoprodukční funkce	0	
	<b>Cíl 2:</b> Zachovat a zlepšit biologickou rozmanitost v lesích podporou šetrných, přírodě blízkých způsobů hospodaření v lesích a posílením mimoprodukčních funkcí lesních ekosystémů	+	Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
4.3. Adaptace na změny klimatu	<b>Cíl 1:</b> Zajistit připravenost ke zvládnutí mimořádných událostí spojených se změnami klimatu	0	
	<b>Cíl 2:</b> Zajistit dostatečné množství a kvalitu povrchových a podzemních vod	0	
	<b>Cíl 3:</b> Zlepšit vodní režim krajiny	0	
	<b>Cíl 4:</b> Snižovat dopady očekávané globální klimatické změny a extrémních meteorologických jevů na lesní a zemědělské ekosystémy	0	

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

„Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“ byla vydána Ministerstvem zdravotnictví ve spolupráci se Státním zdravotním ústavem v r. 2014. Zdraví 2020 je rámcovým souhrnem pro rozvoj veřejného zdraví v ČR a současně i nástrojem pro implementaci programu Světové zdravotnické organizace „Zdraví 2020“ v ČR. Národní strategie navazuje na „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví 21“.

Tabulka 7: Vztah k horizontálním tématům Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí

Horizontální téma pro rozvoj aktivit	Hodnocení	Komentář
1. Dostatečná pohybová aktivita populace	0	
2. Správná výživa a stravovací návyky populace	0	
3. Zvládání stresu a duševní zdraví	0	
4. Omezení zdravotně rizikového chování	0	

Horizontální téma pro rozvoj aktivit	Hodnocení	Komentář
5. Snižování zdravotních rizik ze životního a pracovního prostředí	0	Vlivem změny ÚP dojde ke změnám v rozložení koncentrací znečišťujících látek a v úrovni hlukové zátěže. Tyto změny jsou jednak ambivalentní (v obou případech nastane v části území nárůst a v části pokles), především však velmi mírné. Identifikované změny v míře zdravotního rizika jsou velmi málo významné, resp. na hranici rozpoznatelnosti.
6. Zvládání infekční onemocnění, zejména nově a znovu se objevujících infekcí, infekcí spojených s poskytováním zdravotní péče, opatření proti antimikrobiální rezistenci a vakcinační programy	0	
7. Screeningové programy, jejich sledování a vyhodnocování jejich efektivity, identifikace nových možností	0	
8. Zlepšení dostupnosti a kvality zdravotní péče, včetně následné a dlouhodobé	0	
9. Zajištění kvality a bezpečí poskytovaných zdravotnických služeb	0	
10. Celoživotní vzdělávání zdravotnických pracovníků	0	
11. Elektronizace zdravotnictví	0	

## 2.2. Zhodnocení vztahu změny k cílům ochrany životního prostředí na regionální úrovni

Na regionální úrovni byla pozornost věnována dokumentům hl. m. Prahy. V kapitole 1.2. byl identifikován silný vztah u následujících regionálních koncepcí:

- Zásady územního rozvoje hl. města Prahy
- Strategický plán hl.m. Prahy, aktualizace 2016
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací - aktualizace 2007
- Generel zásobování vodou hl. m. Prahy
- Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze
- Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha 2008
- Plán odpadového hospodářství hl.m. Prahy
- Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy
- Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl.m. Prahy
- Zásady nového systému číselného označování cyklistických tras na území hlavního města Prahy

### Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

Hlavní město Praha vydalo své první Zásady územního rozvoje opatřením obecné povahy č. 8 schválené usnesením č. 32/59 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 17. 12. 2009 s účinností ode dne 6. 1. 2010. Dne 11. 9. 2014 byla usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 schválena Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vydaná formou opatření obecné povahy č. 43/2014 s účinností od 1.10.2014. V současné době platí Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy v podobě tzv. „právního stavu po aktualizaci č. 1“.

Tabulka 8: Vztah k ZÚR hl.m. Prahy – oblast životního prostředí (kulturní, přírodní a civilizační hodnoty)

Obecné zásady	Hodnocení	Komentář
<i>Ochrana kulturních hodnot</i>		
zajistit podmínky pro ochranu Památkové rezervace v hlavním městě Praze, včetně jejího ochranného pásma, jako unikátního architektonického souboru zapsaného do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,	?	Území se nachází v OP MPR. Je nezbytné respektovat podmínky OP především ve vztahu nové zástavby k panoramatu vnitřního města. Míra vlivu bude záviset na konkrétním architektonickém ztvárnění. Pro kulturní památku Nákladové nádraží Žižkov se vymezuje funkce SJM bez kódu. Změna počítá s konverzí budovy.
zajistit podmínky pro ochranu dalších rezervací, památkových zón, památkových souborů a objektů na území města zapsaných do seznamu nemovitých kulturních památek a jejich ochranná pásma,		
vytvářet územní podmínky pro konverze dochovaných a nevyužívaných průmyslových objektů a opuštěných průmyslových území (brownfields),	+	Změna řeší bývalé nákladové nádraží Žižkov a širší okolí. Změna umožňuje vytvoření nové čtvrtě doplňující stávající urbanistickou strukturu.
zajistit podmínky pro ochranu prvků sídelní struktury podporující historickou paměť původní struktury osídlení a individualitu městských částí,	?	Využití území a kódy odpovídají okolní zástavbě. Míra vlivu bude záviset na konkrétním architektonickém ztvárnění objektů a jejich využití.
na celém území města zajistit podmínky pro ochranu archeologického dědictví.	-	Plochy jsou na území s pravděpodobnými archeologickými nálezy. Při jejich ochraně je potřeba postupovat dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Obecné zásady	Hodnocení	Komentář
<i>Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel</i>		
respektovat vyhlášená velkoplošná i maloplošná zvláště chráněná území přírody i jiné významné přírodní výtvoř, památné stromy, významné krajinné prvky a skladebné části územního systému ekologické stability (ÚSES), lokality soustavy NATURA 2000 a předměty jejich ochrany, chránit přírodní parky a rozvíjet zde pouze aktivity, které nenaruší přírodní rámec prostředí,	+	Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
respektovat a chránit krajinný ráz zastavěného i nezastavěného území města, postupně zlepšovat prostupnost krajiny,	0	
zachovat a rozvíjet zelené klíny, které se v městském prostředí vytvořily v souvislosti s konfigurací terénu,	+	Plošně dochází k malému navýšení ploch zeleně, ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
zajistit propojení klínů zelenými osami tak, aby byl vytvořen nadřazený systém zeleně jako základ pro celoměstský systém zeleně a nově vytvořený zelený pás kolem Prahy,	0	
koncipovat zelené osy tak, aby na obvodu Prahy podpořily zakládání nových zelených ploch v návaznosti na dochované segmenty příměstské nebo venkovské krajiny,	0	
podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových,	+	Plošně dochází k malému navýšení ploch zeleně, ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
nenavrhovat kapacitní zástavbu v pramenných oblastech malých vodních toků a nezastavovat údolnice drobných vodních toků,	0	
zachovat integritu ÚSES a vytvářet předpoklady pro zajištění jeho územní spojitosti,	0	
ve spolupráci s příslušnými orgány koordinovat návaznost ÚSES na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje,	0	
respektovat a chránit stávající lesy, a to především pozemky určené k plnění funkcí lesa před jiným využitím.	+	Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
<i>Tvorba a ochrana životního prostředí</i>		
vytvářet podmínky pro snižování a eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území, včetně emisí z automobilové dopravy,	0/+	Vlivem změny ÚP dojde k změnám v rozložení koncentrací znečišťujících látek a v úrovni hlukové zátěže. Tyto změny jsou jednak ambivalentní (v obou případech nastane v části území nárůst a v části pokles), především však velmi mírné. Celkové množství emisí znečišťujících látek z dopravy v řešeném území se vlivem změny sníží.

<b>Obecné zásady</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Komentář</b>
snižovat podíl vytápění tuhými palivy vytvářením podmínek pro konverzi na nízkoemisní a bezemisní způsoby vytápění, a to zejména v oblastech kompaktního města,	+	Předpokládá se vytápění centrálním zdrojem tepla.
vytvářet podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území,	-/+	Změna působí ambivalentně. U silniční dopravy se při realizaci změny již nepočítá s výstavbou Jarovské spojky. Silniční doprava bude vedena po stávajících komunikacích a možná redukce vlivu dopadů na území se proto zhorší. Zde změna působí negativně. Oproti tomu dojde ke zrušení železničního napojení lokality. Hluk způsobovaný železničním provozem je poměrně vysoký, působí ve dne i v noci a může být obtěžující. Vlivem změny možnost tohoto potenciálního vlivu zanikne a změnu je proto v tomto ohledu možné posuzovat jako pozitivní.
vytvářet podmínky pro likvidaci starých ekologických zátěží v transformačních územích.	+	Změna řeší bývalé nákladového nádraží Žižkov, v lokalitě je identifikována stará ekologická zátěž. Před realizací záměru musí být lokalita dekontaminována.
<b>Odpadové hospodářství</b>		
vytvářet podmínky a plošné rezervy pro komplexní systém nakládání s komunálním odpadem s důrazem na recyklaci a využívání nerecyklovatelného zbytku komunálního odpadu a zpracování biologicky rozložitelného odpadu	0	
zabezpečit dostatečné plošné rezervy pro nakládání s odpady po vyčerpání kapacity skládky S-OO Ďáblice,	0	
ve spolupráci se Středočeským krajem vytvářet podmínky pro realizaci integrovaného systému pro nakládání s odpady a v této souvislosti vytvářet podmínky pro vybudování nadregionálních zařízení pro nakládání s odpady.	0	

### Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016

První strategický plán hl. m. Prahy byl schválen v roce 2000 (usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 19/03 ze dne 25. 5. 2000) a v prosinci 2008 byla schválena jeho Aktualizace (usnesení Zastupitelstva č. 22/42 ze dne 11. 12. 2008). Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo dne 22. 10. 2009 usnesením č. 30/84. V roce 2013 pověřila Rada hl. m. Prahy Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy zpracováním Aktualizace

Strategického plánu hl. m. Prahy (usnesení Rady HMP č. 903). Aktualizace strategického plánu byla schválena zastupitelstvem hl. m. Prahy 24.11.2016.

Tabulka 9: Vztah k cílům Strategického plánu hl. m. Prahy v oblasti „zdravé město“

Cíle	Hodnocení	Komentář
<b>Zelená infrastruktura</b>		
Vytvořit funkční systém zelené infrastruktury a sídelní zeleně	+	Plošně dochází k malému navýšení ploch zeleně, ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
Zajistit jednotný management péče o zeleň a přírodní území	0	
Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny	0	
Zlepšit prostupnost krajiny a její využitelnost pro rekreaci	0	
Zlepšit hospodaření se srážkovými vodami	-/+	Dochází k navýšení zpevněných ploch. Je doporučeno zasakování dešťových vod na plochách.
Realizovat opatření cílené na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a protierozní ochranu	0	
Pokračovat v integrované revitalizaci údolních niv, vodních toků a ploch	0	
<b>Ovzduší a hluk</b>		
Realizovat technická a organizační opatření ke snížení hluku na nejvíce exponovaných místech	+	V území se změní dopravní zatížení. Částečně dojde vlivem realizaci změny k poklesu hlukové zátěže. V místech, kde dojde k nárůstu hlučnosti nad stanovenou mez, poté budou realizována protihluková opatření. U nejvíce exponovaných míst tak dojde při realizaci záměru a hypotetickému nárůstu hlukové zátěže po aplikaci protihlukových opatření ke snížení hlukového zatížení.
Dosáhnout plnění imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů	-/0/+	Realizací změny ÚP dojde k mírným změnám v koncentracích znečišťujících látek v obou směrech. Problematika plnění imisních limitů je relevantní v případě benzo[a]pyrenu, jehož koncentrace se vlivem změny ÚP změní nejvýše o 2 % limitu.
Snižovat prašnost v městském prostředí	-/0/+	Realizací změny ÚP dojde k mírným změnám v koncentracích prachových částic v obou směrech. Vzhledem k úpravám povrchů, které budou součástí nové výstavby, lze však očekávat spíše pozitivní vliv na prašnost v městském prostředí.

Cíle	Hodnocení	Komentář
<b>Městské zemědělství</b>		
Podporovat aktivity zvyšující povědomí o hodnotě zemědělské půdy a půdních ekosystémů	0	
Vytvářet podmínky pro rozvoj příměstského a městského zemědělství	0	
<b>Venkovní aktivity</b>		
Vytvářet vhodné podmínky pro fyzické aktivity obyvatel ve venkovním prostředí	0	

### **Program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace hl. m. Praha – CZ01**

Základním koncepčním dokumentem hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší je Program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha. Dokument byl vydán MŽP 26.5.2016 a je účinný od 10.6.2016. Rada hl. m. Prahy vzala Program na vědomí dne 27.9.2016 (viz usnesení Rady ze dne 27.9.2016 č. 2349 k Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01).

Byly stanoveny dva cíle programu tak, aby k roku 2020:

- došlo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území aglomerace CZ01 Praha překračovány,
- byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.

Vlivem změny ÚP dojde k změnám v rozložení koncentrací znečišťujících látek. Tyto změny jsou ambivalentní (v obou případech nastane v části území nárůst a v části pokles) a mírné.

### **Plán rozvoje vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy**

Plán obsahuje koncepci řešení zásobování pitnou vodou, včetně vymezení zdrojů povrchových a podzemních vod, uvažovaných pro účely úpravy na pitnou vodu, a koncepci odkanalizování a čištění odpadních vod v daném územním celku. Původní dokument byl schválen v roce 2005, poprvé byl aktualizován v roce 2007. Současná aktualizace byla zpracována v roce 2011 a schválena usnesením Zastupitelstva HMP číslo 12/71 ze dne 15.12.2011). Dokument byl aktualizován v r. 2017. Schválení Zastupitelstvem HMP proběhlo dne 2.11.2017.

Řešená změna nemění koncepci technické infrastruktury.

### **Generel zásobování vodou hl. m. Prahy**

Generel řeší koncepci zásobování vodou území hl. m. Prahy a je jedním z podpůrných dokumentů pro řešení Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací. Celý projekt byl rozdělen na dvě základní fáze, fázi koncepční a fázi detailní. Koncepční fáze byla řešena v letech 2001 – 2003, od roku 2005 jsou postupně zpracovávány jednotlivé projekty Detailní fáze.

Řešená změna nemění koncepci technické infrastruktury.



### **Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze**

Základním koncepčním dokumentem v oblasti ochrany veřejné zeleně v hl. m. Praze je Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze schválená usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 17.června 2010. Tato koncepce nahradila předchozí koncepční dokument Zásady péče o zeleň v hlavním městě Praze přijatý v roce 1996. Koncepce řeší stávající stav péče o zeleň i její rozvoj. Důležitou součástí je systém financování péče o zeleň i plánování financování nově přibylých ploch. Dokument byl schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/77 ze dne 17.6.2010.

Koncepce definuje problémové oblasti v péči o zeleň a navrhuje řešení. Hodnocené změny č. 2600 se týká oblast možný úbytek zeleně na zastavěném území. Návrh změny č. 2600 v celkovém součtu navyšuje plochy zeleně o cca 0,5 ha. Oproti stávajícímu ÚP dochází k úbytku předpokládaných záborů PUPFL o 4 102 m<sup>2</sup> v důsledku vymístění plochy pro komunikační síť (S2) mimo PUPFL. Dochází však k záboru cenných lesních ploch Malešického lesa z důvodu vymezení nové tramvajové tratě včetně tramvajové smyčky a dopravního propojení ul. Malešické a Českobrodské. Tyto stavby byly zařazeny mezi stavby veřejně prospěšné.

### **Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze**

Koncepce byla pořízena v souladu s § 77a, odst. 1, zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a je zpracována podle Osnovy pro zpracování prognózy, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v územní působnosti krajů, připravené Ministerstvem životního prostředí ČR. Dokument byl schválen usnesením Rady HMP číslo 1767 ze dne 2.12.2008.

Řešená změna není v kolizi s koncepcí ochrany přírody a krajiny v Praze. Celková plocha zeleně (funkční využití - ZMK, LR, ZP) mírně navýší.

### **Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha**

Aktuálním platným dokumentem pro území hl. m. Prahy je Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha 2008 (Usnesení Rady HMP č. 1306 ze dne 15.9.2009).

V blízkosti navrhované změny prochází řada komunikací, které byly zařazeny mezi místa s kritickými imisemi hluku, jedná se ulici Jana Želivského, Koněvova a Vinohradská.

Také dle návrhu Akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2019 zůstávají výše uvedené komunikace zařazeny mezi místy s kritickými imisemi hluku a plánem opatření pro snížení hlukové zátěže.

Záměr situaci částečně zlepšuje i zhoršuje s ohledem na posuzovanou část řešeného území. V kap. 8 jsou navržena příslušná opatření pro snížení hlukové zátěže v místech, kde by mohlo dojít k dalšímu navýšení nepřijatelně hlukem zatížených oblastí.

**Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016-2025**

Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy (POH HMP) je zpracován na období 2016-2025. Zpracovala ho firma ISES s.r.o. v prosinci 2015. POH je rozdělen na analytickou, závaznou a směrnou část.

POH HMP se v souladu s POH ČR věnuje především předcházení vzniku a minimalizaci produkce odpadů. Stanovuje strategické, hlavní a dílčí cíle. Předkládaná změna se dotýká cílů v oblasti požadavků na zvýšení množství tříděného odpadu. V souladu s POH je nezbytné stanovit u nových ploch umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti. Uplatněním změny dochází ke zrušení sběrného dvora v jižní části NNŽ.

**Shrnutí**

Změna č. 2600, která umožní přestavbu a transformaci nákladového nádraží Žižkov a širšího přilehlého území. Vznikne zde nová čtvrť s převahou ploch všeobecně smíšených (SV). Nově jsou vymezeny dopravní cesty – prostor pro stanici metra, novou tramvajovou trať včetně smyčky a cyklostezku. Záměr naplňuje cíle životního prostředí v oblasti regenerace brownfields, posílení zeleně v obcích. Problematické je v části území zvýšení imisní a hlukové zátěže.

### 3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA ZMĚNA ÚP

Při popisu současného stavu životního prostředí v zájmovém území jsme vycházeli z podkladů dodaných Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (ÚAP), z informací uvedených na internetu a z vlastní rekognoskace terénu.

#### 3.1. Vymezení řešeného území

Změna č. 2600 řeší širší území nákladového nádraží Žižkov v rozsahu cca 45 ha. Při popisu životního prostředí jsme se soustředili na území cca 500 m v okolí řešených ploch. Pro hodnocení vlivů je u některých složek (např. krajinný ráz) nezbytné vzít v úvahu širší území. Tato skutečnost je v příslušných kapitolách respektována, širší území je popsáno.



Obr. 8: Zákres řešeného území do ortofotomapy

Řešené území spadá do k.ú. Žižkov, Hrdlořezy, Strašnice a Malešice.

## 3.2. Informace o jednotlivých složkách životního prostředí v dotčeném území

### 3.2.1. Ovzduší a klima

#### Klimatologické a rozptylové podmínky

Zájmové území spadá dle Quitta (1971) do teplé klimatické oblasti T2. Základní charakteristiky oblasti uvádí následující tabulka.

Tabulka 10: Základní charakteristiky klimatické oblasti T2

Klimatické charakteristiky	T2
Počet letních dnů	50-60
Počet dnů s teplotou vyšší než 10°C	160-170
Počet mrazových dnů	100-110
Počet ledových dnů	30-40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	18-19
Průměrná teplota v dubnu	8-9
Průměrná teplota v říjnu	7-9
Počet dnů se srážkami 1 mm a více	90-100
Úhrn srážek ve vegetačním období	350-400
Úhrn srážek v zimním období	200-300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40-50

Rozptylové podmínky v dané oblasti je možné posoudit na základě větrných růžic, které byly zpracovány Českým hydrometeorologickým ústavem z průměrných hodnot za období let 2007 – 2016. Každá větrná růžice vyjadřuje četnost výskytu daných kombinací meteorologických podmínek, v členění na šestnáct směrů proudění (S, SSV, SV, VSV, ...), tři třídy rychlosti větru (1,7; 5,0 a 11,0 m.s<sup>-1</sup>) a pět tříd stability atmosféry.

Zájmové území a jeho okolí se rozkládají na rozhraní čtyř větrných růžic. Na severozápadě hodnocené lokality se nachází růžice č. 76, na jihozápadě růžice č. 78. Ve střední části lokality se rozkládá růžice č. 93 a na východě pak růžice č. 94.

Tabulka 11: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 76)

TR*	Směr																Calm	součet
m.s <sup>-1</sup>	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	2,09	1,39	1,56	5,40	4,03	3,33	2,07	1,94	4,03	8,18	9,66	3,55	2,14	1,86	2,33	2,71	0,56	56,83
5,0	1,35	0,44	0,34	1,19	3,01	2,41	1,43	0,51	1,11	3,25	5,13	7,17	5,13	3,35	3,11	2,55	0,00	41,48
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,03	0,10	0,67	0,61	0,21	0,05	0,01	0,00	1,69
Σ	3,44	1,83	1,90	6,59	7,04	5,74	3,51	2,45	5,14	11,46	14,89	11,39	7,88	5,42	5,49	5,27	0,56	100,00

\* Třídí rychlost větru

Tabulka 12: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 78)

TR*	Směr																Calm	součet
m.s <sup>-1</sup>	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	1,89	2,20	3,32	3,07	4,55	3,32	1,59	1,73	2,92	7,54	8,69	5,74	2,47	2,40	2,30	2,59	0,32	56,64
5,0	1,63	0,52	0,42	1,16	2,89	2,00	1,20	0,36	0,83	2,82	4,59	7,38	5,57	3,75	3,48	3,01	0,00	41,61
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,09	0,66	0,68	0,24	0,05	0,01	0,00	1,75
Σ	3,52	2,72	3,74	4,23	7,44	5,32	2,80	2,09	3,75	10,37	13,37	13,78	8,72	6,39	5,83	5,61	0,32	100,00

\* Třídí rychlost větru

Tabulka 13: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 93)

TR <sup>*</sup> m.s <sup>-1</sup>	Směr																Calm	součet
	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	2,21	1,62	1,42	2,28	7,19	2,70	2,04	2,11	3,58	7,41	6,72	3,83	4,59	2,95	2,50	2,78	0,72	56,65
5,0	1,18	0,34	0,23	1,06	2,98	1,80	1,14	0,47	0,87	3,29	5,43	7,69	5,39	3,66	3,36	2,72	0,00	41,61
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,13	0,77	0,59	0,17	0,05	0,00	0,00	1,74
Σ	3,39	1,96	1,65	3,34	10,17	4,50	3,19	2,58	4,45	10,72	12,28	12,29	10,57	6,78	5,91	5,50	0,72	100,00

\* Třídí rychlost větru

Tabulka 14: Celková podoba větrné růžice platné pro zájmové území (č. 94)

TR <sup>*</sup> m.s <sup>-1</sup>	Směr																Calm	součet
	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	3,71	2,01	2,75	3,84	5,51	2,83	1,12	1,37	3,57	5,65	7,63	4,07	2,45	2,11	3,23	3,69	1,00	56,54
5,0	1,20	0,34	0,22	1,50	3,51	1,44	0,91	0,45	0,80	2,90	5,63	7,67	4,94	3,77	3,42	2,91	0,00	41,61
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,02	0,17	0,88	0,52	0,19	0,04	0,00	0,00	1,85
Σ	4,91	2,35	2,97	5,34	9,02	4,28	2,04	1,83	4,37	8,57	13,43	12,62	7,91	6,07	6,69	6,60	1,00	100,00

\* Třídí rychlost větru

### Zdroje znečišťování (emisní situace)

#### *Nejvýznamnější individuálně sledované zdroje emisí*

V zájmovém území se nacházejí dva vyjmenované zdroje znečišťování ovzduší, jedná se o čerpací stanice Shell a ÖMV. V jejich případě je evidována produkce VOC (desítky kg za rok) a benzen (stovky gramů za rok). V blízkém okolí záměru se nacházejí vyjmenované zdroje s nejvyšší produkcí emisí oxidů dusíku na úrovni 0,24 t.rok<sup>-1</sup>, s nejvyšší produkcí TZL na úrovni 0,024 t.rok<sup>-1</sup> a s nejvyšší produkcí oxidu siřičitého na úrovni 0,17 t.rok<sup>-1</sup>. Jedná se o zdroje z kategorie energetika a spalování paliv.

#### *Automobilová doprava*

Jako podkladová data byly pro vyhodnocení použity údaje z dopravního sčítání intenzit dopravy na sledované síti TSK Praha pro rok 2019. Z hlediska dopravy je v současnosti nejvíce zatíženou komunikací v okolí zájmového území komunikace J. Želivského s intenzitou dopravy 34,5 tis. vozidel za 24 hodin. Následující tabulka uvádí přehled intenzit dopravy na komunikacích v okolí záměru.

Tabulka 15: Celkové denní intenzity automobilové dopravy (2016)

Komunikace	Úsek	Číslo sčít. úseku	Počet vozidel/24 hod Celkem	Počet pomalých vozidel/24 hod <sup>*</sup>
Koněvova	Ohrada - Na Vápence	3009 - 3010	14 400	400
	Na Vápence - Na Vrcholu	3010 - 3011	12 500	400
	Na Vrcholu - Spojovací	3011 - 3012	17 500	400
J. Želivského	Vinohradská - Olšanská	3020 - 3021	28 000	1 000
	Olšanská - Malešická	3021 - 3022	30 600	1 200
	Malešická - Jeseniova	3022 - 3023	34 500	1 200
	Ohrada - Jeseniova	3009 - 3023	31 600	1 200

\*) nákladní automobily a autobusy bez MHD

### Imisní situace

#### *Imisní limity*

Imisní limity udávají maximální přípustné koncentrace znečišťujících látek v ovzduší. V současné době platí imisní limity stanovené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Rozlišují se imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace, imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM<sub>10</sub> vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a imisní limity

pro troposférický ozón. U limitů, které mají dobu průměrování kratší než 1 rok, je v některých případech uveden přípustný počet překročení limitu během roku. Předkládané vyhodnocení je zaměřeno na problematiku překračování imisních limitů pro ochranu zdraví lidí, jako hlavní hygienický problém z hlediska kvality ovzduší.

Stávající úroveň kvality ovzduší je posouzena na základě následujících podkladů:

- Vyhodnocení pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek ve čtvercové síti 1×1 km provedených ČHMÚ na základě zákona 201/2012 Sb.
- Výsledky měření na měřicí stanici ČHMÚ Praha 2 – Riegrovy sady
- Výsledky modelových výpočtů kvality ovzduší provedených v rámci projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy“

#### *Výsledky analýzy ČHMÚ – ve čtvercové síti 1×1 km*

V následujícím přehledu jsou uvedeny průměrné hodnoty koncentrací znečišťujících látek za období 2015 – 2019 dle analýzy ČHMÚ. Hodnocené území spadá do čtverců č. 462550, 463550, 464550 a 464551. V celém řešeném území nebylo zaznamenáno žádné překročení imisního limitu.

Tabulka 16: Průměrné hodnoty koncentrací (2015 – 2019) zaznamenané v zájmové oblasti ve čtvercích 462550, 463550, 464550 a 464551

<b>Znečišťující látka</b>	<b>Doba průměrování</b>	<b>Imisní limit</b>	<b>Koncentrace</b>	<b>% limitu</b>
Oxid dusičitý	kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	22,1 – 24,2	55,3 – 60,5
Oxid siřičitý	24 hodin	125 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (4 MV)	8,5 – 8,8	6,8 – 7,0
PM <sub>10</sub>	kalendářní rok	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$	22,3 – 22,8	55,8 – 57,0
PM <sub>10</sub>	24 hodin	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (36 MV)	38,8 – 39,8	77,6 – 79,6
PM <sub>2,5</sub>	kalendářní rok	25 $\mu\text{g.m}^{-3}$ 20 $\mu\text{g.m}^{-3}$ *	17,0 – 17,3	68,0 – 69,2 85,0 – 86,5
Benzen	kalendářní rok	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	1,2 – 1,2	24,0 – 24,0
Benzo[a]pyren	kalendářní rok	1 $\text{ng.m}^{-3}$	0,8 – 0,8	80,0 – 80,0
Arsen	kalendářní rok	6 $\text{ng.m}^{-3}$	1,4 – 1,6	23,3 – 26,7
Kadmium	kalendářní rok	5 $\text{ng.m}^{-3}$	0,2 – 0,2	4,0 – 4,0
Olovo	kalendářní rok	500 $\text{ng.m}^{-3}$	5,7 – 5,7	1,1 – 1,1
Nikl	kalendářní rok	20 $\text{ng.m}^{-3}$	0,5	2,5

MV – n-tá nejvyšší koncentrace v roce, tj. např. 19 MV znamená devatenáctá nejvyšší hodnota

\*) od 1.1.2020

Z tabulky je patrné, že ve vztahu k imisnímu limitu je nejvíce problematickým polutantem benzo[a]pyren, jehož koncentrace dosahují v 5letém průměru 92 – 96 % limitu. Pozornost je nutno věnovat také hodnotám 24hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> (přes 80 % limitu) a výhledově též průměrným ročním hodnotám PM<sub>2,5</sub>, které sice v současnosti dosahují jen 68 % limitu, avšak při uvažování přísnější hodnoty, platné od roku 2020, by se již jednalo o 85 % limitu. Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> se pohybují na úrovni 63 – 67 % (NO<sub>2</sub>), resp. 60 % (PM<sub>10</sub>) limitu. Koncentrace ostatních znečišťujících látek nepřesahují 30 % imisních limitů.

#### *Výsledky imisního monitoringu*

Vývoj kvality ovzduší v hodnocené lokalitě je možné zhodnotit na základě výsledků měření na stanicích imisního monitoringu. V blízkém okolí hodnocené lokality se nenachází žádná měřicí stanice kvality ovzduší. Nejbližší zájmovému území se nachází stanice imisního monitoringu Praha 10 – Šrobárova, tato stanice však



vykazuje pouze hodnoty B[a]P za roky 2013 – 2016. Pro vyhodnocení tak byla použita data z mírně vzdálenější stanice Praha 2 – Riegrovy sady. Jedná se o pozadřovou městskou stanici v přírodní obytné zóně s reprezentativností okrskového měřítka (0,5 až 4 km), kterou provozuje ČHMÚ. Stanice je umístěna v Riegrových sadech, při ulici Vozová, a to ve vzdálenosti cca 2 km západně od záměru. Hodnoty koncentrací naměřené na stanici v letech 2013 – 2017 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 17: Roční a krátkodobé průměrné koncentrace na stanici Praha 2 – Riegrovy sady

Látka	Doba průměrování	Jednotka	Imisní limit	2015	2016	2017	2018	2019
NO <sub>2</sub>	1 hod (19. nejv. h.)	μg.m <sup>-3</sup>	200	101,6	92,6	100,4	97,4	87,4
	1 rok	μg.m <sup>-3</sup>	40	25,6	25,5	24,8	24,1	23,3
PM <sub>10</sub>	24 hod (36 nejv. h.)	μg.m <sup>-3</sup>	50	38,5	38,5	41,9	43,3	35,1
	1 rok	μg.m <sup>-3</sup>	40	21,9	21,7	23,5	26,0	20,0
PM <sub>2,5</sub>	1 rok	μg.m <sup>-3</sup>	25	15,6	17,2	17,3	16,8	13,6
B[a]P	1 rok	ng.m <sup>-3</sup>	1	0,7*	0,7 (0,8)*	0,9	0,7	0,6

\* hodnoty měřené na stanici Praha 10 - Šrobárova

Z tabulky 17 vyplývá, že na stanici imisního monitoringu Praha 2 – Riegrovy sady nedošlo ve sledovaném období k překročení žádného imisního limitu.

#### Modelové hodnocení kvality ovzduší

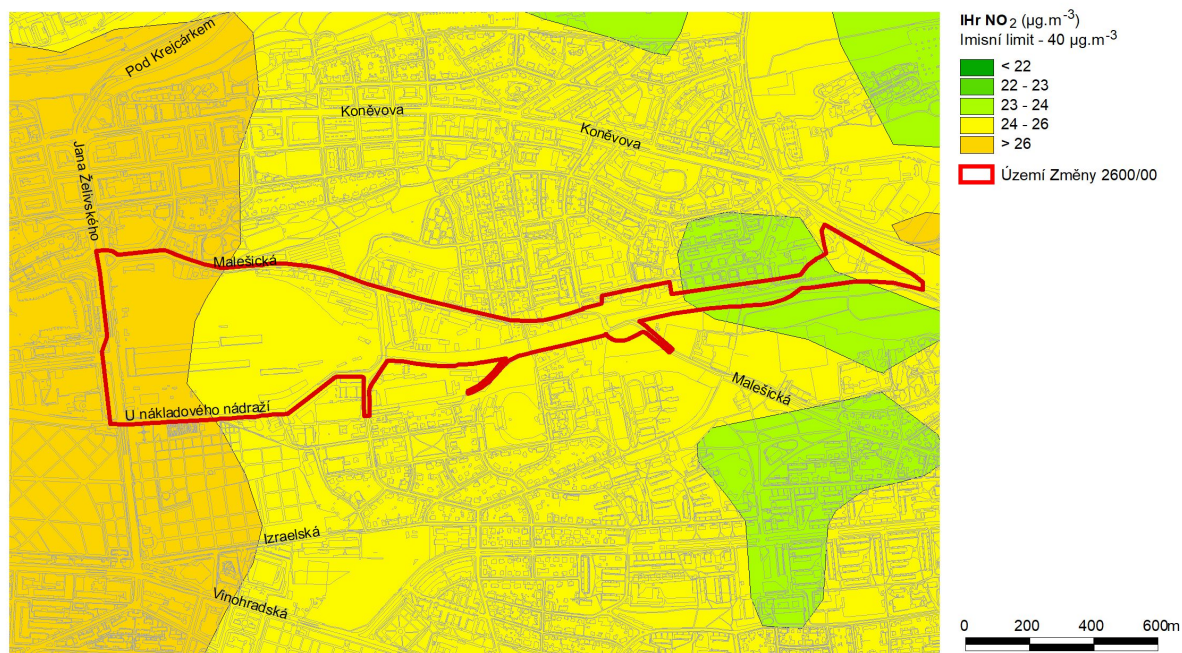
Úroveň znečištění ovzduší přímo v dané lokalitě je možné vyhodnotit na základě výsledků projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy“, který hodnotí znečištění ovzduší na území města v pravidelných aktualizacích. Hodnocení je prováděno pomocí modelových výpočtů v trojúhelníkové síti výpočetních bodů s krokem 300 m.

Výsledky modelování jsou uvedeny na obrázcích 9 - 12. V následujícím textu jsou pak uvedeny výsledky hodnocení z hlediska čtyř modelovaných znečišťujících látek: oxidu dusičitého, suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub>, suspendovaných částic frakce PM<sub>2,5</sub> a benzo[a]pyrenu.

- pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého je stanoven imisní limit ve výši 40 μg.m<sup>-3</sup>. Při hodnotách vypočtených v zájmovém území v rozmezí 23 – 28 μg.m<sup>-3</sup> není překročen.
- v případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> je imisní limit stanoven ve výši 40 μg.m<sup>-3</sup>. V hodnocené lokalitě byly vypočteny hodnoty mezi 20 – 26 μg.m<sup>-3</sup>, nedochází tedy k překročení limitu.
- u průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> je stanoven imisní limit ve výši 20 μg.m<sup>-3</sup>. V zájmovém území byly vypočteny hodnoty v rozmezí 16 – 19 μg.m<sup>-3</sup>, imisní limit tedy není překročen.
- imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu je stanoven ve výši 1 ng.m<sup>-3</sup>. V zájmovém území byly vypočteny hodnoty v rozmezí 0,7 – 0,9 ng.m<sup>-3</sup>, imisní limit tedy není překročen..

**OXID DUSIČITÝ**

průměrné roční koncentrace



Obr 9: Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého v roce 2017

**SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM<sub>10</sub>**

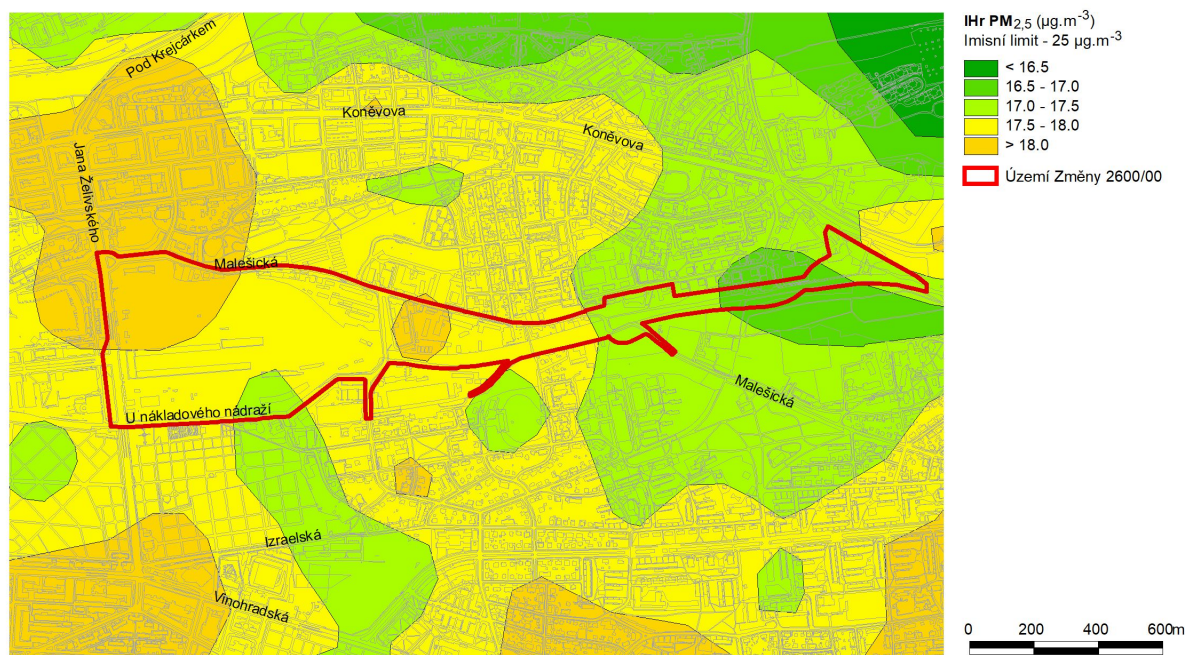
průměrné roční koncentrace

Obr.10: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> v roce 2017

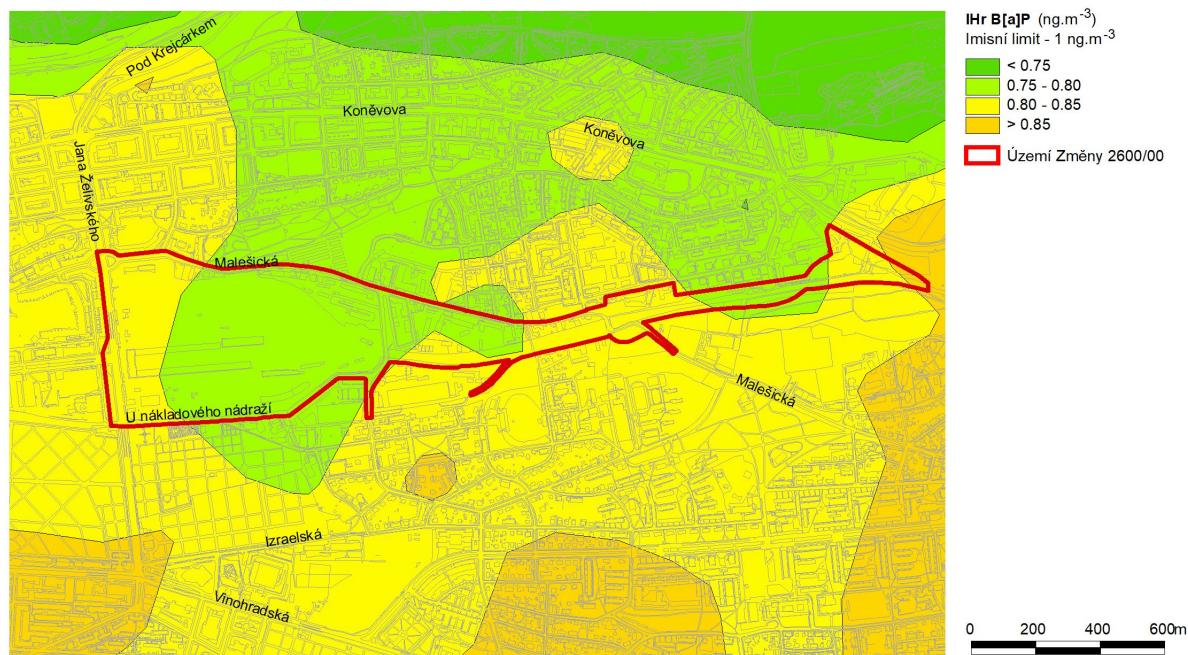


**SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE  $PM_{2,5}$** 

průměrné roční koncentrace

Obr. 11: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce  $PM_{2,5}$  v roce 2017**BENZO[a]PYREN**

průměrné roční koncentrace



Obr. 12: Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu v roce 2017

### 3.2.2. Voda

#### Povrchové vody

Řešené území se nachází v povodí řeky Vltavy konkrétně v západní části v dílčím povodí č.h.p. 1.12.01.025 Vltavy od Brusnice po Rokytku s plochou 10,822 km<sup>2</sup>. Východní severní část leží v dílčím povodí východní části severní části Rokytky č.h.p. 1-12-01-034, plocha dílčího povodí je 28,423 km<sup>2</sup>. Rokytka je za hranicí hlavního města Prahy klasifikována jako vodohospodářsky významný tok. Jihovýchodní část spadá do dílčího povodí Botiče č.h.p. 1.12.01.020 s plochou 50,606 km<sup>2</sup>.

Východní částí dotčeného území protéká zaklenutý Vackovský potok levostranný přítok Rokytky. Na řešené území zasahuje řeka Rokytka s vymezeným záplavovým územím. Na plochách, které jsou předmětem hodnocení, se záplavové území nevyskytuje.

#### Podzemní vody

Území je součástí hydrogeologického rajónu 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy. V západní části vystupují jílovité břidlice barrandienského ordoviku, které jsou považovány za horniny téměř nepropustné. Jsou to horniny bez průlinové propustnosti. Pouze v zóně povrchového rozpojení puklin jsou částečně příznivé podmínky pro oběh podzemní vody. V jílovitých břidlicích je však většina puklin vyplněna jílovitými produkty zvětrávání. Pokud se v puklinovém systému břidlic vyskytuje podzemní voda, nevytváří se zde souvislá hladina na jednotné úrovni. Naopak ve východní části území se vyskytují průlinově propustné terasové uloženiny, v nichž se vytváří souvislá zvědeň mělké podzemní vody.

Na základě provedených vrtů v území nákladového nádraží se v oblasti vyskytují podzemní vody neutrální až slabě kyselé, se zvýšeným obsahem agresivního CO<sub>2</sub> a síranů.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) na zájmové území nezasahují.

Ochranná pásma stanovuje vodoprávní úřad k ochraně vydatnosti a jakosti zdrojů podzemních nebo povrchových vod, využívaných pro zásobování pitnou vodou. Dělí se na ochranná pásma I. a II. stupně. V současné době však dosud v některých případech platí i dříve stanovená ochranná pásma III. stupně. Stanovení ochranných pásem vodního zdroje je veřejným zájmem. V zájmovém území není ochranné pásmo vymezeno.

### 3.2.3. Půda

Území řešené změnou se nachází v zastavěném území. Změna předpokládá zábor ZPF druhů pozemků zahrada, orná půda a trvalý travní porost o celkové ploše 1,66 ha pro plochy DU, LR, S4, OB, SV a ZMK. Vzhledem k antropogenním úpravám zájmového území, pokrývají většinu území recentní navážky s maximální mocností cca 2 m.

Řešené plochy zasahují na pozemky určené k plnění funkcí pesa (PUPFL) a to kategorie zvláštního určení. Jedná se o lesy příměstské a lesy se zvýšenou funkcí rekreační.

### **3.2.4. Geomorfologie a geologické podmínky**

#### Geomorfologická charakteristika

Zájmové území náleží z hlediska regionálního geomorfologického začlenění České republiky do hercynského systému, provincie Česká Vysočina. Území spadá do subprovincie Poberounská soustava, Brdské oblasti, celku Pražská plošina, podcelku Říčanská plošina a okrsku Úvalská plošina.

Jedná se o rovinaté území ve východní části Pražské plošiny. Řešené plochy se nacházejí v nadmořské výšce cca 250 m n.m. Vrch Tábor s 266 m n.m se nachází cca 770 m východně od řešených ploch.

#### Geologická charakteristika

Podle regionálně geologického členění českého masívu náleží zájmové území ke středočeské oblasti. Skalní podloží vlastní lokality je budováno horninami barrandienského spodního paleozoika. Skalní podloží širšího zájmového území je budováno paleozoickými horninami letenského a libeňského souvrství ordovického stáří.

#### Nerostné suroviny

Ochrana výhradních ložisek je legislativně zajištěna stanovením chráněných ložiskových území §17 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů. V případě dobývacích prostorů stanovených před účinností tohoto zákona jsou hranice chráněných ložiskových území totožné s hranicemi dobývacího prostoru.

V zájmovém území a jeho blízkosti nejsou evidována žádná chráněná ložisková území a prognózní zdroje surovin, žádná poddolovaná území, sesuvy a svahové deformace. Dle údajů v systému kontaminovaných míst (<http://info.sekm.cz/lokality>) se v zájmovém území nevyskytují kontaminovaná místa. Na řešené ploše se nachází stará ekologická zátěž v podobě kontaminace z bývalého provozu nákladového nádraží.

### **3.2.5. Příroda a krajina**

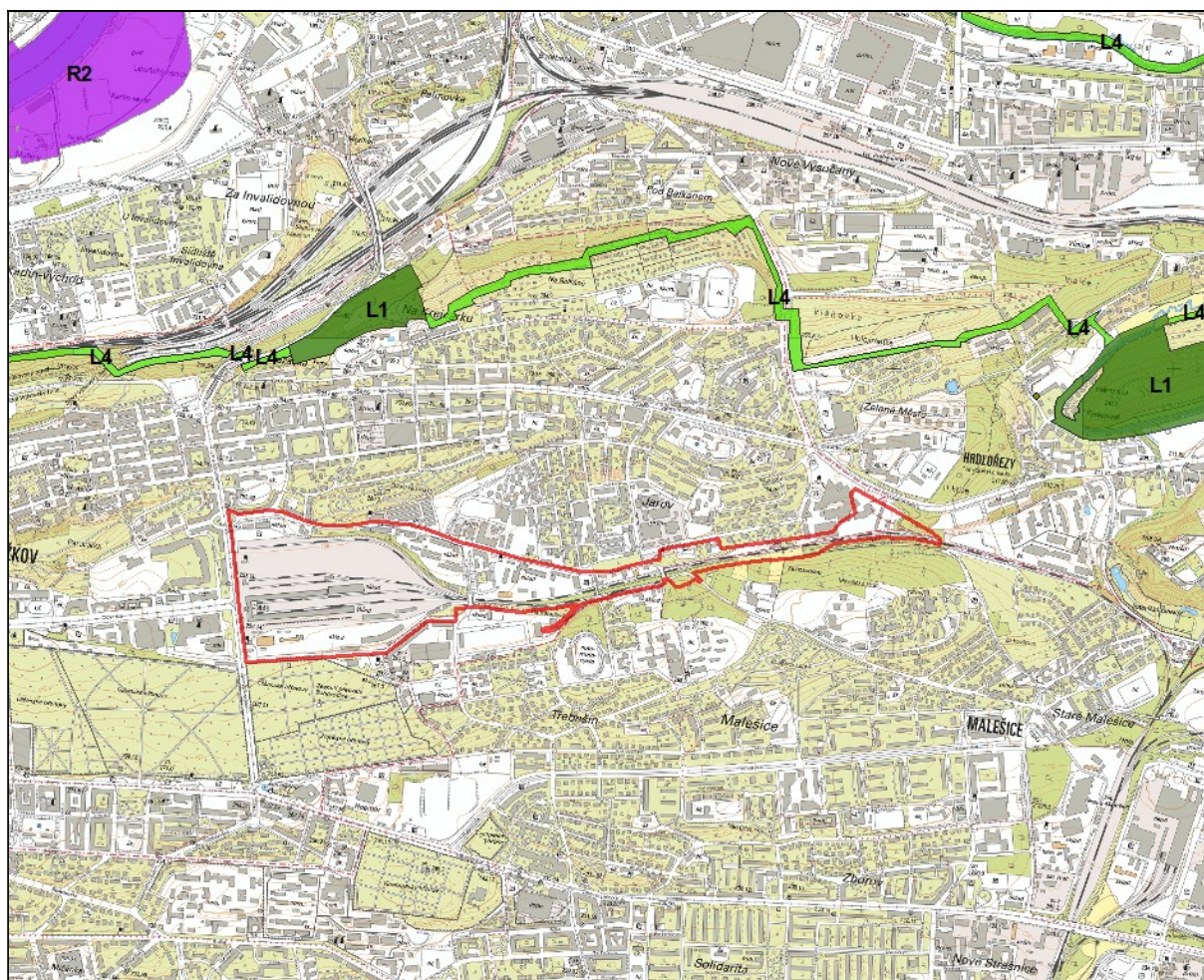
#### Územní ochrana

Nejvyšší stupeň územní ochrany je zákonem č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanoven pro zvláště chráněná území (ZCHÚ) přírody, která lze neoficiálně členit na velkoplošná (národní parky, chráněné krajinné oblasti) a maloplošná (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky). V zájmovém území se ZCHÚ nevyskytují.



## ÚSES

Na řešené území prvky ÚSES nezasahují. Nejbližší je lokální biokoridor vedený podél řeky Rokytky a v něm vložené biocentrum v oblasti Pod Smetankou. Od Rokytky je veden lokální biokoridor západním směrem přes zelené plochy Višňovky, Pod Balkánem, Na Krejčárku, zde je vložené lokální biocentrum, na Vítkov, kde je biokoridor ukončen lokálním biocentrem. Lokální biokoridory jsou hodnoceny jako nefunkční stejně s biocentrem na Vítkově. Ostatní biocentra jsou hodnocena jako funkční.



Obr. 13: Územní systém ekologické stability v okolí řešeného území

Legenda:

Zeleně – lokální úroveň ÚSES

Fialově – regionální úroveň ÚSES

## Památné stromy

V dotčeném území nebyl vyhlášen památný strom. Nejbližším je ve vzdálenosti cca 600 m památný strom v Hrdlořezích.

## VKP

V zájmovém území nebyl registrovaný významný krajinný prvek vyhlášen. Na řešené ploše se nachází VKP typu les v oblasti Malešické stráně.

### Krajina

Krajinný ráz je v §12 zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny definován jako přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Ochrana krajinného rázu zajišťuje komplexní ochranu krajiny, především ochranu přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků (VKP) a zvláště chráněných území (ZCHÚ), kulturních dominant, harmonického měřítka a vztahů v krajině. Celkově je možno shrnout, že v krajinném rázu se promítne krajina, její přírodní bohatství, její obyvatelstvo, hmotný majetek a kulturní památky.

Krajinný ráz není všude stejně výrazný, neopakovatelný, jedinečný a cenný. Krajinu, ve které jsou přítomny mimořádné a jedinečné hodnoty přírodní, kulturní nebo estetické, je třeba chránit s větší přísností než krajinu, ve které jsou tyto hodnoty přítomny sporadicky nebo v ní přítomny nejsou vůbec. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park. Řeka Rokytko tvoří hranici přírodního parku Smetanka. Od řešené plochy je hranice přírodního parku vzdálena cca 580 m.

Území přírodního parku Smetanka se rozkládá kolem Rokytky a její údolní nivy. Na jihozápadě hraničí s Kyjským rybníkem, který není zahrnut do přírodního parku. Středem přírodního parku se táhne lesnatý hřeben vrchu Smetanka (242 m n. m.), svah U hloubětínské vinice a svah Pod Hájem nad osadou Aloisov. Přírodní park navazuje ve východní části na přírodní park Klánovice-Čihadla a společně vytváří hlavní území „zeleného klínu“ táhnoucího se od východního okraje Prahy do centra, který se v závěru projevuje vrchem Vítkov (270 m n. m.) na Žižkově.

Dotčené území leží v intravilánu hlavního města. Jedná se o krajinu silně antropogenně ovlivněnou. Řešené území je specifické svou topografií a výraznými výškovými rozdíly. Území bývalého nákladového nádraží je definováno ostrými terénními zlomy po jeho severní a jižní hranici, kde je výškový rozdíl až 8 m. Směrem na východ se toto území prudce zužuje do hrdla definovaného stávajícím silničním mostem přes železnici. Po průchodu tímto hrdlem území směrem na sever již pozvolna stoupá. Směrem na jih je ohraničeno Malešickou stráňí.

Řešené území se nachází mezi dvěma významnými parky (Olšanské hřbitovy a Židovské Pece) a dále je napojeno sérií neurbanizovaných zalesněných ploch táhnoucích se podél železniční trati na přírodní parky Smetanka a Klánovice-Čihadla s vazbami až do otevřené krajiny za hranicí metropole. V západní části je park Parukářka a v širším prostoru park Vrchu Vítkov.

### Biogeografie, fytoogeografie

Jako jeden z podkladů pro ochranu biodiverzity byly v ČR vymezeny biogeografické jednotky, díky kterým lze kteroukoliv lokalitu v ČR zařadit do jednotné soustavy, popisující jedinečnosti i typičnost přírodních charakteristik souvislých území. Zájmové území spadá do bioregionu 1.2 Řipský bioregion.

#### *1.2 Řipský bioregion*

Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech, zabírá převážnou část Dolnooharské tabule a západní část Pražské plošiny. Je protažen ve směru SZ-JV. Tvoří jej tvoří jej opuková tabule s teplomilnou biotou 2. bukovo-

dubového vegetačního stupně, ve vyšších polohách s přechody do 3. (dubovo-bukového) vegetačního stupně. V kaňonech Vltavy a jejích přítoků, podobně jako na ojedinělých neovulkanitových elevacích, se nachází pestrá biota se zbytky teplomilné lesní a stepní vegetace. Je zde zastoupeno několik mezních a exklávních prvků i české endemity flóry a středočeské endemické druhy hmyzu. Zájmové území představuje netypickou část bioregionu v přechodové části Pražské plošiny.

V současnosti v bioregionu dominuje orná půda, cenné jsou fragmenty travních lad a skalního řídkolesí. Lesy jsou menší, převážně kulturní bory, ale se zbytky dubohabřin a doubrav.

Z hlediska fytogeografického členění ČR se území nalézá v Českém termofytiku, ve fytogeografickém okrsku 10b – Pražská kotlina.

Co se týká rekonstrukční vegetace převažují v Pražské kotlině dubo-habrové háje (*Carpinion betuli*).

Potenciální přirozená vegetace je taková vegetace, která by se v daném území prosadila v případě ponechání plochy přirozenému vývoji. Na rozdíl od vegetace rekonstrukční bere v úvahu ireverzibilní změny způsobené člověkem (např. odvodnění). Mapa potenciální přirozené vegetace ČR má hrubší měřítko než mapa rekonstrukční vegetace. V zájmovém území předpokládá společenstvo lipových doubrav (*Tilio-Betuletum*).

#### Fauna, flóra – současný stav

Dle nálezoové databáze ochrany přírody (NDOP) a ornitologické databáze (AVIF) byly v řešeném území pozorovány za poslední tři roky 6 silně ohrožených a 4 ohrožené druhy živočichů a 1 kriticky ohrožený druh rostliny a 2 silně ohrožené druhy rostlin dle zákona č. 114/1992 Sb., v aktuálním znění. Jejich přehled je uveden v následující tabulce. Tučně jsou vyznačeny druhy, které byly pozorovány na dotčených plochách.

Tabulka 18: Zvláště chráněné druhy dle databází NDOP a AVIF, vyznačeny jsou druhy s pozorováním na dotčených plochách

Druh	Ochrana dle zákona č. 114/1992 Sb.
<b>Ještěrka obecná</b>	<b>SO</b>
Kavka obecná	SO
Krahujec obecný	SO
Lejsek šedý	O
<b>Lišaj pupalkový</b>	<b>SO</b>
<b>Ropucha zelená</b>	<b>SO</b>
Rorýs obecný	O
<b>Slavík obecný</b>	<b>O</b>
<b>Slepýš křehký</b>	<b>SO</b>
<b>Veverka obecná</b>	<b>O</b>
<b>Drobnokvět pobřežní</b>	<b>KO</b>
<b>Chudina zední</b>	<b>SO</b>
<b>Lomikámen trojprstý</b>	<b>SO</b>

Pro severní část nádraží byl již v r. 2018 zpracován záměr „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov - sever“, který byl prověřen v rámci zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. V rámci biologického průzkumu zpracovaného jako podklad k Oznámení EIA (Farkač 2018) byly v severní části NNŽ nalezeny druhy v kategorii

ohrožený druh – čmelák zemní, čmelák skalní. Ostatní zvláště chráněné druhy nalezené v předchozím průzkumu (Ekola group 2009) (mravenci rodu *Formica* sp., svižník polní, ještěrka obecná, slepýš křehký, krahujec obecný, ropucha zelená) nebyly v r. 2018 v území řešeném záměrem revitalizace potvrzeny. V r. 2020 byl proveden biologický průzkum v lokalitě Parukářka (Vojar 2020), který v území potvrdil výskyt zvláště chráněných druhů živočichů – ropucha zelená, ještěrka obecná, slepýš křehký a rorýs obecný.

Volné prostory NNŽ zarůstají náletovými dřevinami a ruderální vegetací. Rozsáhlejší porosty jsou podél žel. kolejí a při hranicích pozemku.

### 3.2.6. Kulturní a historické hodnoty území

Řešené území se nachází v cenném území Prahy – Žižkov, částečně zasahuje na Hrdlořezy, Strašnice a Malenice. Jedná se o území umístěné v ochranném pásmu MPR. Do MPR jsou zahrnuty olšanské hřbitovy, hranice je vedena mezi nákladovým nádražím a Olšanskými hřbitovy

V řešeném území se nachází národní kulturní památka - Čestná pohřebiště spojeneckých armád a bojovníků za svobodu na Olšanech a 9 kulturních památek. Do severozápadní části zasahuje ochranné pásmo národní kulturní památky Národního památníku na Vítkově.

Tabulka 19: Přehled kulturních památek v území

Číslo	Katalogové číslo	Název kulturní památky	K. ú.	Kategorie
1	1120234679	hlavní budova bývalého nákladového nádraží Žižkov	Žižkov	kulturní památka
2	11741/1-1331	Olšanské hřbitovy	Žižkov	kulturní památka
3	1000152306	Nový židovský hřbitov	Žižkov	kulturní památka
4	138	Čestná pohřebiště spojeneckých armád a bojovníků za svobodu na Olšanech	Žižkov	národní kulturní památka
5	1000156828	kaple sv. Václava	Malešice	kulturní památka
6	1000152822	výklenková kaplička	Malešice	kulturní památka
7	1000152824	zámeček	Malešice	kulturní památka
8	1000152782	venkovská usedlost	Hrdlořezy	kulturní památka
9	1000153352	venkovská usedlost	Hrdlořezy	kulturní památka
10	1000152780	zvonice	Hrdlořezy	kulturní památka

Změnou ÚP bude přímo dotčena památkově chráněná hlavní budova bývalého nákladového nádraží Žižkov.

#### Kulturní památka Žižkov

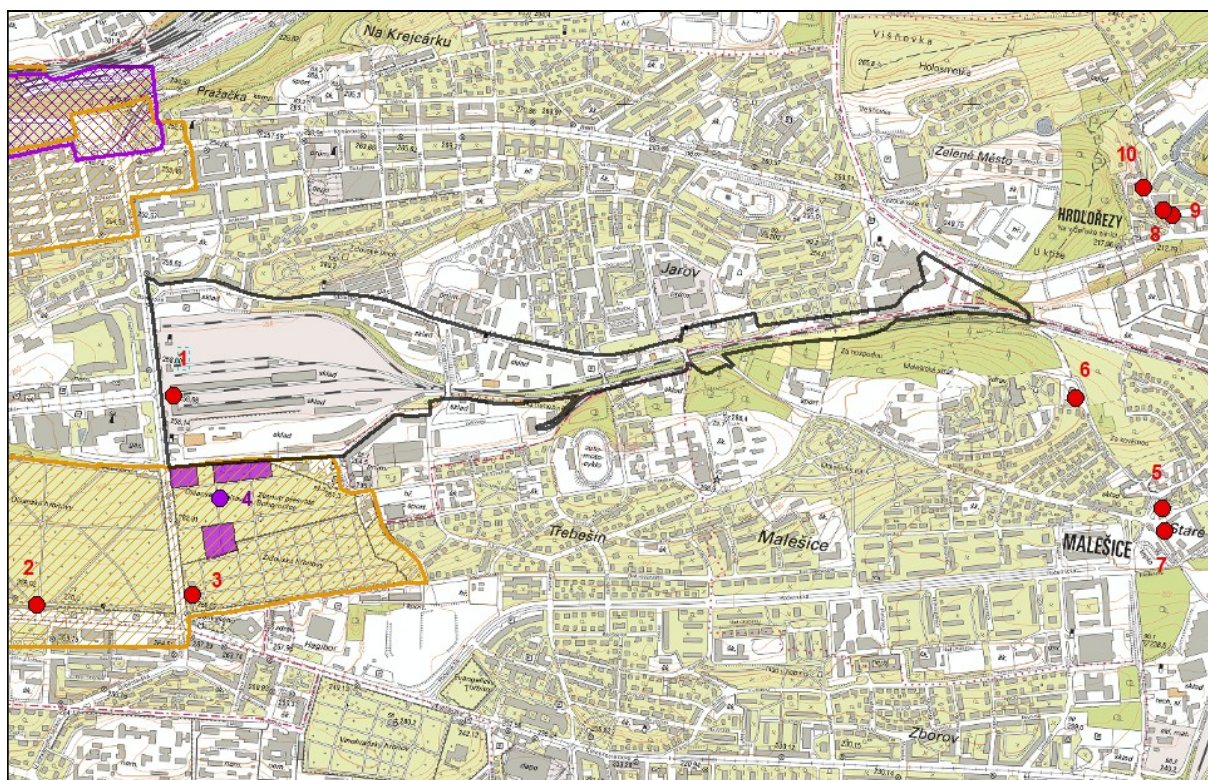
Jedná se o funkcionalistická budovu Nákladového nádraží Žižkov z let 1934-1937 od arch. Karla Caivase a Vladimíra Weisse ve spolupráci se žel. inženýrem Miroslavem Chlumeckým.

Hlavní budova, která byla prohlášena za kulturní památku, se nachází v širším areálu Nákladového nádraží Žižkov. Vznik nádraží spadá do r. 1927 kdy byl zahájen překlad trati. Vlastní budova byla vystavěna v letech 1934-1937 podle projektu K. Caivase a V. Weisse ve spolupráci se žel. inženýrem M. Chlumeckým. Stavbu provedly firmy



Karla Skorkovského, Bohumila Belady, Fr. Strnada, V. Feigla, aj. Konstrukce vlastní budovy převážně železobetonové, boční křídla navzájem spojena komunikačními lávkami-mosty (s výtahovými věžemi uprostřed) z ocelové příhradové konstrukce. Za KP byla prohlášena hlavní trojkřídlá (administrativní křídlo a dvě křídla překladišť) budova nádraží s pozemkem parc. č.4481/1, suterénní část jižního křídla přesahuje na pozemek parc. č. 4450/1. Součástí budovy jsou i pevně zabudované prvky původního technologického vybavení (šnekové shozy pro sypké materiály, schodiště přilehlé rampy, posuvná vrata skladů, nákladní výtahy, přemostění kolejišť s výtahovými věžemi (celkem 10 (5 dvojic) kovových výtahových věží, které jsou tříúrovňovými kovovými lávkami (3 páry+1+1) spojeny s horními dvěma podlažími a střechou bočních křídel; lávky vedou nad pozemkem parc. č. 4450/1). Budovy vrátnic a oplocení nebyly prohlášeny za KP. Prostor kolejišť ani rampa uprostřed nejsou součástí budovy.

Do řešeného území zasahuje MPZ Vinohrady, Žižkov, Vršovice. Dotčené plochy se v památkové zóně nenacházejí.



Obr. 14: Kulturní památky v řešeném území

Legenda:

Fialově – národní kulturní památka, ochranné pásmo národní kulturní památky

Červeně – kulturní památka

Oranžově – městská památková zóna

Popis památek viz č. v tabulce č.19.

Cenné urbanistické soubory staveb jsou v ulicích Habrová, Buková, Pod Lipami. Olšanské hřbitovy jsou řazeny také k urbanistickým hodnotám v kategorii historické zahrady a parky. V území jsou vymezeny místa významných událostí – budova nádraží, v ulici Na Třebešíně a na Olšanském hřbitově.



U území s archeologickými nálezy (ÚAN) je pozornost věnována ÚAN I. a II. kategorie, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100 %. Na ploše řešené Změnou č. 2600 je identifikováno území s archeologickými nálezy ÚAN II. kategorie.

Největší část řešené plochy se nachází v katastrálním území Žižkov. Žižkov je městská čtvrť a katastrální území Prahy, nachází se na východ od jejího centra. Jako samostatný celek vznikl pod názvem *Královské Vinohrady I.* roku 1875 rozdělením Královských Vinohrad, roku 1877 byly Královské Vinohrady I. přejmenovány na Žižkov, roku 1881 byl Žižkov povýšen na město. V roce 1922 byl začleněn do nově vzniklé Velké Prahy. Od roku 1960 je téměř celý hlavní součástí městského obvodu Praha 3, jehož území je od roku 1990 i územím městské části Praha 3.

Charakter území je zřejmý z následujících fotografií.



Obr.15 a 16: Zástavba v okolí řešené plochy, obr 15 – ul. Jana Želivského, obr. 16 ul. Zvěřinova



Obr.17 a 18: Pohled na nákladové nádraží Žižkov z ul. K Červenému dvoru (obr.17) a z ul. Malešická (obr.18)

### 3.2.7. Obyvatelstvo

#### Obyvatelstvo – hluková zátěž

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

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

Hlukové limity pro venkovní hluk stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku  $A$  ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a některé z korekcí uvedených v tabulce 2 (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce  $-10$  dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce  $-5$  dB.

Pro zjednodušení je v textu zmiňována chráněná zástavba, tedy zástavba, která má dle zákona č. 258/2000 Sb. definovaný chráněný venkovní prostor stavby.

Tabulka 20: Stanovení hlukových limitů dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

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

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na drahách, silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Hlavním zdrojem hluku v území je silniční a tramvajová doprava. Jedná se především o hlavní dopravní tepnu, která prochází západně od posuzované plochy (ulice Jana Želivského). V širším území jsou významnými liniovými zdroji hluku Vinohradská nebo Koněvova ulice. Další zdroje hluku jsou uliční úseky poježděné automobilovou dopravou po obvodu plochy (Malešická, U Nákladového nádraží nebo ulice K Červenému dvoru).

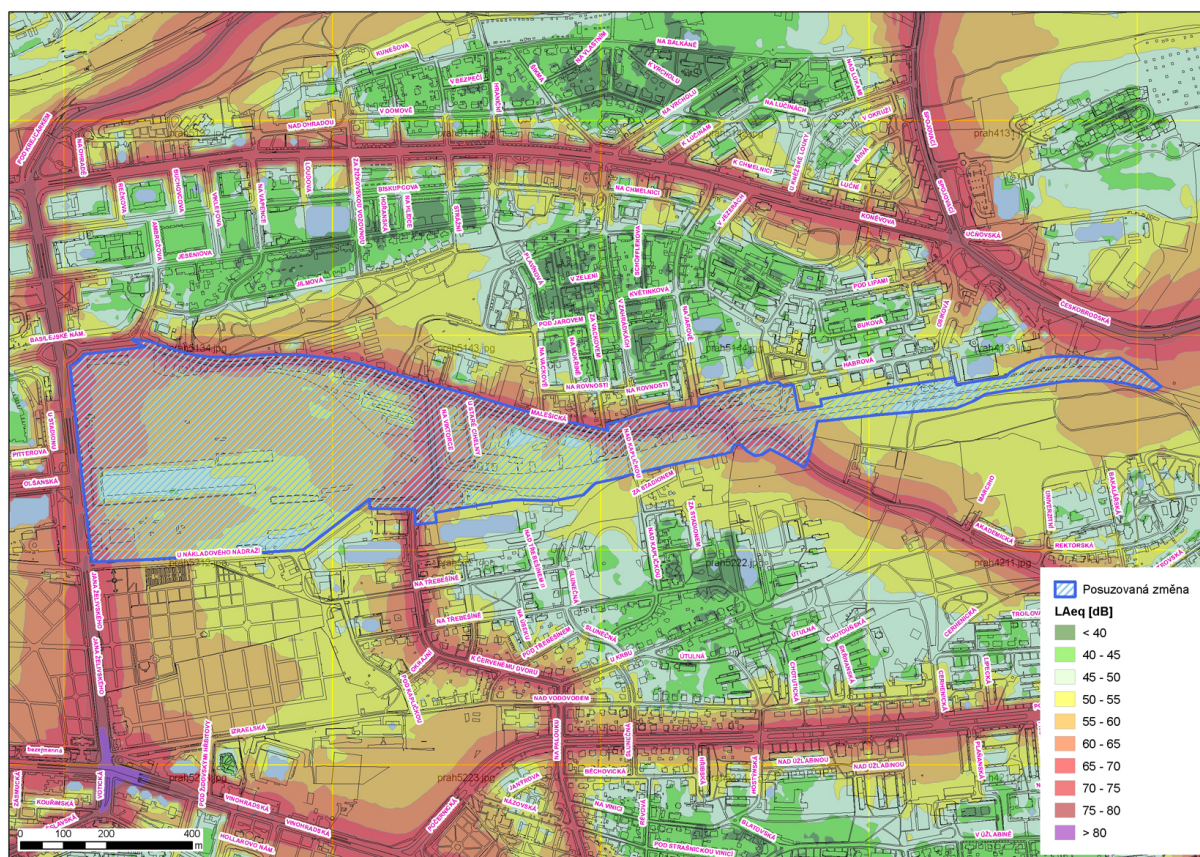
Pro zájmové území bylo provedeno vyhodnocení akustické situace. Jako podklad byla využita Hluková mapa Prahy. Základní informační vrstvy hlukové mapy prezentující hladiny hluku v denní a noční dobu (deskriptory  $L_{Aeq,16h}$  a  $L_{Aeq,8h}$ ) souhrnně ze všech zdrojů hluku, stav 2016 (IPR, 2017) a dále akustické příspěvky výhradně z automobilové dopravy, stav 2010 (MHMP, 2012). Jsou popisovány hodnoty v trase komunikací, nikoliv hodnoty dopadajícího hluku u nejbližší chráněné zástavby a každý zdroj hluku zvlášť, které lze porovnávat s hygienickými limity.

Nejvyšší celková hladina hluku v denní dobu je v území patrná podél hlavních komunikačních tepen v území; podél Vinohradské, Jana Želivského a Koněvovy ulice lze zaznamenat zatížení nad hranicí 75 dB. Hodnoty převyšující 70 dB byly vypočteny dále podél ulice U Nákladového nádraží a v ulici Na Jarově. Hladina akustického tlaku mezi 65 a 70 dB byla v území vypočtena podél všech hlavních komunikací, patří mezi ně ulice Olšanská, Malešická, Počernická nebo K Červenému dvoru.

V noční dobu odpovídá rozložení hlukové zátěže denní době. Nejvyšší celkovou hladinu hluku v noční dobu lze v území zaznamenat v místech, kde společně působí hluk ze silniční a tramvajové dopravy. Ekvivalentní hladina akustického tlaku mezi 65 a 70 dB, lokálně vyšší, zasahuje území podél Vinohradské, Jana Želivského a podél Koněvovy ulice. Hladiny akustického tlaku mezi 60 a 65 dB byly v území vypočteny podél silničních úseků, ulice U Nákladové nádraží, K Červenému dvoru, Na Jarově a části Malešické nebo Počernické.

Obrázky 19 - 22 zobrazují hlukovou situaci v zájmovém území v denní (6:00 - 22:00 hod) a noční době (22:00 - 6:00 hod).





Obr. 19: Hluk z automobilové dopravy v zájmovém území ve dne (rok 2010)



Obr. 20: Hluk z automobilové dopravy v zájmovém území v noci (rok 2010)





Obr. 21: Hluk ze všech zdrojů v zájmovém území ve dne (rok 2016)



Obr. 22: Hluk ze všech zdrojů v zájmovém území v noci (rok 2016)



Legislativa limituje každý dopravní zdroj hluku samostatně. Na řešeném území proto byly stanoveny hygienické limity hluku zvlášť pro silniční a tramvajovou dopravu. Pro návrh stanovení hygienických limitů na vybrané komunikační síti bylo provedeno posouzení možnosti využití institutu staré hlukové zátěže podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Dopravní data byla použita z dostupných informací TSK hl. města Prahy. Sledovanou síť TSK hl. m. Prahy k roku 2000 ukazuje obrázek 23. Posuzovaná změna se nachází v centrální části území mezi ulicemi Jana Želivského a Malešickou.



Obr. 23. Síť TSK hl. m. Prahy

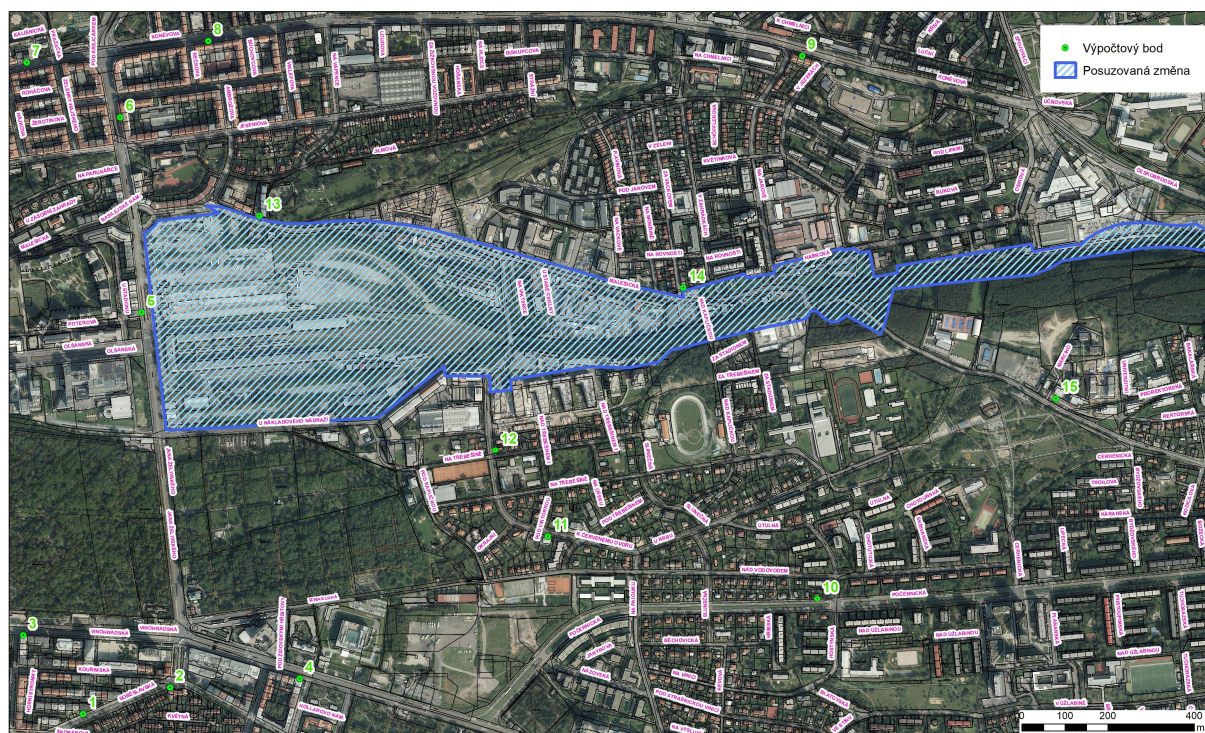
Při posouzení byly použity intenzity dopravy k rozhodnému datu 1. 1. 2001. Intenzity byly převzaty ze sčítání, které provedla TSK Praha, a jsou uvedeny v tabulce 21.

Tabulka 21: Intenzity silniční dopravy na předmětných komunikacích v roce 2000

Úsek	Ulice	Denní doba			Noční doba		
		Osobní vozidla	Pomalá vozidla	MHD BUS	Osobní vozidla	Pomalá vozidla	MHD BUS
3028-3020	Soběslavská	21450	1750	736	2150	150	74
3019-3020	Vinohradská	22300	1000	0	2200	100	0
3029-10020	Vinohradská	21700	1450	124	2100	150	12
10020-10021	Vinohradská	16900	1200	44	1600	200	4
10020-10051	Počernická	7600	300	80	800	0	8
10021-10051	Na Palouku	4700	400	0	500	0	0
10051-10052	Počernická	7250	450	686	750	50	68
10051-3005	U Nákladového n.	9100	450	714	900	50	72
3005-10055	Malešická	9250	650	138	950	50	13
3020-3021	Želivského	29200	2300	242	2800	300	24
3021-3003	Olšanská	19850	750	0	2050	50	0
3021-3022	Želivského	31900	2250	0	3100	250	0
3022-3023	Želivského	29100	2100	208	2800	300	20

Úsek	Ulice	Denní doba			Noční doba		
		Osobní vozidla	Pomalá vozidla	MHD BUS	Osobní vozidla	Pomalá vozidla	MHD BUS
3023-3009	Želivského	28350	2250	208	2850	250	20
3009-3008	Koněvova	17900	1050	735	1700	150	74
3009-3027	Pod Krejčárkem	24300	2150	212	2500	150	22
3009-3010	Koněvova	15700	1000	0	1600	100	0
3010-3011	Koněvova	16500	1000	0	1500	200	0
3011-3012	Koněvova	16950	1150	0	1650	150	0
10052-10053	Počernická	9550	500	686	850	100	68
3022-3005	Malešická	9150	650	208	950	50	20
3020-3029	Vinohradská	22300	1550	326	2300	150	33

Hluková zátěž u posuzované chráněné zástavby byla stanovena pro rok 2000. Na základě dopravních podkladů byly v definovaných výpočtových bodech modelovým výpočtem stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní a noční dobu, shrnutí výsledků uvádí tabulka 4. Jedná se o hluk dopadající na hranici chráněného venkovního prostoru hodnocených objektů, tj. bez odrazu od přilehlé fasády. Korekční hodnota pro vozový park mezi posuzovanými časovými horizonty byla započítána ve shodě se schválenou úpravou Manuálu 2018 ve výši 1,5 dB. Vliv opotřebení povrchu vozovky mezi posuzovanými časovými horizonty nebyl uvažován.



Obr. 24. Síť výpočtových bodů

Výchozí hodnota pro stanovení hygienického limitu hluku ze silniční dopravy je akustické zatížení k rozhodnému datu 1. 1. 2001.

Starou hlukovou zátěž (SHZ) je možné v území uznat v případě, kdy se hladiny hluku před rokem 2001 pohybovaly v rozmezí 60 – 70 dB pro den nebo 50 – 60 dB pro noc. Dle metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí Ministerstva zdravotnictví a ve shodě s výkladem Hygienické stanice hlavního města Prahy lze starou hlukovou zátěž tolerovat do doby, než dojde k navýšení výchozí hlučnosti (hlučnosti k rozhodnému datu) o více než 2 dB. Limitní hranicí je 70 dB v denní dobu a 60 dB v noční dobu, navrhované hygienické limity hluku nemohou překročit tyto hodnoty.

Návrh hygienických limitů pro silniční dopravu v jednotlivých bodech, které zároveň charakterizují dílčí silniční úseky, uvádí následující tabulka.

Tabulka 22: Navrhované hygienické limity pro silniční dopravu

Výpočtový bod	Výška [NP]	Adresný bod	$L_{eqA, den}$ [dB] v roce 2000	$L_{eqA, noc}$ [dB] v roce 2000	Navrhovaný hygienický limit hluku pro silniční dopravu	
					$L_{eqA, den}$ [dB]	$L_{eqA, noc}$ [dB]
1	2	objekt k bydlení –	68,4	61,3	70,0	60,0
1	9	V Horní Stromce 2403/14	67,5	60,3	69,5	60,0
2	1	objekt k bydlení –	69,1	61,9	70,0	60,0
2	3	Soběslavská 2060/40	69,1	61,9	70,0	60,0
3	2	objekt k bydlení –	65,9	59,0	67,9	60,0
3	7	Vinohradská 2333/166	66,0	59,0	68,0	60,0
4	2	bytový dům –	67,0	60,1	69,0	60,0
4	5	Vinohradská 351/200	67,0	60,1	69,0	60,0
5	2	bytový dům –	68,7	61,9	70,0	60,0
5	6	Jana Želivského 1918/1	68,7	61,9	70,0	60,0
6	2	bytový dům –	70,0	63,3	70,0	60,0
6	6	Jana Želivského 1768/18	70,0	63,3	70,0	60,0
7	2	objekt k bydlení –	70,4	63,9	70,0	60,0
7	6	Koněvova 1378/97	70,4	63,9	70,0	60,0
8	2	objekt k bydlení –	66,7	59,8	68,7	60,0
8	6	Koněvova 1703/132	66,7	59,8	68,7	60,0
9	2	bytový dům –	64,5	58,1	66,5	60,0
9	4	Koněvova 1977/232	64,5	58,1	66,5	60,0
10	1	rodinný dům –	63,3	56,6	65,3	58,6
10	2	Počernická 1539/31	63,3	56,6	65,3	58,6
11	1	bytový dům –	64,8	57,9	66,8	59,9
11	2	K Červenému dvoru 424/9	64,8	57,9	66,8	59,9
12	1	rodinný dům –	65,8	58,9	67,8	60,0
12	2	Na Třebešíně 1255/15	65,8	58,9	67,8	60,0
13	2	bytový dům –	64,9	57,7	66,9	59,7
13	5	Jilmová 2685/10	64,9	57,7	66,9	59,7
14	1	objekt k bydlení –	61,1	53,9	63,1	55,9
14	3	Za Vackovem 2285/4	61,1	53,9	63,1	55,9
15	1	bytový dům –	60,6	53,3	62,6	55,3
15	5	Akademická 688/1	60,6	53,3	62,6	55,3



Vlivem navrhované změny dojde také k úpravě intenzit na tramvajových tratích v území. Hygienické limity byly proto stanoveny také pro tento posuzovaný zdroj hluku. Obdobně jako při posouzení silniční dopravy byly při posouzení použity intenzity dopravy k rozhodnému datu 1. 1. 2001. Intenzity byly převzaty ze sčítání, které provedla TSK Praha, a jsou uvedeny v tabulce 23.

Tabulka 23: Intenzity tramvajové dopravy v území roce 2000

Úsek	Ulice	Denní doba	Noční doba
		TRAM	TRAM
3019-3020	Vinohradská	796	80
3029-10020	Vinohradská	594	60
10020-10021	Vinohradská	594	60
3020-3021	Želivského	582	58
3021-3003	Olšanská	390	40
3021-3022	Želivského	972	98
3022-3023	Želivského	972	98
3023-3009	Želivského	972	98
3009-3010	Koněvova	782	78
3010-3011	Koněvova	782	78
3011-3012	Koněvova	782	78
3020-3029	Vinohradská	594	60

Na základě dopravních podkladů byly v definovaných výpočtových bodech modelovým výpočtem stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu na tramvajových tratích v denní a noční dobu, shrnutí výsledků uvádí tabulka 24. Jedná se o hluk dopadající na hranici chráněného venkovního prostoru hodnocených objektů, tj. bez odrazu od přilehlé fasády.

Výchozí hodnota pro stanovení hygienického limitu hluku z tramvajové dopravy je akustické zatížení k rozhodnému datu 1. 1. 2001.

Tramvajové tratě jsou vedeny převážně po tělesech komunikací I. a II. třídy. Podle zákona o drahách 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů, se pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích nezřizuje ochranné pásmo. Pro hluk z provozu na tramvajové trati platí hygienický limit komunikace, po které je vedena. Výjimkou je vedení tramvajové tratě v ulici Počernická, která bude na samostatném tělese, hodnocený výpočtový bod 10 je však od tratě blíže než 30 m, je tak v ochranném pásmu dráhy.

V bodech, kde nebyla k rozhodnému datu stanovena hluková zátěž nad hranicí základních limitů 60 dB v denní době a 50 dB v noční době pro hluk z tramvajového provozu na silnicích I. a II. třídy, zůstávají platné základní hygienické limity. V ostatních bodech lze využít institut staré hlukové zátěže. Starou hlukovou zátěž lze opět tolerovat do doby, než dojde k navýšení výchozí hlučnosti (hlučnosti k rozhodnému datu) o více než 2 dB. Limitní hranicí je 70 dB v denní dobu a 60 dB v noční dobu, navrhované hygienické limity hluku nemohou překročit tyto hodnoty.

Návrh hygienických limitů pro tramvajovou dopravu uvádí tabulka 24.

Tabulka 24: Navrhované hygienické limity pro tramvajovou dopravu

Výpočtový bod	Výška [NP]	Adresný bod	$L_{eqA, den}$ [dB] v roce 2000	$L_{eqA, noc}$ [dB] v roce 2000	Navrhovaný hygienický limit hluku pro tramvajovou dopravu	
					$L_{eqA, den}$ [dB]	$L_{eqA, noc}$ [dB]
1	2	objekt k bydlení –	32,4	25,5	60,0	50,0
1	9	V Horní Stromce 2403/14	34,8	27,9	60,0	50,0
2	1	objekt k bydlení –	51,6	44,6	60,0	50,0
2	3	Soběslavská 2060/40	51,6	44,6	60,0	50,0
3	2	objekt k bydlení –	67,8	60,8	69,8	60,0
3	7	Vinohradská 2333/166	67,8	60,8	69,8	60,0
4	2	bytový dům –	67,1	60,1	69,1	60,0
4	5	Vinohradská 351/200	67,1	60,1	69,1	60,0
5	2	bytový dům –	66,6	59,7	68,6	60,0
5	6	Jana Želivského 1918/1	66,6	59,7	68,6	60,0
6	2	bytový dům –	68,0	61,1	70,0	60,0
6	6	Jana Želivského 1768/18	68,0	61,1	70,0	60,0
7	2	objekt k bydlení –	49,7	42,7	60,0	50,0
7	6	Koněvova 1378/97	49,7	42,7	60,0	50,0
8	2	objekt k bydlení –	69,3	62,3	70,0	60,0
8	6	Koněvova 1703/132	69,3	62,3	70,0	60,0
9	2	bytový dům –	66,7	59,7	68,7	60,0
9	4	Koněvova 1977/232	66,7	59,7	68,7	60,0
10	1	rodinný dům –	23,7	16,8	60,0	50,0
10	2	Počernická 1539/31	24,1	17,2	60,0	50,0
11	1	bytový dům –	25,9	19,0	60,0	50,0
11	2	K Červenému dvoru 424/9	26,2	19,2	60,0	50,0
12	1	rodinný dům –	31,2	24,3	60,0	50,0
12	2	Na Třebešíně 1255/15	31,5	24,5	60,0	50,0
13	2	bytový dům –	46,4	39,5	60,0	50,0
13	5	Jilmová 2685/10	46,5	39,5	60,0	50,0
14	1	objekt k bydlení –	25,0	18,0	60,0	50,0
14	3	Za Vackovem 2285/4	25,3	18,4	60,0	50,0
15	1	bytový dům –	19,1	12,3	60,0	50,0
15	5	Akademická 688/1	20,3	13,5	60,0	50,0

### 3.3. Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce

Vývoj životního prostředí bez realizace Změny č. 2600 bude probíhat v trendech, které jsou popsány v předchozí kapitole.

Na záměr „*Revitalizace nádraží sever – Žižkov*“ proběhlo hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se závěrem (č.j. S-MHMP-470025/2009/OOP/VI/EIA/637-2/Be ze dne 30.9.2009), že záměr nebude dále posuzován. Je nezbytné splnit podmínky ze zjišťovacího řízení především detailní posouzení dopravní situace (kapacitní posouzení křižovatek včetně signálních plánů, dopravní značení apod.), doprůzkum staré ekologické zátěže a posouzení rizikovosti zjištěné kontaminace včetně návrhu opatření směřujících k eliminaci znečištění apod., rozpracování oblasti ochrany zvláště

chráněných druhů a krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Změna ÚP řeší plochy, které jsou již v současné době zastavitelné. Největší rozdíl je v plochách dopravy, kde změna ruší plochu vymezenou pro železniční zařízení. Tyto plochy jsou převedeny především na plochy všeobecně smíšené. Pozitivní je omezení ploch výroby, navýšení ploch zeleně.

Tabulka 25: Přehled řešených ploch z hlediska funkčního využití

<b>Funkce</b>	<b>Původní rozloha (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Nová rozloha (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Rozdíl</b>
DGP	7 431.0	0.0	-7 431.0
DU	152.0	21 213.0	21 061.0
DZ	210 139.0	0.0	-210 139.0
IZ	13 782.0	0.0	-13 782.0
LR	16 489.0	3 904.0	-12 585.0
OB	3 612.0	1 644.0	-1 968.0
OV-H	3 227.0	4 534.0	1 307.0
S2	33 323.0	0.0	-33 323.0
S4	5 061.0	63 548.0	58 487.0
SMJ	0.0	56 869.0	56 869.0
SMJ-H	1 159.0	5 485.0	4 326.0
SV	14 950.0	7.0	-14 943.0
SV-F	55 157.0	19 568.0	-35 589.0
SV-G	0.0	30 635.0	30 635.0
SV-H	0.0	51 312.0	51 312.0
SV-I	464.0	97 077.0	96 613.0
SV-K	0	28 063	28 063.0
TVO	6096	0	-6 096.0
VN	12 693.0	0.0	-12 693.0
VN-E	46 518.0	0.0	-46 518.0
VV	42.0	29.0	-13.0
ZMK	14 529.0	50 626.0	36 097.0
ZMK/DH	0.0	12 687.0	12 687.0
ZP	3 365.0	988.0	-2 377.0

Z hlediska ploch zeleně, do kterých počítáme plochy izolační zeleně (IZ), plochy lesních porostů (LR), plochy městské a krajinné zeleně (ZMK) a plochy parků a historických zahrad (ZP), dochází po změně k navýšení těchto ploch. Jedná se však o navýšení ploch ZMK na úkor lesních porostů kategorie lesů zvláštního určení a ploch izolační zeleně. Na části ZMK je potřeba počítat s plánovanou tramvajovou tratí a tramvajovou smyčkou.

Dalšími složkami životního prostředí, které budou změnou dotčeny jsou ovzduší a hluk.

#### *Znečištění ovzduší*

Obrázky 25-28 prezentují výsledky modelování kvality ovzduší pro výhledový stav dle platného ÚP, tj. bez posuzované změny. Z obrázku je patrné, že v území lze předpokládat jen mírné změny imisní zátěže oproti současnosti. V případě oxidu dusičitého převládá zlepšení, u částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> se poněkud změní rozložení koncentrací a rozšíří se pásma jak vyšších, tak i nižších hodnot. Koncentrace benzo[a]pyrenu se prakticky nezmění.

Tento vývoj je dán odlišným působením různých typů zdrojů na imisní úroveň jednotlivých polutantů. U oxidu dusičitého převládá vliv výfukových emisí, kde se výrazně projevuje obměna vozového parku. V případě částic  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$  má podstatný podíl tzv. resuspenze, která není touto obměnou ovlivněna, navíc se zde projevují též změny na nedopravních zdrojích (prašnost z volných ploch). V případě benzo[a]pyrenu je rozhodujícím zdrojem imisní zátěže vytápění a vliv změn v dopravě je malý, koncentrace se proto oproti současnosti ve výhledovém modelu prakticky nemění.

#### OXID DUSIČITÝ

průměrné roční koncentrace

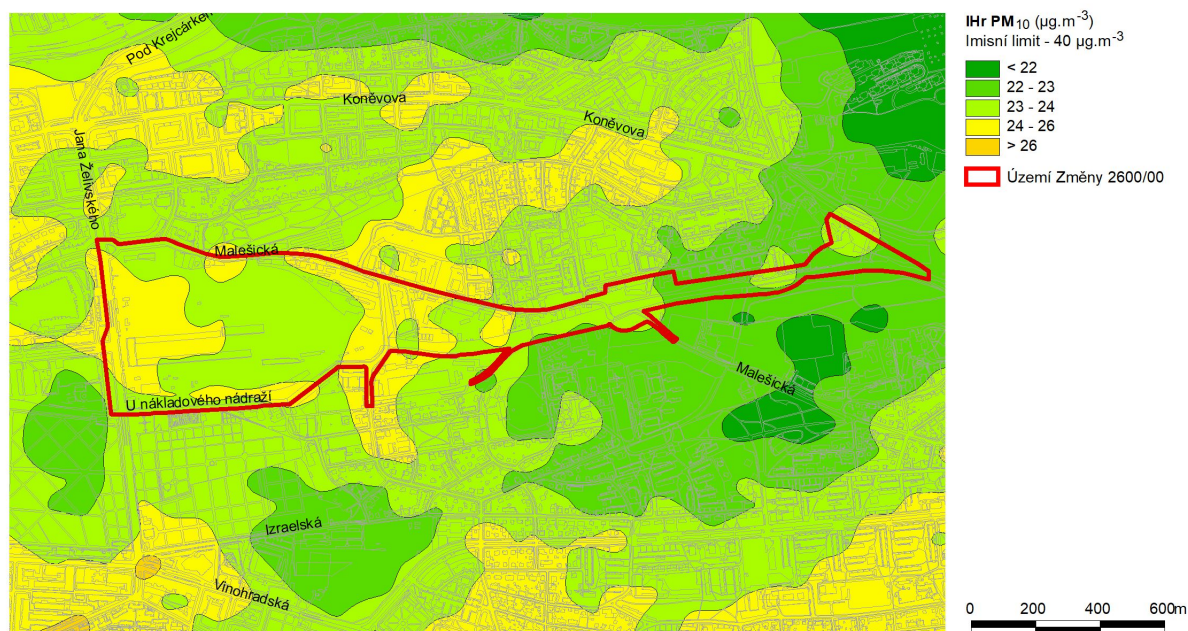


Obr 25: Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – výhled dle platného ÚP

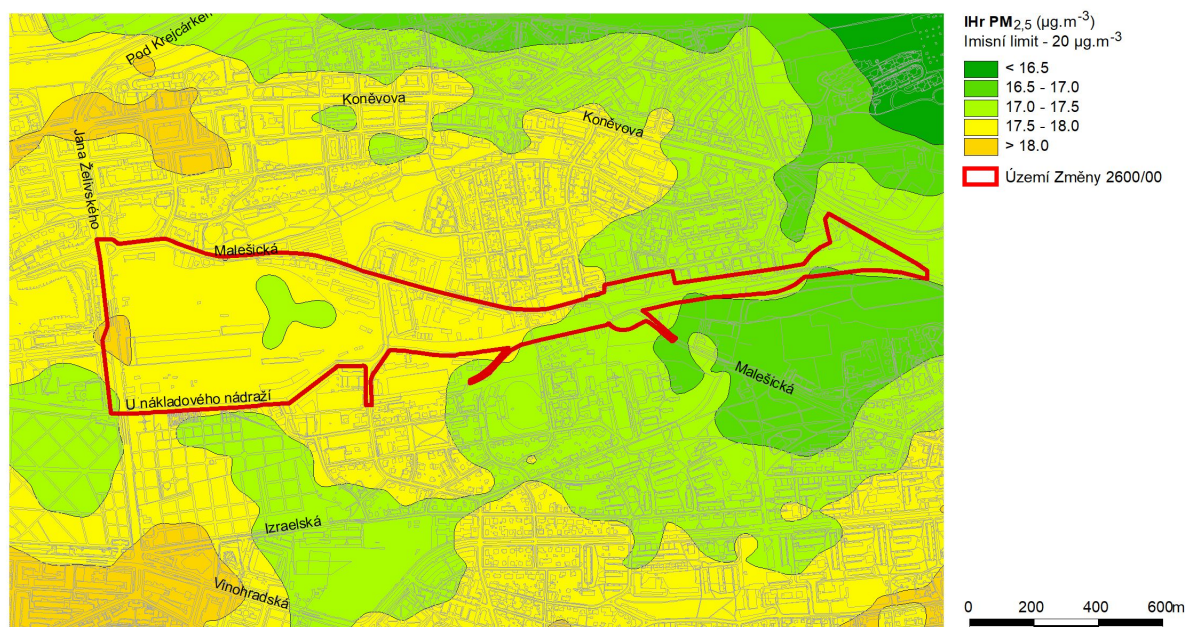


**SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE  $PM_{10}$** 

průměrné roční koncentrace

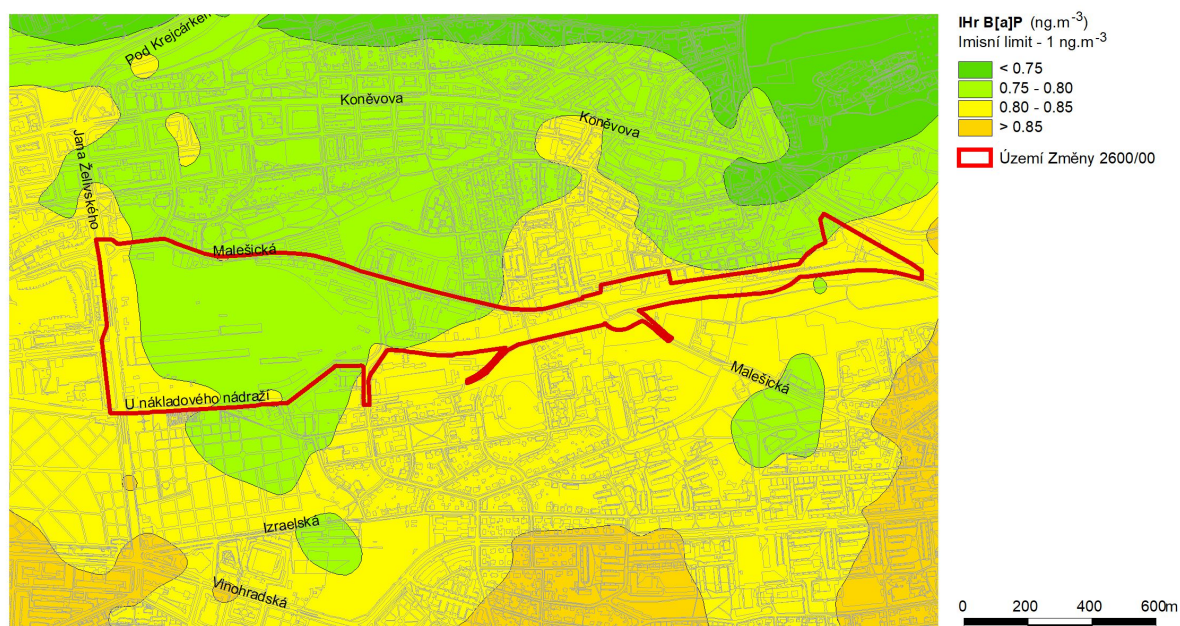
Obr.26: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce  $PM_{10}$  – výhled dle platného ÚP**SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE  $PM_{2,5}$** 

průměrné roční koncentrace

Obr. 27: Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce  $PM_{2,5}$  – výhled dle platného ÚP

**BENZO[a]PYREN**

průměrné roční koncentrace



Obr. 28: Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – výhled dle platného ÚP

**Hluk**

V případě neprovedení změny územního plánu je možné očekávat změny hlukových deskriptorů odpovídající předpokládanému vývoji intenzit dopravy v budoucnu v souvislosti s vývojem nadřazené komunikační sítě města. Na ulici Jana Želivského je v budoucnu očekáván pokles individuální a nárůst hromadné dopravy, zejména nárůst pojezdů tramvají. Celkové hlukové zatížení lokality se tak zvýší, dle předpokladu do 1 dB. Tím dojde i k nárůstu hlukové zátěže v prostoru navrhované změny. Pokles individuální dopravní zátěže lze očekávat na ulici Jana Želivského (v úseku Vinohradská – Olšanská) z 29 300/1 000 (všechna/pomalá vozidla) ve stávajícím stavu na 22 680/820 ve výhledovém časovém horizontu ÚP bez provedení změny. K navýšení jízd linek městské hromadné dopravy dojde ze 109/985 (BUS/TRAM) ve stávajícím stavu na 150/1400 ve výhledovém časovém horizontu ÚP bez změny. Vzhledem k očekávaným intenzitám dopravy je nutné předpokládat, že v místě změny vzroste celkové hlukové zatížení oproti současnosti až o 1 dB v denní i noční dobu. Hygienické limity hluku však platí zvláště pro silniční a tramvajovou dopravu.



## 4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZMĚNY ÚP VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

V rámci hodnocení vlivů na životní prostředí bylo provedeno vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí (ŽP): ovzduší, klima, voda, půda (ZPF+PUPFL), horninové prostředí, biologická rozmanitost, fauna, flóra, krajina, hmotné statky, kulturní dědictví a obyvatelstvo. Jednotlivé střety byly identifikovány na základě územních průmětů vybraných charakteristik jednotlivých složek ŽP na řešené koridory v prostředí GIS. Jednotlivé charakteristiky jsou součástí územně analytických podkladů (ÚAP). Vybrané jevy ÚAP sloužily jako podklad pro vyhodnocení.

Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním změny ovlivněny, je provedena v následující tabulce.

Tabulka 26: Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním změny ovlivněny

	Ovzduší	Vody	ZPF	PUPFL	Fauna, flóra, ekosystémy	Krajina	Horninové prostředí	Obyvatelstvo	Kulturní a historické památky
Změna 2600	XX	X	X	XX	XX	XX	0	XX	XX

Vysvětlivky:

XX – vliv je pravděpodobný

X – vliv nelze vyloučit

0 – k významnému ovlivnění nedojde, nebo je málo pravděpodobné

### **Obyvatelstvo**

Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo bylo provedeno především z hlediska vlivů na veřejné zdraví, zohledněny byly také socioekonomické faktory. U veřejného zdraví byly sledovány zdravotní determinanty životního prostředí jako je hluková zátěž a kvalita ovzduší.

Hodnocení vlivů znečištění ovzduší bylo provedeno pro nejvyšší vypočtené příspěvky a je vyjádřeno mírou účinku vztaženou na 5000 obyvatel, což je výrazně na straně bezpečnosti, skutečný počet lidí dotčených těmito příspěvky bude podstatně nižší. Navíc v části území bylo zaznamenáno snížení imisní zátěže. Výsledky kvantifikace ukazují, že změny v míře zdravotního rizika vlivem posuzované změny jsou jen velmi málo významné a budou vysoce převáženy jinými faktory – míra kojenecké úmrtnosti se pohybuje v řádu desetitisícin nového případu na 5000 obyvatel, míra úmrtnosti u dospělých pak v řádu setin nového případu na 5000 obyvatel. Pouze v případě dnů s omezenou aktivitou a dnů s pracovní neschopností byly vypočteny změny v nižších desítkách na 5000 obyvatel.

V případě hluku lze uvažovat změny jen v čelní zástavbě, orientované přímo ke komunikacím ohraničujícím záměr. Jak ukazuje vyhodnocení, podíl obyvatel nad úrovní doporučených expozičních hodnot WHO jak pro průměrný hluk den-večer-



noc, tak pro noční hodnoty bude 100 %. Celková míra kardiovaskulárního rizika vlivem hodnocené změny poklesne, a to o hodnotu 0,00282 na 5000 obyvatel, což činí snížení o 1 případ za 354 let. Počet silně obtěžovaných obyvatel a počet obyvatel silně rušených při spánku se vlivem záměru zvýší o několik jednotlivých případů na 5000 obyvatel.

Lze tedy konstatovat, že posuzovaná změna podstatným způsobem neovlivní míru zdravotního rizika pro dotčenou populaci.

Vlivy na dopravní bezpečnost budou v zásadě odpovídat změnám v rozložení intenzit dopravy. V úsecích s předpokládaným nárůstem dopravní zátěže je nutno realizovat odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti účastníků provozu, zejména chodců a cyklistů. Ostatní vlivy jsou nevýznamné. Nedojde k snížení průchodnosti území, neboť předmětná plocha je v současnosti nepřístupná. Naopak lze očekávat mírně pozitivní vlivy, související se zpřístupněním areálu a provedením sadových úprav.

### ***Biologická rozmanitost, fauna a flóra***

Za základní charakteristiky ochrany přírody je nezbytné považovat maloplošná a velkoplošná zvláště chráněná území, lokality zvláště chráněných druhů s národním významem, územní systém ekologické stability (ÚSES), migračně významné území a dálkové migrační koridory. Součástí ochrany přírody je také soustava Natura 2000, kterou tvoří evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Hlavní přírodní hodnoty jsou koncentrovány v maloplošně a velkoplošně chráněných územích. U záměrů situovaných nebo dotýkajících se těchto území je zvýšené riziko ohrožení chráněných druhů rostlin a živočichů nebo narušení samotné funkce chráněného území. Jedná se o zvláště chráněná území (ZCHÚ) ve všech svých kategoriích: národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka, národní park, chráněná krajinná oblast a lokality Natura 2000: evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Z tohoto důvodu je nutné posouzení vlivů zaměřit převážně na tato území. Na plochy řešené Změnou č. 2600 ZCHÚ nezasahují.

Další složkou ochrany přírody je územní systém ekologické stability (ÚSES), který je tvořen biocentry a biokoridory. ÚSES je vymezen ve třech úrovních – nadregionální, regionální a lokální. Za cennější plochy jsou považována biocentra, kde například nelze vyloučit přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. V zájmovém území se nacházejí prvky lokální úrovně ÚSES. Na změnou dotčené plochy nezasahují.

### ***Půda***

Z hlediska půdy byl kladen důraz na nejzávažnější negativní vliv, kterým je její zábor. Změnou ÚP budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa a to v kategorii lesů zvláštního určení a ZPF I., III., IV. a V. třídy ochrany.

### ***Horninové prostředí***

V rámci hodnocení vlivů na horninové prostředí byly hodnoceny střety s chráněným ložiskovým územím (CHLÚ), dobývacím prostorem (DP), ložiskem nerostných surovin, poddolovaným územím a územím se sesuvy. V zájmovém území se žádné výše uvedené prvky ochrany nerostného bohatství nevyskytují.

Na řešené ploše se nachází stará ekologická zátěž v podobě kontaminace z železniční dopravy.

### **Voda**

Z hlediska vodního prostředí byla sledována přítomnost chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), vymezeným záplavovým územím, ochranným pásmům vodních zdrojů, identifikovaným bodovým vodním zdrojům, přírodním léčivým zdrojům a jejich ochranným pásmům. V řešeném území bylo vymezeno aktivní záplavové území podél toku Rokytky. Na dotčené plochy záplavové území nezasahuje.

### **Ovzduší a klima**

Při hodnocení vlivů na ovzduší byla, kromě zhodnocení charakteru záměru jako možného zdroje znečištění ovzduší, hodnocena přítomnost území s překračováním imisního limitu. Stávající úroveň znečištění ovzduší v zájmovém území lze orientačně zjistit z hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin (SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen, benzo[a]pyren, arsen, kadmium, nikl, olovo) za předchozích 5 kalendářních let, které zveřejňuje Ministerstvo životního prostředí. Dalšími podklady byly výsledky měření na stanici ČHMÚ Praha 2 – Riegrovy sady a modelové výpočty kvality ovzduší provedené v rámci projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy“

Vlivem změny dojde v porovnání s platným ÚP ke změnám v rozložení intenzit dopravy, a to nejen z důvodu umístění záměrů v ploše změny, ale zejména v souvislosti s odlišným řešením dopravní sítě (vypuštění Jarovské spojky). Výsledné množství emisí znečišťujících látek z dopravy v řešeném území se vlivem změny sníží.

Uvedené změny se v rámci posuzované oblasti projeví jak nárůstem, tak i poklesem úrovně znečištění ovzduší. Nárůst imisní zátěže lze očekávat zejména v západní části posuzovaného území, naopak snížení koncentrací bylo vypočteno na jižním okraji zájmového území, podél Jarovské spojky navržené v platném ÚP. I přes mírné zvýšení imisní zátěže vlivem posuzované změny není třeba očekávat zvýšení imisní zátěže nad hranice imisních limitů. Změny imisní zátěže (tzn. jak nárůsty, tak i poklesy koncentrací) nedosahují ve vztahu k současné úrovni znečištění či k imisním limitům významných hodnot.

### **Hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického**

Z hlediska kulturních a historických charakteristik území byly sledovány nemovité kulturní památky, národní kulturní památky, památkově chráněná území (městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny a jejich ochranná pásma), památky s mezinárodním statusem (UNESCO) a území s archeologickými nálezy. Celé řešené území je v OP MPR, na území zasahuje také MPR. V řešeném území se nachází národní kulturní památka a 9 kulturních památek, z toho jedna je přímo v dotčené ploše.

U území s archeologickými nálezy (ÚAN) byla pozornost věnována ÚAN I. a II. kategorie, tj. zemí s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným

výskytem archeologických nálezů a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100 %. Celé řešené území spadá do ÚAN II. kategorie.

***Krajina***

Z hlediska vlivů na krajinný ráz byla sledována přítomnost území se zvýšenou ochranou krajinného rázu – chráněné krajinné oblasti (CHKO), přírodní parky a krajinné památkové zóny. Do zájmového území zasahuje přírodní park Smetanka. Řešené plochy leží mimo území přírodního parku.

## 5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZMĚNY ÚP VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI

V následujících tabulkách je provedena identifikace možných vlivů řešené Změny č. 2600 na problémy a jevy životního prostředí, uvedené v územně analytických podkladech hl. m. Prahy zpracované IPR Praha (část 1100 – Hodnoty a problémy). Problémy jsou uvedeny jak ve SWOT analýze, tak přímo v kapitole Problémy.

V tabulkách je používáno následující značení:

- + ..změna zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší
- ..změna zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu
- 0 ...změna nemá vliv na daný problém, netýká se ho

V tabulkách níže je pomocí uvedené symboliky přehledně vyhodnocen celkový vliv posuzované změny na vybrané oblasti, které zahrnují problematiku životního prostředí.

Tabulka 27: Vliv na problémy k řešení nástroji územního plánování z kapitoly SWOT analýzy

Oblast	Problém k řešení	Vliv
Širší vztahy	Neúplnost a nedostatečná kapacita dopravní a technické infrastruktury v rámci metropolitního regionu a návaznost na hlavní evropské sítě.	+
	Zvýšení významu železnice v regionální dopravě.	0
	Malá stabilita a nejasná identifikace vhodných ploch a lokalit pro umístění významných stavebních akcí s mezinárodní prestiží.	+
	Absence koordinace rozvoje bydlení a dalších aktivit v rámci města a příměstského území.	0
	Nedostatečná koncepce rozvoje rekreačního potenciálu a prostupnosti území	0
	Chybějící propojení systému zeleně hl. m. Prahy se systémem zeleně v příměstském území.	0
Krajina	Přetrvávající upřednostňování rozvoje zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaných oblastech. Absence stanovení jasné hranice pro rozvoj městské krajiny (zastavěného území).	+
	Nedostatečná ochrana ZPF a srůstání zastavěných území ve volné krajině, srůstání této zástavby s obcemi ve správním území Středočeského kraje.	0
	Nedostatek lesů s ohledem na potřeby hl. m. Prahy, vazby do Středočeského kraje, vysoká rekreační zátěž stávajících lesů i jiných přírodně blízkých ploch.	+
	Vysoký podíl zornění ZPF na území města, mimo jiné též v lokalitách s vysokým ochranným potenciálem zatravnění (protierozní funkce, zajištění ploch pro rozliv vodních toků, hygienický a rekreační potenciál apod.).	0
	Existence oblastí s velmi malým podílem různých tradičních forem krajinné vegetace (meze, stromořadí, vysokokmenné sady atd.).	0
	Nedostatečné zajištění územní ochrany přírodně hodnotných ploch včetně nových ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000; hrozící izolace těchto ploch navrhováním nevhodného funkčního využití okolí.	0
	Nedostatečná ochrana bezprostředního okolí přírodních parků před velkoplošným rozvojem zástavby, který degraduje krajinný ráz i uvnitř PŘP.	0

Oblast	Problém k řešení	Vliv
	Chybějící jasná hierarchie městských parků a nedostatek parkových ploch místního významu (veřejných prostranství se zelení) v dostupné vzdálenosti v některých částech kompaktně zastavěného území i v nové výstavbě, zábory stávajících ploch zeleně v zástavbě; nevhodné vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám dřevin.	-
	Nedostatečná ochrana krajinných dominant a pohledově exponovaných svahů, podílejících se na jedinečnosti obrazu města.	0
	Nevhodné využívání říčních a potočních niv, malý podíl stabilních forem zeleně a extenzivního hospodaření; nediferencovaný přístup (intravilán x extravilán) k vodním tokům a jejich okolí.	0
	Absence vymezení úseků vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci.	0
	Nedostatečná územní ochrana pramenných oblastí vodních toků a cenných mokřadů (včetně jejich širšího okolí) i dalších území s významem pro územní retenci srážkových vod.	0
	Problém stanovení zdůvodněného limitu růstu počtu obyvatel Prahy a jejích městských částí s ohledem na omezení vyplývající z přírodních podmínek, zdrojů, dopravní obsluhy a životního prostředí.	0
	Absence nízkoemisních oblastí v rezidenčních zónách.	0
	Stabilizace tichých oblastí na území Prahy, kterých je nedostatek, a jejich využití pro krátkodobou rekreaci obyvatel.	0
Technická infrastruktura	Ověřit možnosti napojení lokalit, které nejsou dosud napojeny na městský vodárenský systém.	0
	Ověřit možnost napojení lokalit, které nejsou dosud napojeny na městskou stokovou síť.	0
	Vytvořit podmínky pro posílení vodárenské infrastruktury ve vztahu k dynamice rozvoje zastavitelných ploch v okrajových částech města.	0
	Vytvořit podmínky pro zkapacitnění plně vytižených nebo přetížených lokálních ČOV nebo přepojení na stokový systém hl. m. Prahy ve vztahu k dynamice rozvoje zastavitelných ploch v okrajových částech města.	0
	Omezovat kompaktní urbanizaci v okrajových částech Prahy a vytvořit podmínky pro možnost realizace protipovodňových opatření nestavebního charakteru.	0
	Vytvářet předpoklady pro bezpečné a účelné řešení likvidace srážkových vod.	-
	Vymezit plochy vodních nádrží a suchých poldrů jako opatření proti povodním a naopak jako opatření k nadlepšení bezdeštných průtoků zejména u drobných vodních toků.	0
	Nenavrhovat zástavbu do záplavových území drobných vodních toků, neboť jde o záplavová území průtočná.	0
	Zachovat nezastavitelnost břehových koridorů podél toků, a to i v případě, že nejde o záplavová území nebo biokoridory.	0
	Optimalizovat podmínky pro průchod velkých vod, upřesňovat vymezení záplavových území a jejich kategorizaci.	0
	Zajistit územní podmínky pro umístění potřebných plošných zařízení a liniových vedení elektrizační soustavy.	0
	Orientovat rozvoj systému zásobování zemním plynem především na zabezpečení jeho bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti a dostatečné kapacity pro stávající i navrhovanou zástavbu.	0
	Vytvořit podmínky pro umístění přeložek vysokotlakých plynovodů vyvolaných stavbami celoměstského významu, zejm. významných dopravních staveb.	0
	Provéřít možnosti zásobování teplem na levém břehu Vltavy.	0
	Vytvořit územní podmínky pro umístění tepelných rozvodů soustav CZT.	0
	Vytvořit podmínky pro budování a využívání sdílené pasivní infrastruktury, zejm. sdružených tras elektronických komunikací (otevřené optické přístupové sítě, aj.).	0
	Vytvářet územní rezervy pro rozvoj a výstavbu zařízení pro nakládání s odpady s důrazem na tříděný sběr a zpracování odpadů.	-

Tabulka 28: Vliv na identifikované problémy ve vybraných oblastech ÚAP

Oblast	Problém k řešení	Vliv
Celoměstské problémy	Nedostatečná koordinace řešení společných problémů a záměrů hl. m. Prahy a Středočeského kraje v pražské metropolitní oblasti	0
	Problematické naplňování potenciálu města, rozšiřování vně „hradeb“	0
	Problémy s kvalitou prostorového utváření a kompozicí města.	0
	Zdlouhavá a neukončená územně plánovací příprava.	0
	Nedostatečná připravenost na demografické a sociální změny.	0
	Nedostatečná podpora posilování systémů veřejných prostranství, parků a městské zeleně.	+
	Malá ochrana nezastavěných a jinak hodnotných ploch.	-
	Nekoordinovaná bytová výstavba bez adekvátní vybavenosti.	0
	Problémy se zajištěním plošných rezerv pro veřejnou vybavenost.	+
	Nedobudovaná dopravní infrastruktura města.	+
	Zranitelnost systémů a přetíženost v určitých úsecích MHD.	+
Urbanistické problémy	Nedostatečné podmínky pro tříděný sběr a nakládání s odpady.	-
	K7 Nákladové nádraží Žižkov – vícekrát prověřované transformační území T12 s nutností zapojení památkově chráněného objektu funkcionalistického nádraží a s příležitostí k vybudování nové čtvrti s vazbami do obytných území při Malešické ulici	+
Problémy dopravní infrastruktury	Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti	0
	Chybějící železniční zastávky	0
	Nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi žst. Praha Smíchov a žst. Praha hlavní nádraží	0
	Železniční trať s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy	0
	Problém severojižní magistrály	0
	Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města	0
	Četnost křižovatek ve východní části Pražského okruhu	0
	Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek	0
	Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel	0
	Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou	0
	Provozně kritické křižovatky	0
	Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města	0
	Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města	0
	Chybějící kolejové spojení letiště Praha/Ruzyně s centrem Prahy	0
	Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti	+
	Směry z regionu s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti	0
	Značně zatížené úseky metra	+
	Značně zatížené úseky tramvajových tratí	+
	Problematické přestupní terminály veřejné dopravy	0
	Sledovaná nová paralelní RWY 06R/24L letiště Praha/Ruzyně	0
	Výhledový rozsah provozu na stávající RWY 12/30 letiště Praha/Ruzyně	0
Problémy technické infrastruktury	Přetížení vodojemů.	-
	Oblasti bez veřejného vodovodu.	0
	Přetížení lokálních čistíren odpadních vod.	0
	Oblasti bez veřejné kanalizace.	0
	Nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce, zajišťovaná městem.	0
	Zásobování teplem v oblasti sídlišť Řepy a Jihozápadní Město.	0
	Krizové napájení elektrickou energií v případě Black-Outu.	0
	Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v Ďáblicích a jejího rozšíření.	0



---

Problémy životního prostředí	Současné zatížení města zhoršenou kvalitou ovzduší.	-/+
	Liniové zdroje znečištění ovzduší 5–20 NO <sub>x</sub> t/rok/km a nad 20 NO <sub>x</sub> t/rok/km.	0
	Bodové zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 a REZZO 2.	0
	Současné zatížení města hlukem.	-/+
	Nesoulad vymezení ÚSES.	0

Jevy životního prostředí a jejich vztah k hodnocené Změně č. 2600 jsou uvedeny v následující kapitole.

## **6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH Vlivů NAVRHOVANÝCH VARIANT, VČETNĚ Vlivů SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, Kladných a záporných**

Účelem hodnocení vlivů změny ÚP na životní prostředí je vyhodnocení, zda předkládaná změna ÚP není v rozporu s cíli ochrany životního prostředí a jakým způsobem může realizace záměrů na změněné ploše ÚP ovlivnit jednotlivé složky životního prostředí.

Vlivy záměrů, které budou realizovány na plochách řešených změnou, jsme vyhodnotili vůči každé složce životního prostředí slovně a pomocí maticových hodnotících tabulek. Při hodnocení jsme rozlišovali vlivy pozitivní (+) a negativní (-). Významnost vlivu jsme kvantifikovali následující stupnicí:

potenciální významné pozitivní vlivy	+2
potenciální mírně pozitivní vlivy	+1
nulové nebo zanedbatelné vlivy	0
potenciální mírně negativní vlivy	-1
potenciální významné negativní vlivy	-2

V některých případech je v tabulkách interval významnosti vlivu, např. -2/-1. V takovém případě je uvedeno zdůvodnění. Tabulky jsou doplněny slovním komentářem.

Změna Z2600 řeší plochu, která je vymezena jako transformační území T12. Jedná se o přeměnu nevyužitého nákladového nádraží Žižkov na novou obytnou čtvrť s převahou ploch všeobecně smíšených (SV). Je řešeno dopravní napojení, jsou vymezeny plochy pro tramvajovou dopravu, upřesňuje se vymezení územní rezervy metra. Změna řeší dopravní napojení ul. Malešické s Českobrodskou. Mění se uspořádání městské zeleně. Změna řeší území o rozloze cca 45 ha.

Při hodnocení bylo zohledněno plánované využití území dle Podkladové studie pro změnu Z2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy Nákladové nádraží Žižkov, kterou zpracoval IPR v říjnu 2017.

## 6.1. Vlivy na obyvatelstvo

Tabulka 29: Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Plochy	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Komentář
Změna č. 2600	-1/0/+1	Hygienické limity pro hluk z dopravy, území s rizikem překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren	Vlivem změny ÚP dojde k změnám v rozložení koncentrací znečišťujících látek a v úrovni hlukové zátěže. Tyto změny jsou jednak ambivalentní (v obou případech nastane v části území nárůst a v části pokles), především však velmi mírné. Identifikované změny v míře zdravotního rizika jsou velmi málo významné, resp. na hranici rozpoznatelnosti.

Při posuzování možných vlivů změny územního plánu na obyvatelstvo a na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví – tzv. determinanty zdraví. Základní skupiny determinant zdraví jsou následující:

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

První tři skupiny jsou označovány jako determinanty vnější, čtvrtá skupina (představovaná dědičnými dispozicemi a dědičně podmíněnou úrovní imunity) pak tvoří determinanty vnitřní.

Kvantifikace vlivu uvedených skupin determinant na výsledný zdravotní stav či populace se přirozeně podle jednotlivých pramenů liší, nicméně obecně je uvažováno následující přibližné rozdělení:

- faktory životního prostředí ovlivňují zdraví z cca 15-20 %
- genetické faktory z cca 10-15%
- skupina faktorů životního stylu cca z 50%
- efektivita, kvalita a dostupnost zdravotní péče ovlivňuje zdraví cca z 10-15%.

V předkládaném hodnocení jsou přirozeně posuzovány zejména ty determinanty, které budou posuzovanými záměry ovlivněny. Jedná se tedy zejména o determinanty životního prostředí. Přitom je však nutno mít na paměti, že takto sledované faktory mohou ve výsledku ovlivnit výslednou úroveň zdravotního stavu jedinců či populace právě jen cca z 15-20 %, jak je uvedeno výše. Realizace či nerealizace konkrétního

záměru pak tvoří jen malou část z celkových faktorů životního prostředí, působících na jedince, ovlivňuje tak jeho zdraví nejvýše v řádu jednotek procent, často i méně.

Posuzované determinanty životního prostředí pak můžeme dále rozdělit na:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto významný faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel

V rámci hodnocení jednotlivých záměrů jsou pak příslušné determinanty zařazeny takto:

- vliv znečištění ovzduší a hluku na lidské zdraví byl hodnocen postupy hodnocení zdravotních rizik (HRA), zahrnujících identifikaci nebezpečnosti působících faktorů, hodnocení vztahu dávka-účinek, vyhodnocení expozice a charakterizaci rizika (pravděpodobnosti vzniku zdravotních účinků a odhad jejich velikosti a významnosti). Výsledky hodnocení shrnuje tato kapitola. Podkladem pro vyhodnocení jsou výsledky modelových výpočtů znečištění ovzduší a hlukové zátěže, prezentované v kap. 6.6. a 6.7.
- sociálně ekonomické faktory nejsou v rámci SEA posuzovány, neboť jsou v dostatečné míře vyhodnoceny v dalších částech VVURÚ, tj. v rámci posouzení vlivů na ekonomický a sociální pilíř udržitelného rozvoje
- ostatní vlivy, tj. faktor dopravní bezpečnosti a faktory působící v souhrnu na celkovou „pohodu života“ obyvatel, jsou hodnoceny kvalitativně v závěru této kapitoly

#### Odhad exponované populace

Současná populace širšího území v okolí ulic Koněvova, J. Želivského, Vinohradská a Počernická, tedy v území pokrytém modelovými výpočty, je možné odhadnout na cca 30 – 50 tisíc obyvatel.

Počet osob, dotčených jakkoli rozpoznatelnými změnami úrovně znečištění ovzduší a hluku, bude ovšem významně menší, lze předpokládat, že se bude jednat o stovky, nejvýše nižší tisíce obyvatel. Hodnocení vlivů znečištění ovzduší bylo provedeno pro nejvyšší vypočtené příspěvky a je vyjádřeno mírou účinku vztahenou na 5000 obyvatel, což je výrazně na straně bezpečnosti, skutečný počet lidí dotčených těmito příspěvky bude podstatně nižší. Navíc v části území bylo zaznamenáno snížení imisní zátěže.

V případě hluku lze uvažovat změny jen v čelní zástavbě, orientované přímo ke komunikacím ohraničujícím záměr. Počet obyvatel v dotčených objektech opět činí nejvýše stovky lidí. Kvantifikace byla v tomto případě provedena relativně (v % dotčených osob) a byl proveden sumární odhad počtu obyvatel, u nichž lze očekávat změnu v míře obtěžování, rušení či zdravotního efektu.

Vlivy znečištění ovzduší na lidské zdraví

V případě znečištění ovzduší jsou v souladu s doporučením WHO a SZÚ jako ukazatele expozice používány průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, přičemž se předpokládá, že tak je zohledněna i větší část účinků krátkodobých výkyvů imisních koncentrací i účinků některých souběžně působících plyných škodlivin. Pro kvantifikaci jsou použity funkce koncentrace – účinek, publikované Světovou zdravotnickou organizací v rámci projektu *Health risks of air pollution in Europe* (HRAPIE). Jedná se o vztahy odvozené na základě analýzy výsledků mnoha epidemiologických studií a dat o zdravotních ukazatelích u populace zemí EU. Jednotlivé faktory koncentrace a účinku jsou formulovány prostřednictvím relativního rizika (RR), které vyjadřuje rozdíl v pravděpodobnosti výskytu daného účinku v populaci exponované určitou úrovní koncentrací znečišťující látky vůči populaci neexponované. Vztah mezi koncentrací a pravděpodobností výskytu účinku (rizikem) je lineární.

Tabulka 30: Faktory koncentrace – účinek pro působení suspendovaných částic na lidské zdraví

Imisní veličina	Zdravotní účinek	Segment populace	Skupina	RR při zvýšení koncentrace o 10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
PM <sub>2,5</sub> roční průměr	úmrtnost u dospělých	> 30 let	A	1,062 (1,040 – 1,083)
PM <sub>10</sub> roční průměr	kojenecká úmrtnost	0-1 rok	B	1,04 (1,02 – 1,07)
PM <sub>10</sub> roční průměr	prevalence bronchitidy u dětí	6-12 let	B	1,08 (0,98 – 1,19)
PM <sub>10</sub> roční průměr	incidence chronické bronchitidy u dospělých	> 18 let	B	1,117 (1,040 – 1,189)
PM <sub>2,5</sub> denní průměr	hospitalizace s kardiovaskulárními chorobami	všichni	A	1,0091 (1,0017 – 1,0166)
PM <sub>2,5</sub> denní průměr	hospitalizace s respiračními chorobami	všichni	A	1,019 (0,9982 – 1,0402)
PM <sub>2,5</sub> roční průměr*	dny s omezenou aktivitou**	všichni	B	1,047 (1,042 – 1,053)
PM <sub>2,5</sub> roční průměr*	dny pracovní neschopnosti	20-65 let (zaměstnaní)	B	1,046 (1,039 – 1,053)
PM <sub>2,5</sub> denní průměr	příznaky astmatu u astmatických dětí	5-19 let	B	1,028 (1,006 – 1,051)

Ve výchozím stavu bylo v prostoru změny vypočteno zvýšené zdravotní riziko v případě koncentrací suspendovaných částic frakcí PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, a také benzo[a]pyrenu, u ostatních sledovaných látek není třeba očekávat koncentrace nad hranicí směrných hodnot nebo nad hranicí přijatelné míry rizika. Jedná se o situaci, která je běžná pro hustěji zastavěné oblasti v ČR, stejně tak i v rámci prakticky celého území hl. m. Prahy.

Kvantifikace změny zdravotního rizika byla provedena v souladu s výše uvedenou metodikou pro koncentrace suspendovaných částic obou frakcí. V následujícím přehledu jsou uvedeny nejvýznamnější charakteristiky, které jsou odvozeny dle výše citovaných materiálů:

- Kojenecká úmrtnost (do 1 roku) – 0,0002 na 5 000 obyvatel
- Prevalence bronchitidy u dětí 6 – 12 let – 0,246 na 5 000 obyvatel
- Incidence chronické bronchitidy u dospělých – 0,082 na 5 000 obyvatel
- Úmrtnost u dospělých > 30 let – 0,034 na 5 000 obyvatel
- Hospitalizace s kardiovaskulárními chorobami – 0,017 na 5 000 obyvatel
- Hospitalizace s respiračními chorobami – 0,015 na 5 000 obyvatel
- Dny s omezenou aktivitou – 31,1 na 5 000 obyvatel
- Dny pracovní neschopnosti – 22,3 na 5 000 obyvatel
- Příznaky astmatu u astmatických dětí – 0,55 na 5 000 obyvatel

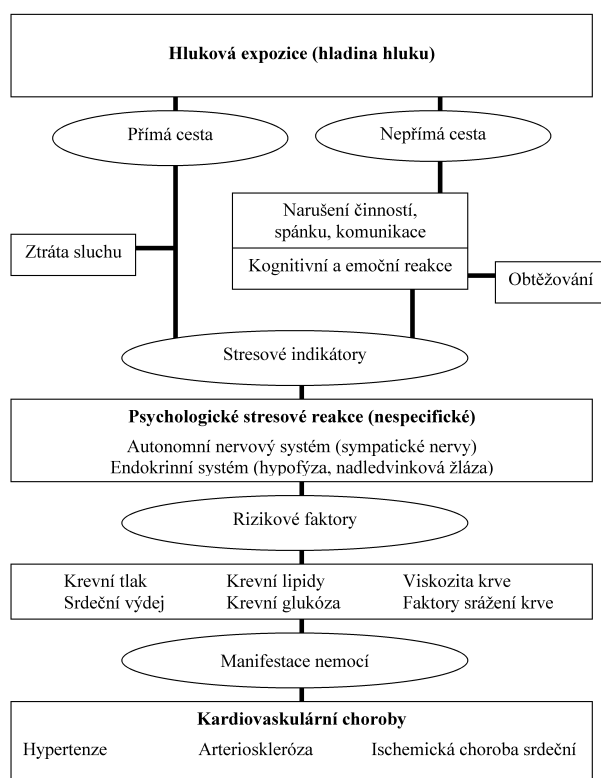
Jak je patrné z uvedeného přehledu, změny v míře zdravotního rizika vlivem posuzované změny jsou jen velmi málo významné a budou vysoce převáženy jinými faktory (například životním stylem, kouřením a podobně). Lze tedy konstatovat, že posuzovaná změna zásadním způsobem neovlivní míru zdravotního rizika pro dotčenou populaci.

#### Vlivy hluku na lidské zdraví

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí. Účinky hluku na lidské zdraví je možné s určitým zjednodušením rozdělit na účinky specifické, projevující se poruchami činnosti sluchového aparátu a na účinky nespecifické (mimosluchové), kdy dochází k ovlivnění funkcí různých systémů organismu.

Při běžné expozici hluku z dopravy se projevují zejména systémové (nespecifické) účinky, u nichž dochází k ovlivnění funkcí různých systémů organismu, často se na nich podílí stresová reakce a ovlivnění spánku a vyšších nervových funkcí. Chronický stres způsobený hlukem může přispět ke spuštění nebo urychlení průběhu u chorob s multifaktoriálními příčinami. Zjednodušené příčinné schéma působení hluku na zdraví dle Babische (2008) v řetězci hluková expozice – fyziologická (stresová) reakce organismu – biologická odezva a vznik onemocnění ukazuje následující obrázek.





Obr. 29: Schéma účinků hluku

Působení hluku je považováno za bezprahové (tj. nelze stanovit bezpečnou mez, pod níž se již účinek nevyskytuje), v praxi se však pracuje s určitými mezními hodnotami, nad nimiž je závislost účinku na hlukové expozici považována za významnou. WHO uvádí následující doporučené expoziční hodnoty pro hluk ze silniční dopravy:

- průměrná hodnota, vyjádřená hlukovým ukazatelem den-večer-noc ( $L_{dvn}$ ) – 53 dB
- noční hluk ( $L_n$ ) - 45 dB

Pro kvantitativní vyhodnocení vlivů hluku ze silniční dopravy v řešeném území byly použity postupy, stanovené autorizačním návodem SZÚ a vycházející z Annex III Směrnice komise (EU) 2020/367. Hodnocení je provedeno pro následující účinky hluku:

- vysoké obtěžování
- vysoké rušení spánku
- ischemickou chorobu srdeční (ICHS)

Pro vysoké obtěžování a vysoké rušení spánku je stanoveno tzv. absolutní riziko, které je vyjádřeno jako podíl osob s daným účinkem v rámci celkového počtu exponovaných obyvatel v daném výpočtovém bodě či pásmu hlukové zátěže. Výpočtové rovnice jsou následující:

$$AR_{HA, silnice} = (78,927 - 3,1162 \times L_{dvn} + 0,0342 \times L_{dvn}^2) / 100$$

$$AR_{HSD, silnice} = (19,4321 - 0,9336 \times L_{dvn} + 0,0126 \times L_{dvn}^2) / 100$$

kde:

$AR_{HA, silnice}$  = absolutní riziko pro vysoké obtěžování hlukem ze silniční dopravy

$AR_{HSD, silnice}$  = absolutní riziko pro vysoké rušení spánku hlukem ze silniční dopravy

$L_{dvn}$  = hlukový ukazatel den-večer-noc

$L_n$  = hluk v noční době

Pro stanovení hlukového ukazatele  $L_{dvn}$  byl použit postup dle SZÚ. Kvantifikace je provedena v souladu s metodickými postupy pro  $L_{dvn} > 45$  dB a  $L_n > 40$  dB. Ve vlastním kvantitativním vyhodnocení je pak pro přehlednost uveden přepočet na celou dotčenou populaci.

Riziko vzniku ischemické choroby srdeční (ICHS) ve vztahu k hluku se kvantitativně vyjadřuje jako relativní riziko vztahující riziko v populaci exponované hluku k riziku v populaci hluku neexponované. Pro kvantifikaci je pak použit postup, založený na určení tzv. populační atributivní frakce, která se může skládat z exponovaných i neexponovaných osob, popřípadě mohou být exponované osoby vystaveny rizikovému faktoru v různé míře. Jednotlivým segmentům populace (vyjádřeným jako podíl z celkového počtu obyvatel řešeného území) je přiřazena expozice hluku ze silniční dopravy ( $L_{dvn}$ ). Následně je pro každý segment určeno relativní riziko vzniku ICHS podle rovnic:

$$RR_{ICHS, \text{silnice}} = 1,007733L_{dvn} - 53 \dots \text{pro } L_{dvn} > 53 \text{ dB}$$

$$RR_{ICHS, \text{silnice}} = 1 \dots \text{pro } L_{dvn} \leq 53 \text{ dB}$$

kde:

$RR_{ICHS, \text{silnice}}$  = relativní riziko vzniku ICHS v populaci exponované hluku o dané  $L_{dvn}$

Současně je pro každý segment populace určen podíl obyvatel v rámci řešeného území. Absolutní roční počet případů ICHS, odhadovaný jako následek hluku ze silniční dopravy v řešeném území je pak určen podle vzorce:

$$N = \sum_j (p_j \times (RR_j - 1)) / (\sum_j (p_j \times (RR_j - 1)) + 1) \times I \times P$$

kde:

$p_j$  = podíl populace v daném segmentu

$RR_j$  = relativní riziko vzniku ICHS v rámci daného segmentu populace

$I$  = incidence ICHS v neovlivněné populaci, uvažována je hodnota 9,275 na 1000 osob a rok dle autorizačního návodu

$P$  = počet obyvatel v řešeném území

Jak vyplývá z provedeného hodnocení, celá dotčená populace se bude nacházet v oblastech s hlukovou zátěží vyšší, než kolik činí doporučené expoziční hodnoty pro hluk ze silniční dopravy.

V následujícím přehledu je pak provedeno kvantitativní vyhodnocení pro soubor populace o velikosti 5000 obyvatel. Rozložení obyvatel v jednotlivých hodnocených bodech bylo uvažováno rovnoměrně.

Tabulka 4 pak ukazuje počet silně obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel a výskyt ischemické choroby srdeční.

Tabulka 31: Celkové hodnoty míry silného obtěžování, silného rušení při spánku a výskyt ICHS (pro velikost dotčené populace 5000 obyvatel)

Stav	Silné obtěžování	Silné rušení spánku	Výskyt ISCHS
Beze změny	1105	363	4,2932
Se změnou	1108	365	4,2904
Rozdíl	+3	+2	-0,0028

Pro dotčenou populaci byl zaznamenán nárůst počtu silně obtěžovaných a silně při spánku rušených obyvatel v řádu jednotek případů na 5000 obyvatel, nárůst absolutního rizika silného obtěžování tedy činí 0,0006, nárůst absolutního rizika silného obtěžování při spánku činí 0,0004.

V případě kardiovaskulárního rizika byl celkově zaznamenán pokles míry rizika, který představuje při dané velikosti dotčené populace pokles o jeden případ za cca 354 let.

Z provedení vyhodnocení tedy vyplývá, že v dotčené populaci není třeba očekávat vlivem posuzované změny nárůst zdravotního rizika, který by byl významný ve smyslu ohrožení zdraví a i změny v míře obtěžování jsou mírné a v praxi málo významné.

### Ostatní vlivy

Navýšení objemu automobilové dopravy by přirozeně mohlo mít určitý negativní vliv na dopravní bezpečnost, neboť riziko dopravní nehody je do určité míry úměrné intenzitě automobilové dopravy. Z hlediska vlivů na zdraví obyvatel je posuzováno zejména riziko střetu automobilu s chodci, popřípadě cyklisty.

Zvýšení intenzit dopravy se týká především prostoru samotné změny, z okolních komunikací pak zejména ulice J. Želivského a Pod Krejčárkem. V části zájmového území dojde naopak k poklesu celkových intenzit dopravy nebo k dílčímu poklesu (zejména v případě autobusů).

Krátkodobým vlivem pak bude nárůst hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací (hluk, prašnost a obtěžující faktory související s pohybem nákladních vozidel i se samotnou stavbou). V tomto případě je nutno dodržovat limity hluku ze stavební činnosti a soubor opatření k minimalizaci vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší a prašnost. Tyto požadavky budou přesně definovány příslušnými úřady v rámci stavebního povolení k realizaci záměru.

Z dlouhodobého hlediska se jiné vlivy na pohodu bydlení, než které jsou výše posouzeny (znečištění ovzduší, hluk) nepředpokládají. Vlivem provozu záměru nedojde k podstatnému zvýšení prašnosti jakožto obtěžujícího faktoru vzhledem k charakteru povrchu a pravidelné údržbě komunikací. Nedojde k snížení průchodnosti území, neboť předmětná plocha je v současnosti nepřístupná. Naopak lze očekávat mírně pozitivní vlivy, související se zpřístupněním areálu a provedením sadových úprav.

### *Navrhovaná opatření:*

- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).

- Pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

Opatření k minimalizaci negativního vlivu znečištění ovzduší a hlukové zátěže jsou uvedena v kapitole 6.6. a 6.7.

## 6.2. Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru

Tabulka 32: Vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru

Plocha	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Popis střetu
Změna č. 2600	-2	-	Přítomnost zvláště chráněných druhů

Nejvýznamnějším negativním vlivem na faunu a flóru je zastavění dosud volných ploch. Tento vliv je v tomto případě zmírněn využitím ve velké části již zastavěného území. Změna Z2600 představuje vymístění železniční dopravy z území a vytvoření nové čtvrti. V současné době se jedná o území typu brownfield. Nákladové nádraží je opuštěno, koleje zarůstají. Místa jsou plochy využité pro podnikání především v autodopravě (parkovací plochy). Na ploše se nachází velké množství dřevin. Při přípravě konkrétních projektů by bylo vhodné v maximálně možné míře zachovat vzrostlé stromy.

Řešená změna představuje následující změny v městské zeleni:

- Změna potvrzuje park při Malešické ulici (ZP). Dochází ke zvětšení plochy při východní straně v návaznosti na parkový pás a mírnému zmenšení při jižní straně v souvislosti s uvažovanou ortogonální strukturou zástavby navazující na orientaci hlavní budovy nákladového nádraží Žižkov. Navazující parkový pás je nově vyjádřený plochou zeleň městská a krajinná (ZMK) a táhne se podél terénního zlomu ke koridoru vymezené nové tramvajové tratě.
- Jsou navrženy souvislé plochy zeleně, vyjádřené plochami (ZMK), které sledují stopu vymezené nové tramvajové tratě a Jarovské ulice a navazují na stávající plochy zeleně procházející až do otevřené krajiny.
- Zalesněná plocha lesní porosty (LR) se v rámci změny modifikuje z důvodu nového dopravního řešení propojení ulic Malešická a Českobrodská a vymezení tramvajové smyčky, a to zvětšením na úkor plochy vybraná komunikační síť (S2), která měla vést severním okrajem Malešického lesa a zmenšením rozšířenou plochou zeleně městské a krajinné (ZMK) severně železnice u plánované křižovatky s Českobrodskou.
- Izolační zeleň (IZ) vymezená severně železnice bude zrušena. Místo ní je navržena výsadba dřevin podél plánované komunikace spojující Malešickou ul. s Českobrodskou ul. Jižně ul. Habrové v sousedství ošetřovatelského domova je vymezena plocha městské zeleně (ZMK).

Celkově se upravuje koncept městské zeleně v místě v souvislosti s plánovanou výstavbou a novou funkcí území. Přehled ploch v současném ÚP a navržené změně

Z2600 je uveden v následující tabulce. Ze souhrnného součtu vyplývá nárůst ploch zeleně oproti stávajícímu ÚP. Je nezbytné si ale uvědomit, že na ploše ZMK bude vymezena tramvajová trať a tramvajová smyčka, čímž reálné plochy zeleně budou o něco menší.

Tabulka 33: Přehled ploch zeleně

Funkce	Původní rozloha (m <sup>2</sup> )	Nová rozloha (m <sup>2</sup> )	Rozdíl (m <sup>2</sup> )
IZ	13 782.00	0.00	-13 785.10
LR	16 489.00	3 904.00	-12 586.60
ZMK	14 529.00	50 626.00	34 835.60
ZMK/DH	0.00	12 687.00	12 687.30
ZP	3 365.00	988.00	-2 385.40
Celkem	48 165.00	68 205.00	18 765.80

V řešeném území je zeleň prezentována především v ose Malešický les, Malešický park, Olšanské hřbitovy, v severní části parkem Židovské pece a Parukářkou. Výrazný zelený klín tvoří zeleň podél stávající žel. tratě směřující z nákladového nádraží. Z2600 zachovává jednotnost Malešického lesa, vymisťuje silnici S2 severně stávající železnice. Zachovává západně navazující zeleň (ZMK) a zeleň stanovuje i do prostoru vedení železnice (návrh tramvajové tratě a tramvajové smyčky). Vymezení této zeleně formou ZMK až k parku Židovské pece je pozitivní především z hlediska jeho ekologické funkce. Zároveň bude zeleň působit z hlediska ochrany před prašností, hlukem z plánované tramvajové dopravy. Nezanedbatelné je také estetické hledisko zeleného klínu v zástavbě. Rozsah této zelené linie je však malý, aby mohl výše uvedené funkce zcela naplňovat. Doporučujeme proto zvážit vytvoření spojitého pásu kolem tramvajové tratě a rozšíření pásu zeleně v prostoru NNŽ. Dále doporučujeme v maximální míře zachovat stávající přítomnou zeleň, v prostoru NNŽ provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.



Obr.30 a 31: Pohled na žel. trať a okraj Malešického lesa

Současný stav lokality je z hlediska životního prostředí poměrně příznivý. Lokalita zarůstá náletovými dřevinami. Realizací záměru bude stávající přítomná vegetace zničena, dřeviny budou pokáceny. V posledních třech letech zde byli nalezeni 4 silně ohrožení živočichové (ještěrka obecná, slepýš křehký, ropucha zelená, lišaj pupalkový) a 1 druh ohrožený (slavík obecný). Dále byly nalezeny 3 zvláště chráněné druhy rostlin - kriticky ohrožený drobnokvět pobřežní a silně ohrožené chudina zední a lomikámen trojprstý.

Pro severní část nádraží byl již v r. 2009 zpracován záměr „Revitalizace nádraží Žižkov, sever“, který byl prověřen v rámci zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. V rámci biologického průzkumu zpracovaného jako podklad k Oznámení EIA byly v severní části NNŽ nalezeny druhy v kategorii ohrožený druh – čmelák zemní, čmelák skalní, mravenci rodu *Formica* sp. a svižník polní. V kategorii silně ohrožený druh byli nalezeni ještěrka obecná, slepýš křehký, ropucha zelená, jejichž výskyt byl potvrzen i v poslední době. V rámci zjišťovacího řízení byla stanovena opatření k minimalizaci negativních vlivů na zvláště chráněné živočichy. V Oznámení a také v závěru zjišťovacího řízení bylo doporučeno v rámci ploch zeleně vytvořit příhodné biotopy pro zvláště chráněné živočichy. Požadované biotopy pro zvláště chráněné druhy byly v severní části NNŽ v rámci plochy zeleně vytvořeny a jsou zvláště chráněnými druhy využívány (ropucha, ještěrka). Tyto plochy nebudou navrženou změnou ÚP ovlivněny.

Slavík obecný využívá keřové porosty na lokalitě. Lišaj, chudina a lomikámen jsou druhy, které kromě svých primárních biotopů také využívají železniční stanice a kolejistiště. Raritní je výskyt drobnokvětu, který je vázán na šterkové, periodicky zaplavované náplavy řek. Celkově se jedná o druhy, které jsou vázány na suchá místa bez vzrostlé vegetace.

Lze konstatovat, že výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin je pravděpodobný prakticky na celém řešeném území. Je proto nezbytné v rámci plánovaného záměru výskyt zvláště chráněných druhů prověřit a v případě jejich nálezu navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů. Dále bude nezbytné podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny požádat příslušný orgán ochrany přírody (OCP MHMP) o povolení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů.

Nárůstem obyvatel v lokalitě vzroste tlak na rekreační využití ploch zeleně. Dojde k navýšení rizika znehodnocení lokalit, k navýšení rušení přítomných živočichů.

#### *Navrhovaná opatření:*

- Vytvořit spojitý pás zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru nákladového nádraží.
- V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.
- Podporovat výsadby dřevin podél komunikací.
- Provéřít výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).



### 6.3. Vlivy na půdu

Tabulka 34: Vyhodnocení vlivů na půdu

Plochy	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Popis střetu
Změna č. 2600	-1/1	ZPF – I., III, IV, V, TO.PUPFL - ZU	Změna si vyžádá malý zábor ZPF v I., III., IV. a V. třídě ochrany. Změnou budou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa v kategorii lesů zvláštního určení. Dojde ale ke zmenšení předpokládaných záborů oproti stávajícímu ÚP.

Nejvýznamnějším negativním vlivem na půdu je její zábor. Trvalý zábor půdy představuje dlouhodobý a trvalý negativní vliv. Zábor ZPF byl vyčíslen na úrovni 1,66 ha. Z toho největší část zaujmají půdy IV. třídy ochrany (1,08 ha), dále bude zabráno 0,20 ha půd V. třídy ochrany, 0,20 ha III. a 0,18 ha I. třídy ochrany. 0,9 ha je určeno pro funkční využití DU, OB, S4, SV. 0,76 ha je zabráno pro zeleň (funkční využití LR, ZMK).

Změna mění předpokládané zábory PUPFL. Dojde k úbytku předpokládaných záborů PUPFL o 4 102 m<sup>2</sup> v důsledku vymístění plochy pro komunikační síť (S2) mimo PUPFL. Část PUPFL, která je dnes v kategorii LR (lesní porosty), je změněna na plochu zeleň městská a krajinná (ZMK) s plánovaným umístěním tramvajové smyčky.

Změna představuje nárůst nových zastavitelných ploch OB, SMJ-H, SV-F, SV-G, SV-H, SV-I, SV-K, VV a S4 na úkor nezastavitelných ploch DU, IZ, LR, ZMK a ZP o rozloze 28 136 m<sup>2</sup>.

Změna naopak představuje nárůst nových nezastavitelných ploch DU, LR, ZMK, ZMK/DH a ZP na úkor ploch zastavitelných DGP, DZ, OB, OV-H, S2, S4, SV, SV-F, VN, VN-E, a (VV) o rozloze 69 237 m<sup>2</sup>.

*Navrhovaná opatření:*

- nejsou navrhována

### 6.4. Vlivy na horninové prostředí

Tabulka 35: Vyhodnocení vlivů na horninové prostředí

Plocha	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Popis střetu
Změna č. 2600	1	-	Na lokalitě nelze vyloučit kontaminaci.

Negativní vlivy na horninové prostředí představují především zásahy do chráněných ložiskových území a prognózních zdrojů surovin, realizace záměru na poddolovaných územích, či na území se sesuvy a svahovými deformacemi. Takovéto plochy nebudou řešenou změnou dotčeny.

Lokalita není evidována v systému evidence kontaminovaných míst (SEKM), není zde identifikována stará ekologická zátěž. Na ploše nákladového nádraží Žižkov je však pravděpodobný výskyt kontaminace z předchozího využívání ČD a z dalších

provozoven (výkup druhotných surovin, čerpací stanice PHM). Před realizací záměru je nezbytné zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.

*Navrhovaná opatření:*

- Před realizací záměru zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.

## 6.5. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Tabulka 36: Vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody

Plocha	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Popis střetu
Změna č. 2600	-1	-	Zvýšení spotřeby pitné vody, navýšení odpadních vod, navýšení zpevněných ploch

Nová zástavba navýší spotřebu pitné vody a bude produkovat odpadní splaškové a dešťové vody.

Řešené území je zásobováno pitnou vodou z pražské vodárenské sítě z vodojemu Hrdlořezy prostřednictvím čerpací stanice pro Žižkov a Malešice. Území nebude pravděpodobně možné zásobovat vodou pouze ze stávající sítě. V navazujících řízeních je nezbytné vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy, a to i s přihlédnutím k plánovanému rozvoji spadajícímu do zásobního pásma vodojemu.

Předmětné území je v současné době odkanalizováno sběračem Prokopova (povodí kmenové stoky B) a sběračem Jarov (povodí kmenové stoky F). Kmenové stoky B a F jsou vedeny do ÚČOV na Císařském ostrově. Zatímco kapacita kmenové stoky F je dostatečná, kmenová stoka B je již nyní kapacitně přetížena a zejména v její dolní části v oblasti Holešovic dochází vlivem nedostatečného spádu k jejímu zanášení. Řešení tohoto problému přinese až výstavba druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích, která je v současné době ve fázi projektových příprav.

V řešeném území se počítá s návrhem oddílné kanalizace. Splaškové odpadní vody bude vzhledem k jejich množství nutné rozdělit do několika odtokových zón. Severní, západní a jižní část území budou gravitačně napojeny na sběrač Prokopova, východní část na sběrač Jarov.

Navrženou změnou dojde celkově k navýšení nezastavitelných ploch. Oproti současnému stavu však dojde k navýšení zpevněných ploch a tím ke snížení retenční kapacity krajiny. Z hlediska likvidace srážkových vod platí nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, které upřednostňuje likvidaci zasakováním. Řešené území nemá přirozený recipient a je povětšinou tvořeno deluviálními sedimenty a navážkami nepříznivými pro vsakování. V řešeném území bude proto nutné volit opatření jako retenční a vsakovací nádrže, vsakovací průlehy a zatravněné vsakovací plochy v místech souvislé zeleně, která zajistí ve vhodné kombinaci požadovanou retenci srážkových vod.

*Navrhovaná opatření:*

- Vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy.

- Realizaci záměru umožnit až po realizaci druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.
- Realizaci záměru umožnit až po prokázání požadované retence srážkových vod.

## 6.6. Vlivy na ovzduší a klima

Tabulka 37: Vyhodnocení vlivů na ovzduší a klima

Plochy	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Komentář
Změna č. 2600	-1/+1	riziko překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren	Vlivem změny ÚP dojde k změnám v rozložení koncentrací znečišťujících látek v obou směrech, jedná se však o mírné změny.

### Vlivy na klima a soulad s požadavky na adaptaci na klimatickou změnu

V souvislosti s navrhovanou změnou se předpokládá nárůst zastavěných ploch, který negativně ovlivní (mikro)klimatické podmínky v dotčeném území mírným zvýšením průměrné i maximální teploty vzduchu a zvýšením povrchového odtoku srážek. Na druhou stranu změna předpokládá i nárůst ploch se zelení, která pozitivně ovlivní jak maximální teploty vzduchu v letních obdobích, tak napomůže udržení vody v lokalitě, a tím přispěje ke snížení vlivu na klima. Celkově je řešení vegetačních úprav území spíše v souladu s doporučenými postupy Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu. Uvedené vlivy však budou velmi mírné a v rámci celkového klimatu města nebo i městské čtvrti v zásadě zanedbatelné.

Tabulka 38 uvádí porovnání produkce emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy pro stavy bez změny ÚP a s touto změnou. Z tabulky vyplývá, že celková produkce emisí skleníkových plynů se vlivem realizace záměru mírně sníží, rozdíl však není významný.

Tabulka 38: Emise skleníkových plynů (CO<sub>2</sub> ekvivalent) z automobilové dopravy v řešené oblasti

Zdroj	CO <sub>2</sub> ekv. (t.rok <sup>-1</sup> )
<b>Výchozí stav</b>	
Doprava na komunikační síti zadané v dopravním modelu	1070,05
<b>Stav se změnou ÚP</b>	
Doprava na komunikační síti zadané v dopravním modelu	1002,78
Doprava uvnitř záměru, mimo komunikační síť	12,08
<b>Rozdíl (+ nárůst, - pokles emisí)</b>	-55,20

### Vlivy na rozptylové podmínky území

Posuzovaná změna ÚP nebude mít vliv na rozptylové podmínky řešeného území.

### Stanovení změn v produkci emisí znečišťujících látek

V souvislosti s navrhovanou změnou se předpokládá nárůst emisí z automobilové dopravy. Zvýšení emisí ze stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší se nepředpokládá vzhledem ke skutečnosti, že dle dostupných podkladů bude areál napojen na soustavu centrálního zásobování teplem a v prostoru změny nebude docházet ke spalování zemního plynu.

Výpočet produkce emisí z vyvolané automobilové dopravy byl proveden na základě bilance dopravy ve výchozím stavu (tedy dle platného ÚP) a ve stavu s posuzovanou změnou.

Z těchto podkladů byly vyčísleny změny v produkci emisí z automobilové dopravy vlivem změny. Nejvýznamnější pro vlivy na kvalitu ovzduší je převedení dopravy z Jarovské spojky, která je navržena v platném ÚP, na Malešickou ulici a dále snížení počtů jízd autobusů v hodnocené lokalitě.

Na základě údaje o funkčních plochách a s pomocí koeficientů základního počtu stání uvedených v Pražských stavebních předpisech 2016 byly odhadnuty přibližné počty jízd vozidel pro jednotlivé plochy. Na jejich základě bylo stanoveno množství emisí z jezdů vozidel v ploše hodnocené změny.

Následující tabulka uvádí množství emisí znečišťujících látek ve výchozím stavu a ve stavu s provedenou změnou. Samostatně byly vyhodnoceny emise z komunikačních úseků zanesených v dopravním modelu a na ploše uvnitř hodnocené plochy, mimo tyto úseky. Jedná se tedy o emise zejména z parkování vozidel.

Tabulka 39: Emise znečišťujících látek z vyvolané dopravy

Zdroj	oxidy dusíku	částice PM <sub>10</sub>	částice PM <sub>2,5</sub>	benzen	benzo[a]pyren
	t.rok <sup>-1</sup>				g.rok <sup>-1</sup>
Výchozí stav					
Doprava na komunikační síti zadané v dopravním modelu	28,29	27,01	7,91	1,61	649,41
Stav se změnou ÚP					
Doprava na komunikační síti zadané v dopravním modelu	25,51	25,11	7,31	1,48	579,13
Doprava uvnitř záměru, mimo komunikační síť	0,18	0,30	0,08	0,01	3,01
Celková změna emisí					
	-2,60	-1,60	-0,52	-0,12	-67,27

### Vlivy na kvalitu ovzduší

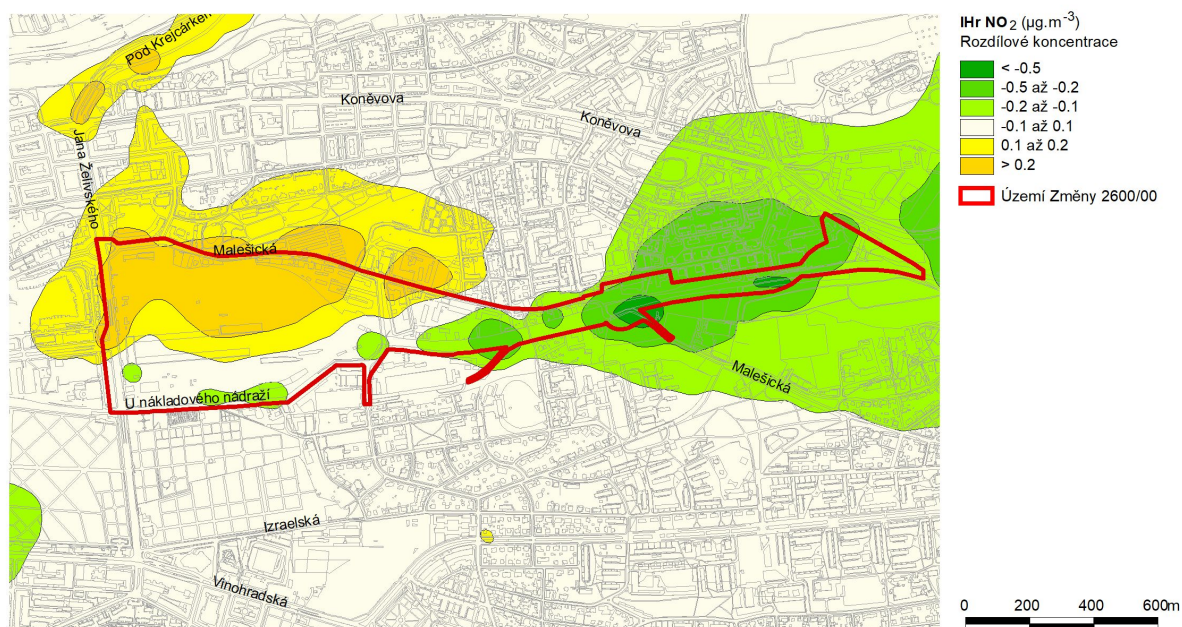
Pro posouzení očekávaných změn v kvalitě ovzduší byl proveden modelový výpočet vlivů záměru na kvalitu ovzduší. Pro výpočty byl použit Imisní model ATEM, který umožňuje posuzování imisní zátěže daného území v souladu s legislativou České republiky a směrnicemi Evropské unie (zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. a Směrnice 2008/50/ES). Model je založen na gaussovském přístupu, který je vhodný pro zpracování rozptylových studií ve smyslu zákona. Model ATEM je též používán pro tvorbu imisních map území hl. m. Prahy v rámci projektu Modelové hodnocení kvality ovzduší v Praze prezentovaných v kapitole 3.

Ve stávajícím stavu (viz kap. 3) nebylo v prostoru záměru zaznamenáno překročení imisního limitu pro žádnou sledovanou imisní charakteristiku. Obdobnou situaci je možno očekávat i ve výhledovém stavu.

Výsledky modelových výpočtů očekávaných změn v kvalitě ovzduší vlivem realizace záměrů v prostoru posuzované změny jsou pak graficky prezentovány na následujících obrázcích. Je třeba upozornit, že modelován byl pouze vliv plánované zástavby bez odečtení vlivů zástavby současné. Ta je ovšem rovněž zdrojem a cílem automobilové dopravy, použitý postup je tak na straně bezpečnosti, neboť stávající zdrojová a cílová doprava vlivem změny využití území zanikne.

#### OXID DUSIČITÝ

průměrné roční koncentrace



Obr. 32: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub>



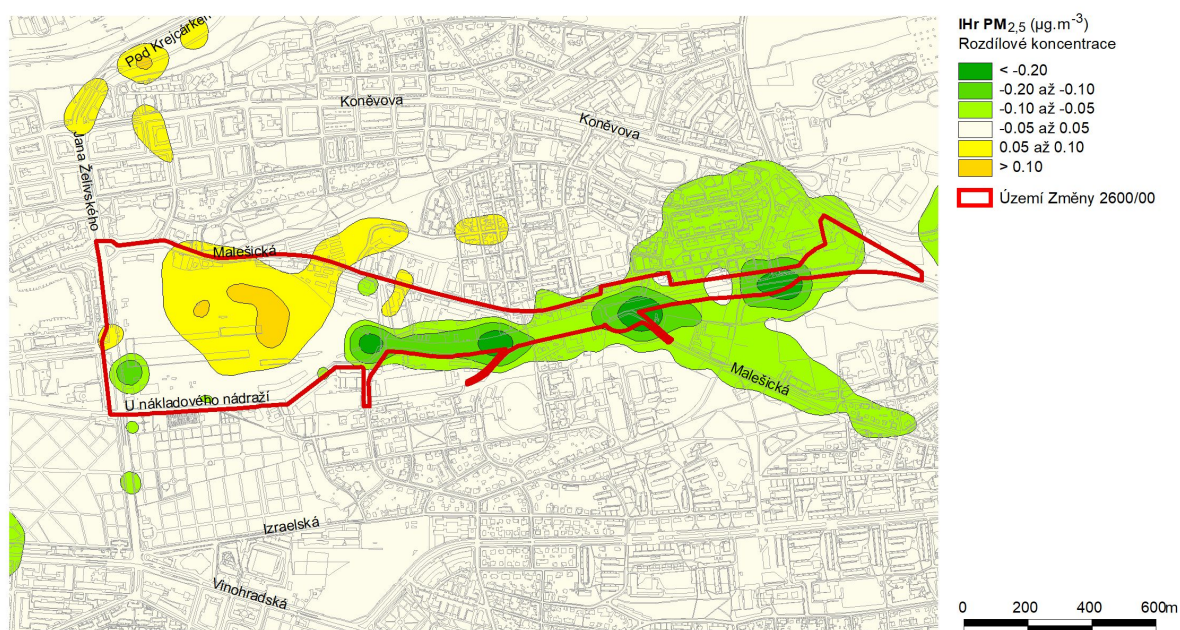
### SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE $PM_{10}$

průměrné roční koncentrace

Obr. 33: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic  $PM_{10}$ 

### SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE $PM_{2,5}$

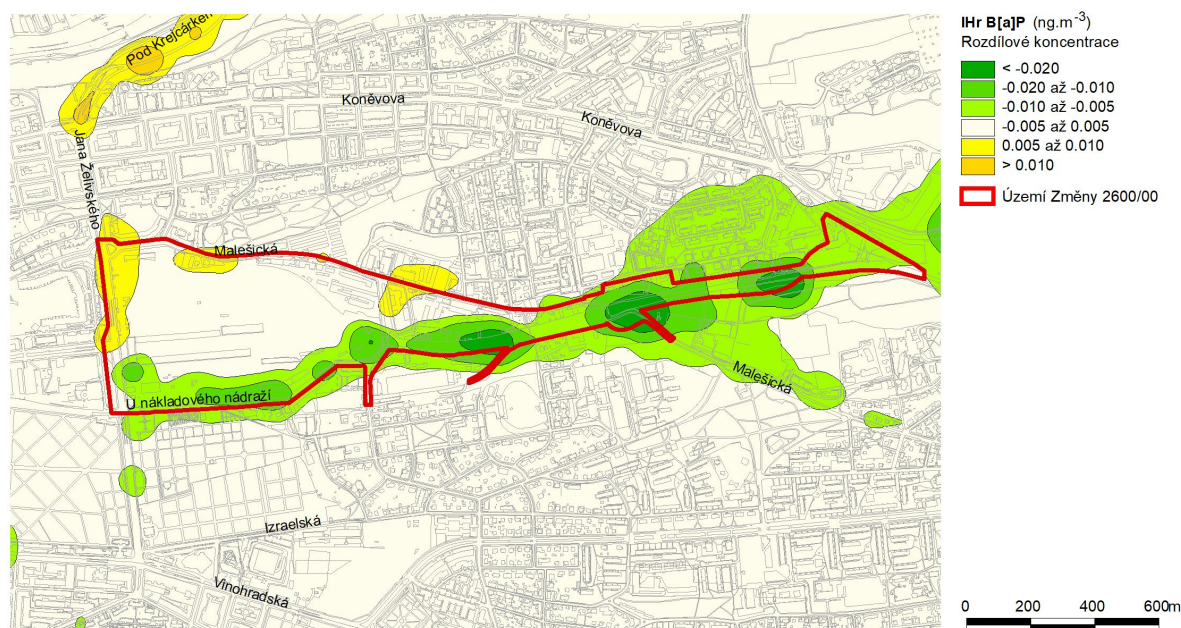
průměrné roční koncentrace

Obr. 34: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic  $PM_{2,5}$



**BENZO[a]PYREN**

průměrné roční koncentrace



Obr. 35: Rozdílové koncentrace průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu

Na základě výsledků výše uvedených emisních výpočtů bylo provedeno vyhodnocení dopadu na celkovou imisní zátěž v dotčené lokalitě. V důsledku realizace posuzované změny lze očekávat nárůst hodnot v prostoru hodnocené změny a naopak pokles hodnot v okolí Jarovské spojky, která je navržena ve stávajícím ÚP. Změny v imisní zátěži byly vypočteny nejvýše v rozmezí:

- $IH_r NO_2$  : -0,5 až +0,5  $\mu g.m^{-3}$
- $IH_k NO_2$ : -3,5 až +3,0  $\mu g.m^{-3}$
- $IH_r$  benzen: - 0,10 až +0,06  $\mu g.m^{-3}$
- $IH_r PM_{10}$ : -1,0 až +0,45  $\mu g.m^{-3}$
- $IH_d PM_{10}$ : -7 až +4  $\mu g.m^{-3}$
- $IH_r PM_{2,5}$ : -0,36 až +0,12  $\mu g.m^{-3}$
- $IH_r B[a]P$ : -0,04 až +0,02  $ng.m^{-3}$

Obecně lze říci, že nárůst imisní zátěže lze očekávat zejména v západní části posuzovaného území, naopak pokles koncentrací byl vypočten na jižním okraji zájmového území, podél Jarovské spojky navržené v platném ÚP. I přes mírné zvýšení imisní zátěže vlivem posuzované změny není třeba očekávat zvýšení imisní zátěže nad hranice imisních limitů.

Dále byl posouzen též vliv znečištění ovzduší na obyvatele budoucí zástavby v prostoru posuzované změny. Z výsledků hodnocení vyplývá, že v zájmovém území není třeba očekávat překračování imisního limitu pro žádnou ze sledovaných imisních charakteristik a obdobnou situaci je možno očekávat i ve výhledovém stavu. V rámci dalších etap projektu je nicméně nutno zpracovat podrobnou rozptylovou

studii, a to i ve vztahu k očekávaným změnám v komunikační síti a dopravní zátěži území.

**Navrhovaná opatření:**

- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.
- V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).
- Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukujícím emise z vytápění v daném místě.
- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.

## 6.7. Vlivy na úroveň hlukové zátěže

Tabulka 40: Vyhodnocení vlivů na akustickou situaci v lokalitě

Plochy	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Komentář
Změna č. 2600	-1/+1	Hygienické limity pro hluk z dopravy	Vlivem změny ÚP dojde k změnám v úrovni hlukové zátěže. Celkově lze vliv změny hodnotit jako nevýznamný s tím, že v místech, kde by došlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou mez lze aplikovat pro redukci nepříznivých vlivů protihluková opatření.

Vlivy hluku odpovídají předpokládanému objemu dopravy a výchozímu dopravnímu zatížení v lokalitě.

Pro orientační posouzení bylo provedeno vyhodnocení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech v chráněném venkovním prostoru staveb. Dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví se chráněným venkovním prostorem staveb rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

V posouzení jsou vyhodnoceny akustické dopady u staveb, které by mohly být realizací navrhované změny významněji zasaženy. Jedná se o objekty podél hlavních komunikací na řešeném území. Hodnocena je silniční, tak tramvajová

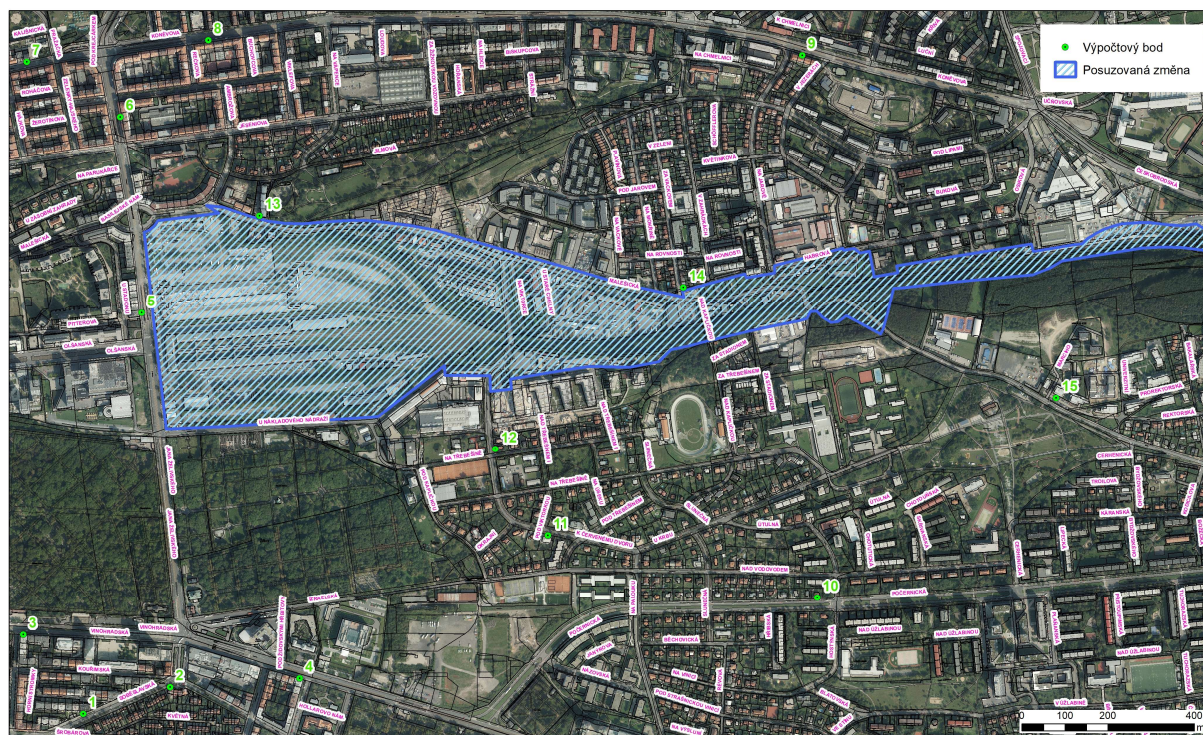


doprava v území. Podíl noční dopravy pro silniční dopravu byl uvažován ve výši 8 % celodenních intenzit.

Seznam hodnocených bodů shrnuje tabulka 41, jejich umístění obrázek 36.

Tabulka 41: Seznam výpočtových bodů

Body	Chráněný prvek	Počet NP	Umístění
1	objekt k bydlení	9	V Horní Stromce 2403/14
2	objekt k bydlení	3	Soběslavská 2060/40
3	objekt k bydlení	7	Vinohradská 2333/166
4	bytový dům	5	Vinohradská 351/200
5	bytový dům	6	Jana Želivského 1918/1
6	bytový dům	6	Jana Želivského 1768/18
7	objekt k bydlení	6	Koněvova 1378/97
8	objekt k bydlení	6	Koněvova 1703/132
9	bytový dům	4	Koněvova 1977/232
10	rodinný dům	2	Počernická 1539/31
11	bytový dům	2	K Červenému dvoru 424/9
12	rodinný dům	2	Na Třebešíně 1255/15
13	bytový dům	5	Jilmová 2685/10
14	objekt k bydlení	3	Za Vackovem 2285/4
15	bytový dům	5	Akademická 688/1



Obr. 36. Umístění výpočtových bodů

Na základě provedených modelových výpočtů lze v území vlivem navrhované změny očekávat pouze minimální změny hlukové zátěže oproti výhledovému horizontu po naplnění ÚP (tj. stavu bez provedení změny).

Hluk ze silniční dopravy se vlivem realizace posuzované změny zvýší nejvýše podél Počernické a ulice Jana Želivského. Nárůst na hranici 0,9 dB byl vypočten u zástavby podél Počernické ulice (bod 10, rodinný dům o adrese Počernická

1539/31), kde dojde vlivem realizace změny k navýšení osobní, tak nákladní dopravy. K navýšení u zástavby podél ulice Jana Želivského v úseku mezi Olšanskou a Malešickou (bod 5, bytový dům o adrese Jana Želivského 1918/1) dochází vlivem významného nárůstu osobní dopravy. I po realizaci plánované změny však nebylo v těchto lokalitách vypočteno překročení limitních hodnot v denní ani noční dobu. Vlivem realizace posuzované změny se zde hluková situace pozorovatelně nezmění.

Podél Malešické ulice lze zaznamenat nárůst hlukové zátěže do 0,6 dB v denní a do 0,5 dB v noční dobu. V blízkosti Bazilejského náměstí (bod 13, bytový dům – Jilmová 2685/10) dochází k nárůstu dopravního zatížení, a to jak osobní, tak nákladní dopravy. U zástavby v blízkosti Jarovské spojky navržené v platném Územním plánu (bod 14, objekt k bydlení o adrese Za Vackovem 2285/4) se projeví převod dopravy z Jarovské spojky na Malešickou (navýšení hlukové zátěže), zároveň zde však dojde k poklesu počtu spojů MHD (snížení hlukové zátěže). Celkově zde byl vypočten nárůst do 0,6 dB v denní a do 0,4 dB v noční dobu, u hodnocené chráněné zástavby nebude hygienický limit po realizaci plánované změny překročen.

Podél ulice K Červenému dvoru (bod 11, bytový dům – K Červenému dvoru 424/9 a bod 12, rodinný dům – Na Třebešíně 1255/15), kde dochází k poklesu nákladní, ale nárůstu osobní dopravy, navýšení hlukové zátěže nepřekročí 0,5 dB v denní a 0,4 dB v noční dobu. Minimální nárůst do 0,2 dB v denní a noční dobu byl vypočten podél Vinohradské ulice (bod 3, objekt k bydlení – Vinohradská 2333/166 a bod 4, bytový dům – Vinohradská 351/200) a na ulici Jana Želivského v úseku mezi Malešickou a Koněvovou ulicí (bod 6, bytový dům – Jana Želivského 1768/18). Ve všech těchto lokalitách nebylo po realizaci plánované změny zaznamenáno překročení limitních hodnot v denní ani noční dobu.

Pouze podél Koněvovy ulice v úseku mezi ulicí Jana Želivského a Prokopovou lze již ve výchozím stavu zaznamenat překročení hygienického limitu v noční dobu. Další navyšování hlukové zátěže tak zde v noční dobu již není přípustné. Bez dodatečných opatření by nárůst dosahoval 0,2 dB v denní i noční dobu (bod 7, objekt k bydlení – Koněvova 1378/97). Pro zajištění limitních hodnot je možné v daném úseku Koněvovy ulice aplikovat nízkohlučný povrch nebo učinit jiná opatření pro eliminaci nárůstu hladin hluku. Při zohlednění účinnosti nízkohlučného povrchu při spodní hranici účinnosti (do 2 dB) dojde vlivem záměru k poklesu hlukové zátěže o 1,8 dB v denní i noční dobu. Vlivem realizace změny a při tomto opatření ani zde nedojde k překročení limitních hodnot.

Snížení hlukové zátěže lze zaznamenat podél komunikací, kde dojde vlivem předkládané změny k redukci dopravního zatížení, a to jak osobní, tak nákladní dopravy. Jedná se především o Soběslavskou ulici, kde lze očekávat snížení hlukové zátěže do 0,7 dB v denní i noční dobu (bod 1, objekt k bydlení – V Horní Stromce 2403/14 a bod 2, objekt k bydlení – Soběslavská 2060/40). Dále byl vypočten pokles podél Koněvovy ulice v úseku mezi ulicí Jana Želivského a Spojovací, a to až do 0,7 dB v denní a do 0,5 dB v noční dobu (bod 8, objekt k bydlení – Koněvova 1703/132 a bod 9, bytový dům – Koněvova 1977/232). Podél Malešické v úseku mezi ulicí Na Jarově a Dřevčickou poté dochází vlivem významného poklesu dopravní zátěže ke snížení hlučnosti až o 3,3 dB v denní a 2,7 dB v noční dobu.

Detailní vyhodnocení akustické zátěže v zájmovém území (působení automobilové dopravy) ve výpočtových bodech před a po zprovoznění záměru je uvedeno v tabulce 42.

Tabulka 42: Hluková zátěž ze silniční dopravy, výhled Úp – dopadající hluk [dB]

Bod	Výška [NP]	Výhled Úp							
		$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba			
		Beze změny	Po změně	Rozdíl	Hygienický limit	Beze změny	Po změně	Rozdíl	Hygienický limit
1	2	65,6	64,9	-0,7	70,0	58,7	58,0	-0,7	60,0
1	9	64,6	64,0	-0,6	69,5	57,7	57,0	-0,7	60,0
2	1	66,2	65,5	-0,7	70,0	59,3	58,6	-0,7	60,0
2	3	66,2	65,5	-0,7	70,0	59,3	58,6	-0,7	60,0
3	2	62,0	62,1	0,1	67,9	54,5	54,7	0,2	60,0
3	7	62,0	62,1	0,1	68,0	54,5	54,7	0,2	60,0
4	2	63,9	64,1	0,2	69,0	56,5	56,7	0,2	60,0
4	5	63,9	64,1	0,2	69,0	56,5	56,7	0,2	60,0
5	2	63,3	64,2	0,9	70,0	56,0	56,9	0,9	60,0
5	6	63,3	64,2	0,9	70,0	56,0	56,9	0,9	60,0
6	2	64,7	64,8	0,1	70,0	58,0	58,0	0,0	60,0
6	6	64,7	64,8	0,1	70,0	58,0	58,0	0,0	60,0
7	2	68,0	68,2	0,2	70,0	<b>61,3</b>	<b>61,5</b>	0,2*)	60,0
7	6	68,0	68,2	0,2	70,0	<b>61,3</b>	<b>61,5</b>	0,2*)	60,0
8	2	62,9	62,2	-0,7	68,7	55,3	54,8	-0,5	60,0
8	6	62,9	62,2	-0,7	68,7	55,3	54,8	-0,5	60,0
9	2	62,2	61,9	-0,3	66,5	54,7	54,5	-0,2	60,0
9	4	62,2	61,9	-0,3	66,5	54,7	54,5	-0,2	60,0
10	1	59,0	59,9	0,9	65,3	52,8	53,6	0,8	58,6
10	2	59,0	59,9	0,9	65,3	52,8	53,6	0,8	58,6
11	1	60,4	60,8	0,4	66,8	54,6	54,7	0,1	59,9
11	2	60,4	60,8	0,4	66,8	54,6	54,7	0,1	59,9
12	1	61,4	61,9	0,5	67,8	55,4	55,8	0,4	60,0
12	2	61,4	61,9	0,5	67,8	55,4	55,8	0,4	60,0
13	2	58,7	59,3	0,6	66,9	52,3	52,8	0,5	59,7
13	5	58,7	59,3	0,6	66,9	52,3	52,8	0,5	59,7
14	1	57,3	57,9	0,6	63,1	50,4	50,8	0,4	55,9
14	3	57,3	57,9	0,6	63,1	50,4	50,8	0,4	55,9
15	1	55,7	52,4	-3,3	62,6	48,9	46,2	-2,7	55,3
15	5	55,7	52,4	-3,3	62,6	48,9	46,2	-2,7	55,3

**Tučně** jsou zvýrazněny hodnoty nad hranicí hygienického limitu hluku

\* navrženo opatření, pokládka nízkohlučného povrchu v příslušném dopravním profilu

Na posuzovaných tramvajových tratích došlo nebo dojde v porovnání s rokem 2000 k obměně lože tratí, současně došlo k obnově vozového parku, vliv těchto faktorů byl zohledněn celkovým útlumem ve výši 6,8 dB, vyšší útlum byl uvažován pouze u tramvajové trati v ulici Počernická, která bude výhledově zprovozněna a podél které musí být zajištěny základní hygienické limity.

V prostoru navrhované změny je plánována nová tramvajová trať, změny v území tak nastanou v blízkosti navrhované trati a dále v místech, kde dojde k nárůstu pravidelných linek. Vliv nové navrhované trati se projeví u zástavby podél Malešické ulice (body 13 až 15), tak podél ulice K Červenému dvoru (body 11 a 12). Nárůst zde byl vypočten v denní dobu od 0,8 dB u vzdálené zástavby až po 26,7 dB u objektů



v blízkosti trati. V noční dobu zde lze očekávat obdobný nárůst hlukové zátěže, od 1,3 dB do 29,3 dB. Přesto nebude hygienicky limit hluku pro tramvajovou dopravu u posuzované chráněné zástavby překročen.

Vlivem nárůstu počtu tramvajových spojení na Vinohradské a ulici Jana Želivského v úseku mezi Vinohradskou a Olšanskou lze zaznamenat navýšení akustických příspěvků z provozu na tramvajových tratích u objektů podél Vinohradské a Soběslavské ulice (body 1 až 5), nárůst však nepřekročí 0,9 dB v denní a 1,0 dB v noční dobu. Ani zde nebude hygienický limit pro hluk z provozu na tramvajové trati po realizaci navrhované změny překročen.

U zástavby podél dalších hlavních tramvajových tratí v území se akustická situace nemění, nedochází zde totiž ke změně dopravního zatížení. Jedná se o území podél ulice Jana Želivského, Koněvovy (body 6 až 9).

Detailní vyhodnocení akustické zátěže v zájmovém území (působení tramvajové dopravy) ve výpočtových bodech před a po zprovoznění záměru je uvedeno v tabulce 43.

Tabulka 43: Hluková zátěž z tramvajové dopravy, výhled Úp – dopadající hluk [dB]

Bod	Výška [NP]	Výhled Úp							
		$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba				$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba			
		Beze změny	Po změně	Rozdíl	Hygienický limit	Beze změny	Po změně	Rozdíl	Hygienický limit
1	2	26,9	27,5	0,6	60,0	22,5	23,3	0,8	50,0
1	9	29,2	29,9	0,7	60,0	24,9	25,7	0,8	50,0
2	1	47,4	47,9	0,5	60,0	42,7	43,7	1,0	50,0
2	3	47,4	47,9	0,5	60,0	42,7	43,7	1,0	50,0
3	2	61,1	62,0	0,9	69,8	57,1	57,8	0,7	60,0
3	7	61,1	62,0	0,9	69,8	57,1	57,8	0,7	60,0
4	2	63,3	63,3	0,0	69,1	58,5	59,1	0,6	60,0
4	5	63,3	63,3	0,0	69,1	58,5	59,1	0,6	60,0
5	2	61,5	61,6	0,1	68,6	56,8	57,1	0,3	60,0
5	6	61,5	61,6	0,1	68,6	56,8	57,1	0,3	60,0
6	2	62,8	62,8	0,0	70,0	58,2	58,2	0,0	60,0
6	6	62,8	62,8	0,0	70,0	58,2	58,2	0,0	60,0
7	2	44,3	44,3	0,0	60,0	39,3	39,3	0,0	50,0
7	6	44,3	44,3	0,0	60,0	39,4	39,4	0,0	50,0
8	2	62,6	62,6	0,0	70,0	57,4	57,4	0,0	60,0
8	6	62,6	62,6	0,0	70,0	57,4	57,4	0,0	60,0
9	2	60,0	60,0	0,0	68,7	54,8	54,8	0,0	60,0
9	4	60,0	60,0	0,0	68,7	54,8	54,8	0,0	60,0
10	1	54,0	53,8	-0,2	60,0	50,0	49,8	-0,2	50,0
10	2	54,0	53,8	-0,2	60,0	50,0	49,8	-0,2	50,0
11	1	23,4	24,2	0,8	60,0	18,9	20,5	1,6	50,0
11	2	23,7	24,6	0,9	60,0	19,2	20,8	1,6	50,0
12	1	27,8	31,4	3,6	60,0	23,1	28,3	5,2	50,0
12	2	28,1	31,5	3,4	60,0	23,4	28,4	5,0	50,0
13	2	44,4	45,4	1,0	60,0	39,8	41,3	1,5	50,0
13	5	44,5	45,4	0,9	60,0	39,8	41,3	1,5	50,0
14	1	18,9	45,6	26,7	60,0	14,1	43,4	29,3	50,0
14	3	19,3	45,6	26,3	60,0	14,5	43,4	28,9	50,0
15	1	19,0	19,9	0,9	60,0	14,9	16,2	1,3	50,0
15	5	19,6	20,7	1,1	60,0	15,4	17,1	1,7	50,0

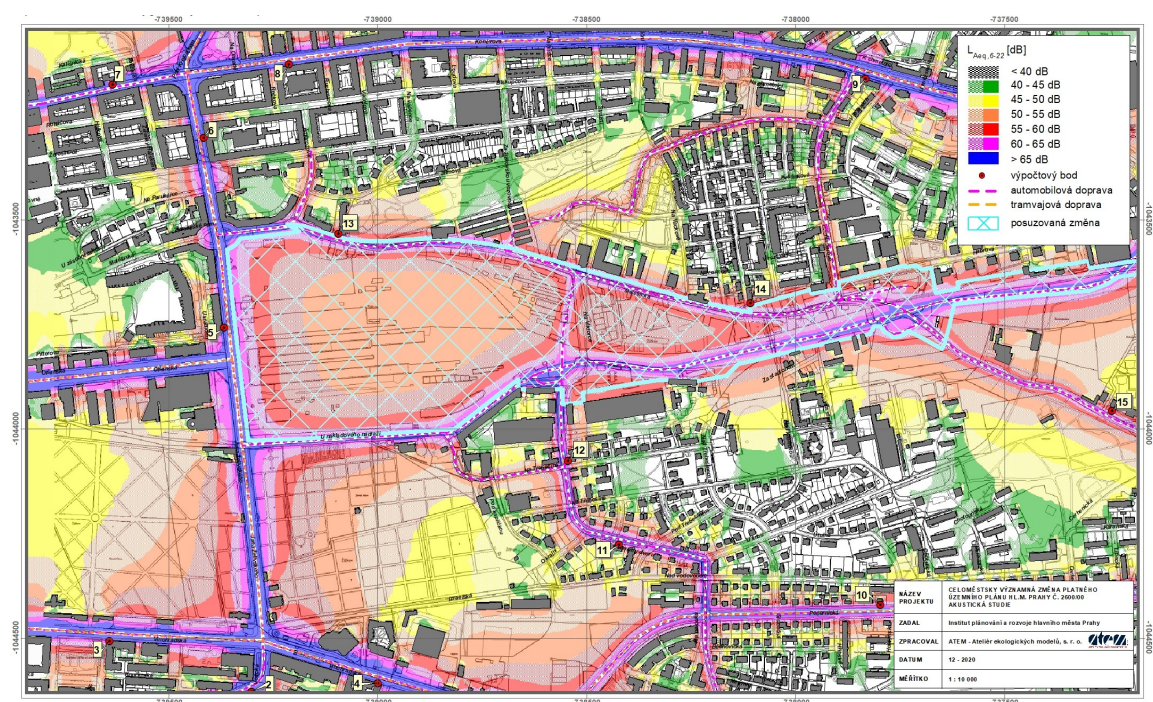
**Tučně** jsou zvýrazněny hodnoty nad hranicí hygienického limitu hluku

Pro hodnocení zdravotních rizik byla posouzena také celková změna hlukových ukazatelů v území. Detailní vyhodnocení akustické zátěže v zájmovém území (celkový hluk ze silniční a tramvajové dopravy v území) ve výpočtových bodech před a po zprovoznění záměru je uvedeno v tabulce 44.

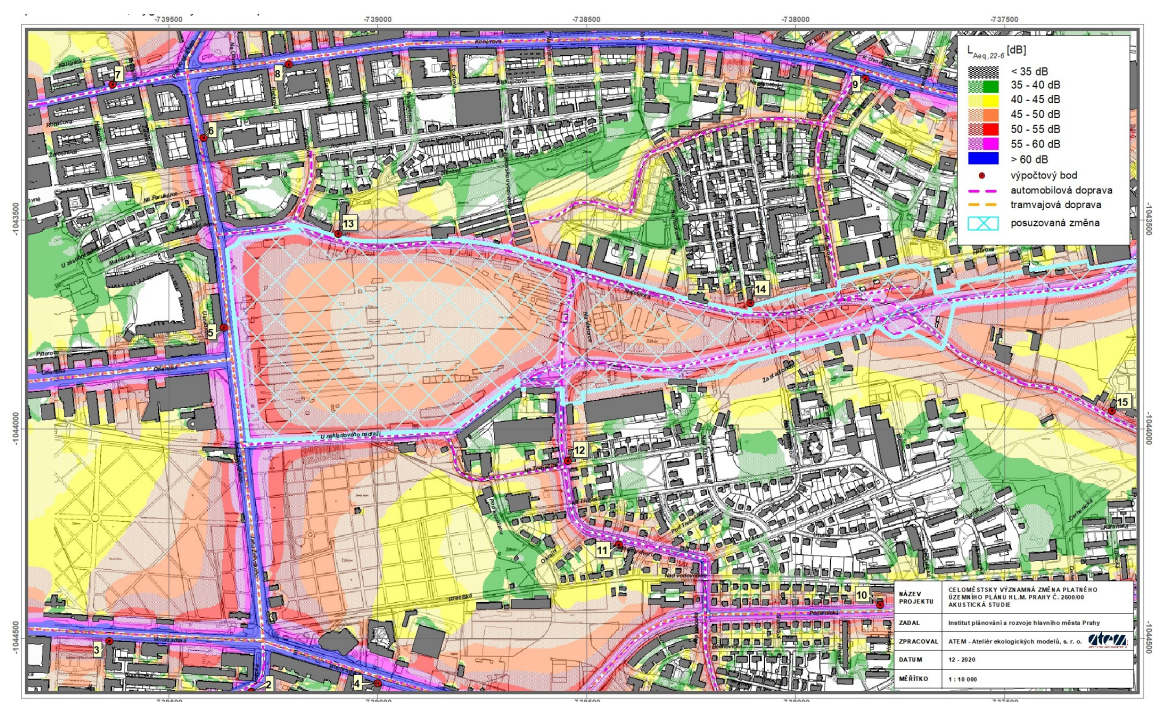
Tabulka 44: Hluková zátěž z dopravy (silniční a tramvajová doprava), výhled ÚP – dopadající hluk [dB]

Bod	Výška [NP]	Výhled Úp					
		$L_{Aeq, 6-22}$ [dB] – denní doba			$L_{Aeq, 22-6}$ [dB] – noční doba		
		Beze změny	Po změně	Rozdíl	Beze změny	Po změně	Rozdíl
1	2	65,6	64,9	-0,7	58,7	58,0	-0,7
1	9	64,6	64,0	-0,6	57,7	57,0	-0,7
2	1	66,3	65,6	-0,7	59,4	58,7	-0,7
2	3	66,3	65,6	-0,7	59,4	58,7	-0,7
3	2	64,6	65,1	0,5	59,0	59,5	0,5
3	7	64,6	65,1	0,5	59,0	59,5	0,5
4	2	66,6	66,7	0,1	60,6	61,1	0,5
4	5	66,6	66,7	0,1	60,6	61,1	0,5
5	2	65,5	66,1	0,6	59,4	60,0	0,6
5	6	65,5	66,1	0,6	59,4	60,0	0,6
6	2	66,9	66,9	0,0	61,1	61,1	0,0
6	6	66,9	66,9	0,0	61,1	61,1	0,0
7	2	68,0	68,2	0,2	61,3	61,5	0,2
7	6	68,0	68,2	0,2	61,3	61,5	0,2
8	2	65,8	65,4	-0,4	59,5	59,3	-0,2
8	6	65,8	65,4	-0,4	59,5	59,3	-0,2
9	2	64,2	64,1	-0,1	57,8	57,7	-0,1
9	4	64,2	64,1	-0,1	57,8	57,7	-0,1
10	1	60,2	60,9	0,7	54,6	55,1	0,5
10	2	60,2	60,9	0,7	54,6	55,1	0,5
11	1	60,4	60,8	0,4	54,6	54,7	0,1
11	2	60,4	60,8	0,4	54,6	54,7	0,1
12	1	61,4	61,9	0,5	55,4	55,8	0,4
12	2	61,4	61,9	0,5	55,4	55,8	0,4
13	2	58,9	59,5	0,6	52,5	53,1	0,6
13	5	58,9	59,5	0,6	52,5	53,1	0,6
14	1	57,3	58,1	0,8	50,4	51,5	1,1
14	3	57,3	58,1	0,8	50,4	51,5	1,1
15	1	55,7	52,4	-3,3	48,9	46,2	-2,7
15	5	55,7	52,4	-3,3	48,9	46,2	-2,7

Izofony celkové hlukové zátěže ve výšce 4 m nad terénem pro denní i noční dobu pro hodnocenou lokalitu před a po zprovoznění záměru jsou znázorněny na schématech 37 až 40, stejně jako rozložení výpočtových bodů. Jedná se o celkový hluk včetně všech odrazů, hygienický limit není porovnáván s touto hodnotou.

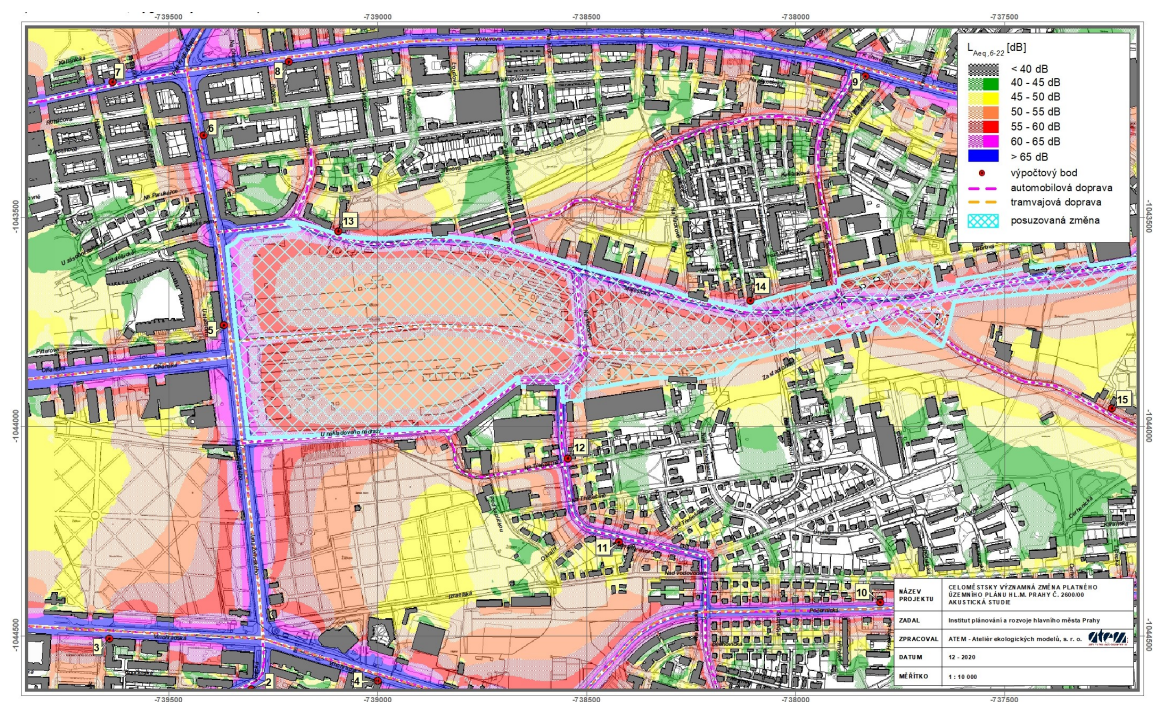


Obr. 37: LAeq [6 až 22 hod], stav bez realizace změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení

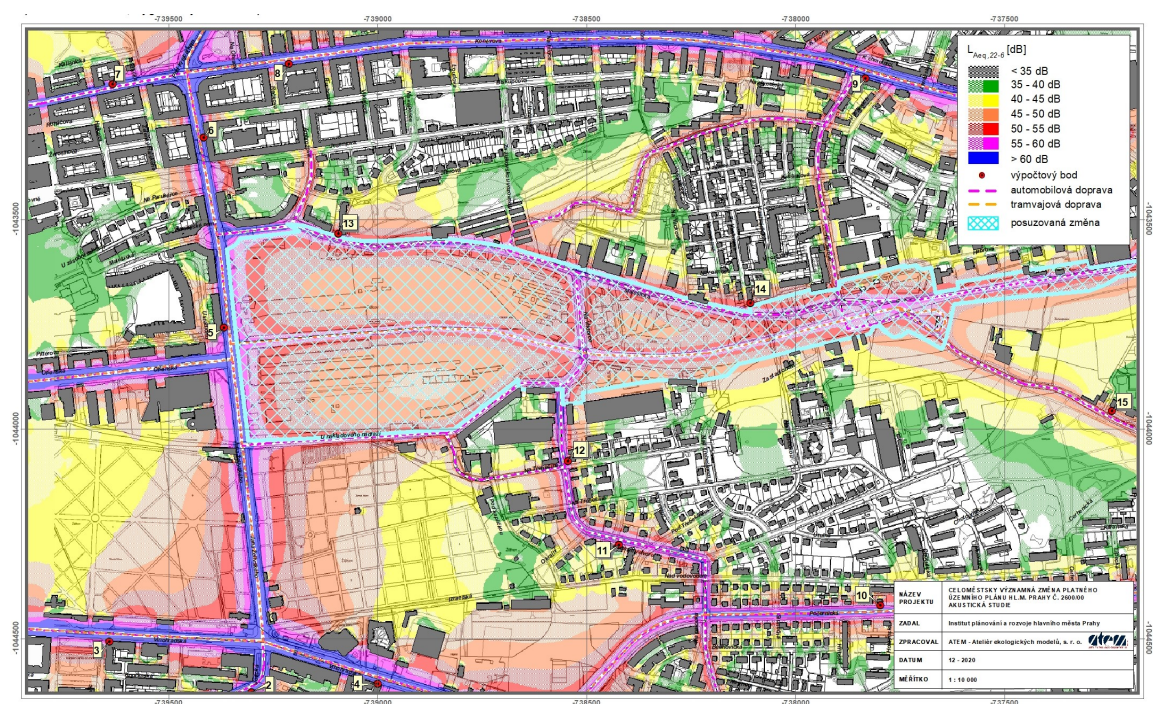


Obr. 38: LAeq [22 až 6 hod], stav bez realizace změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení





Obr. 39: LAeq [6 až 22 hod], stav po realizaci změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení



Obr. 40: LAeq [22 až 6 hod], stav po realizaci změny, výhled ÚP, izofony ve výšce 4 m nad terénem; zástavba a doprava uvnitř území není předmětem hodnocení



Hodnocení v rámci SEA zohledňuje jak stávající stav území, tak nejvyšší možné kapacity a využití území dané územním plánem. V současném územním plánu je na části území vymezena plocha DH pro železniční trať a zejména nákladové nádraží. Ty v současnosti nejsou v provozu a hlukově nepůsobí, avšak z hlediska kapacit územního plánu je hluk z potenciální železniční dopravy nutné hodnotit jako potenciální významný negativní vliv (jakkoliv skutečná realizace takového vlivu je v budoucnosti málo pravděpodobná). Hluk způsobovaný železničním provozem je poměrně vysoký, působí ve dne i v noci a může být obtěžující. Vlivem změny možnost tohoto potenciálního vlivu zanikne a změnu je proto v tomto ohledu možné posuzovat jako pozitivní. Tento vliv změny není z důvodu útlumu železniční dopravy v území v současnosti aktuální, avšak je nutné jej uvažovat jako potenciální pozitivní vliv změny.

Vliv očekávané akustické zátěže v území na obyvatele předmětné plochy nebyl detailně posuzován. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů lze chráněnou zástavbu plánovat i v hlukem zatížených oblastech. U fasád s hladinami hluku nad úrovní limitní hodnoty je možné aplikovat dva způsoby řešení:

- prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu – v případě, že je na obvodovém plášti stavby aplikováno protihlukové opatření typu prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu, nepovažují se zasklené plochy těchto protihlukových opatření za chráněnou fasádu. Chráněnou částí fasády pak zůstává venkovní část obvodové stěny chráněné místnosti, tzn., že expozice chráněného venkovního prostoru stavby se posuzuje až za uvedeným protihlukovým opatřením. Hranice chráněného venkovního prostoru je vymezena 2 m před fasádou objektu, pokud bude mít objekt zasklenou terasu, lodžii nebo balkon s hloubkou větší než 2,0 m, bude hygienický limit za daným zasklením zajištěn. Toto opatření je potřeba provést u všech místností daného bytu, jejichž fasáda je zasažena nadlimitním hlukem. U rohových pokojů stačí provést zasklení na jedné z nadlimitně zasažených fasád.

- nucené větrání – U nuceně větraných bytů již nebudou fasády významné z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru a nebude před nimi vymezen chráněný venkovní prostor staveb. Při aplikaci nuceného větrání automaticky zaniká chráněný venkovní prostor stavby pro celý byt.

Hlukové hodnocení v rámci SEA porovnává naplnění územního plánu v podrobnosti kapacit ploch pro stávající ÚP a pro stav po provedení změny. Konfigurace zástavby uvnitř plochy změny a vliv dopravy na objekty na dotčených pozemcích není předmětem hodnocení v rámci SEA. Pro každý konkrétní stavební záměr v území změny bude zpracována detailní akustická studie, která zohlední konfiguraci zástavby, stínění hluku, vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby v okolí vlastní posuzované změny a další vlivy. Případné nepříznivé dopady budou vyhodnoceny a pokud budou nepřijatelné z hlediska limitů, musí být tvar zástavby a vlastnosti objektů navrženy tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez. Toto hodnocení musí být provedeno jak pro horizont územního plánu, tak pro aktuální konfiguraci silniční sítě a aktuální výši intenzit dopravy na okolních komunikacích.

**Navrhovaná opatření:**

- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištěné dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.
- Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).
- Pro každý záměr výstavby zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez.
- Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.
- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.

## 6.8. Vlivy na hmotné statky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Tabulka 45: Vyhodnocení vlivů na hmotné statky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Plochy	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Komentář
Změna č. 2600	-1/-2	KP, OP MPR, ÚAN 2. kategorie	Budova Nákladového nádraží Žižkov byla vyhlášena kulturní památkou. Všechny řešené plochy se nacházejí v ochranném pásmu městské památkové rezervace a v území s možnými archeologickými nálezy.

Změna se dotýká památkově chráněné budovy nákladového nádraží Žižkov (NNŽ), které je centrem řešeného území. Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ počítala s provedením tramvaje skrz budovu. Toto řešení bylo změněno po společném jednání, kdy došlo k přesunu vedení tramvaje severně od budovy NNŽ, kde bude součástí uličního prostranství v rámci plochy smíšené městského jádra /SMJ/. Z hlediska vlivů na kulturní památku se jedná o pozitivní vliv, kdy nedochází k zásahu do KP a je zachován kompaktní charakter budovy NNŽ.

Budova NNŽ bude využita pro komerční především veřejné aktivity. Je doporučeno vybrat výsledný architektonický návrh na základě architektonické soutěže. Výsledný návrh je nezbytné konzultovat s orgánem státní památkové péče.



Obr.41 a 42: Pohled na budovu nákladového nádraží Žižkov

Změna se týká území v ochranném pásmu MPR. Hranice MPR je vedena mezi nákladovým nádražím a Olšanskými hřbitovy. Při dodržení regulativů ÚP hl.m. Prahy a doporučení Podkladové studie „Nákladové nádraží Žižkov“ nepředpokládáme negativní ovlivnění MPR.

Funkční využití s převahou bydlení odpovídá urbanistickému záměru vytvoření nové obytné čtvrti.

Plocha leží na území s možnými archeologickými nálezy (ÚAN 2.kategorie).

V rámci změny bude zrušen sběrný dvůr odpadového hospodářství. V rámci širšího území je potřeba vymezit plochu pro odpadové hospodářství s možností umístění nového sběrného dvora. Dále je nezbytné stanovit u nových všeobecně smíšených ploch umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti.

#### *Navrhovaná opatření:*

- Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem státní památkové péče.
- V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- Stanovit plochy pro umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti od obytných budov.

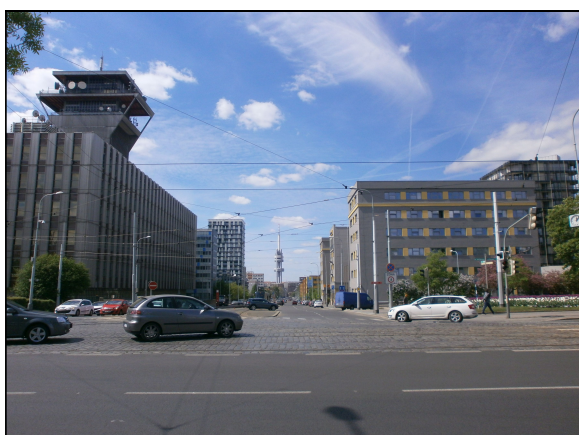
## 6.9. Vlivy na krajinu

Tabulka 46: Vyhodnocení vlivů na krajinu

Plochy	Hodnocení	Střety s limity ŽP	Popis střetu
Změna č. 2600	?	-	

S ohledem na odlišnost jednotlivých částí řešeného území jsou navrženy rozdílné typy struktury zástavby. Centrem území je komplex budov nákladového nádraží Žižkov, v současné době se jedná o nemovitou kulturní památku. Podél budovy nádraží je tradiční pravidelná struktura bloků s uzavřenou stavební čarou. V prostoru nákladového nádraží je navržena volnější struktura bloků s otevřenou stavební čarou s vyššími soliterními domy (kód využití území G až I, max. 8 až 12NP). Ve východní části za silničním mostem doplňuje nová zástavba existující strukturu nízkopodlažních bloků a komponovaných modernistických souborů sídlišť s otevřenou stavební čarou (kód využití území F až K, max. 4 až 10NP).

Výškové hladiny vyplývají z celkové kompozice města a z výšky stávajících domů v sousedství (viz. obr. 5 až 8). Výška městských uzavřených bloků v západní části navazuje na výšku okolní zástavby. Proměnlivé členitější výšky bude mít zástavba v prostoru NNŽ. Nejvyšší budovy jsou umožněny jižně ul. Malešická v centru dotčeného prostoru. Nejvyšším prvkem širšího území by měla zůstat stávající věž mezinárodní telefonní ústředny a žižkovský vysílač. Nová zástavba se v panoramatu města příliš neprojeví. Řešené území je poměrně ploché z pohledu z centra schované za žižkovským horizontem.



Obr.43: Pohled od NNŽ na západ na telefonní ústřednu a žižkovský vysílač



Obr.44: Pohled přes NNŽ směrem k jihozápadu, v pozadí vinohradské výškové budovy

Řešené území se nachází mezi dvěma významnými parky (Olšanské hřbitovy a Židovské Pece) a dále je napojeno sérií neurbanizovaných zalesněných ploch táhnoucích se podél železniční trati směrem k přírodním parkům Smetanka a Klánovice-Čihadla s vazbami až do otevřené krajiny za hranicí metropole. V návrhu je zelená osa sledující stopu železnice dovedena do území nákladového nádraží a pokračuje směrem k parku Parukářka a směrem k budově NNŽ. Úzkou a přerušenou linií ZMK považujeme za nedostatečnou pro plnění estetické, ekologické i hygienické funkce a doporučujeme vytvořit širší spojitý pás zeleně podél budoucí tramvajové tratě. Celková plocha zeleně se na dotčených plochách zvyšuje. Z hlediska uspořádání zeleně dle stávající ÚPD představuje navržená změna spíše lepší stav.

**Navrhovaná opatření:**

- Při plánování nové zástavby respektovat návrh Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont
- Zvážit vytvoření spojitého pásu zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšíření linie ZMK v prostoru nákladového nádraží.

## **6.10. Sekundární, synergické a kumulativní vlivy**

Konkrétních záměry realizované na plochách řešených posuzovanou změnou územního plánu mohou vykazovat sekundární, synergické a kumulativní vlivy (dále pro společné označení používáme také termín „ssk vlivy“) na životní prostředí a veřejné zdraví se stávajícími záměry (existujícími stavbami) a s plánovanými záměry v širším území. Sekundární, synergické a kumulativní vlivy lze očekávat především v případě, kdy nastává územní střet stávajících a plánovaných záměrů s plochami řešenými posuzovanou změnou územního plánu, případně se nacházejí v jejich blízkosti.

*Sekundární vliv* je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí.

*Synergický vliv* vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.

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

### **Popis použité metodologie**

V prvním kroku jsme identifikovali stávající a plánované záměry, které jsou v těsné blízkosti měněné plochy, případně jsou vymezeny v řešeném území. Ve druhém kroku jsme vyřadili ty záměry, které svým charakterem případně vzdáleností již nemohou mít ssk vlivy s řešenými záměry. V rámci identifikace plánovaných záměrů jsme prověřili ZÚR hl. m. Prahy a portál EIA na webových stránkách MŽP. Záměry s možnými ssk vlivy jsou uvedeny níže, u ostatních byla možnost ssk vlivů vyloučena.

- Stávající a navržená zástavba
- Okolní silniční síť
- Nadmístní transformační oblast T/5 Nákladové nádraží Žižkov
- Revitalizace nákladového nádraží Žižkov, sever (záměr s kódem PHA1077)
- Rezidenční park Na Vackově, 5.etapa (zóna C1, C2 a E) Praha 3 – Žižkov (záměr s kódem PHA1012)
- Rezidenční projekt Jeseniova 38, výstavba bytových domů Jeseniova 38, Praha 3 – Žižkov (záměr s kódem PHA1025)
- Městský okruh Rybníčky – Jarov



- Městský okruh Jarov – Pelc Tyrolka

U takto identifikovaných záměrů jsme stanovili míru potenciálních ssk vlivů následující semikvantitativní stupnicí:

potenciální významné pozitivní ssk vlivy	+2
potenciální mírné pozitivní ssk vlivy	+1
nulové nebo zanedbatelné ssk vlivy	0
potenciální mírné negativní ssk vlivy	-1
potenciální významné negativní ssk vlivy	-2

Hodnotili jsme ssk vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (obyvatelstvo, ovzduší a klima, vody, půdy, horninové prostředí, biologická rozmanitost, fauna a flóra, krajina, hmotný majetek a kultura).

### **Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny**

Pro hodnocení ssk vlivů byly použity informace o stavu životního prostředí a o složkách, které by mohly být negativně ovlivněny z kapitol hodnocení 3. *Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna změna ÚP*, 4. *Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním změny ÚP významně ovlivněny* a 5. *Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním změny ÚP významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptáčí oblasti*.

Z hlediska hodnocení ssk vlivů jsou významné zejména následující charakteristiky území:

- Riziko překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren pro kalendářní rok 1 ng.m<sup>-3</sup> v řešeném území
- Překročení překročení limitů pro hluk z automobilové dopravy v okolí komunikace Koněvova
- Umístění řešeného území v poloze ovlivňující dálkové pohledy. Území je součástí prvního terénního horizontu vymezujícího krajinný prostor, v němž bylo založeno historické město.

### **Identifikace a popis možných sekundárních, synergických a kumulativních vlivů, posouzení těchto vlivů**

V následující tabulce je provedena identifikace a vyhodnocení ssk vlivů posuzované změny územního plánu a stávajících či plánovaných záměrů v území.

Tabulka 47: Vyhodnocení ssk vlivů na životní prostředí

Stávající či plánované záměry v území	obyvatelstvo	ovzduší a klima	podzemní a povrchové vody	půdy	horninové prostředí	biologická rozmanitost, fauna a flóra	krajina	hmotný majetek a kult. památky
Stávající a navržená zástavba	-1	-1	-1	0	0	0/-1	0/-1	0/-1
Okolní silniční síť	-1	-1	0	0	0	0	0	0
Revitalizace nákladového nádraží Žižkov, sever (záměr s kódem PHA1077)	-1	-1	-1	0	0	-1	0/-1	0/-1
Rezidenční park Na Vackově, 5.etapa (zóna C1, C2 a E) Praha 3 – Žižkov (záměr s kódem PHA1012)	-1	-1	-1	0	0	0/-1	0/-1	0/-1
Rezidenční projekt Jeseniova 38, výstavba bytových domů Jeseniova 38, Praha 3 – Žižkov (záměr s kódem PHA1025)	-1	-1	-1	0	0	0/-1	0/-1	0/-1
Městský okruh Rybníčky – Jarov	+1	+1	0	0	0	0	0	0
Městský okruh Jarov – Pelc Tyrolka	+1	+1	0	0	0	0	0	0

Následující tabulka obsahuje souhrnné vyhodnocení ssk vlivů na složky životního prostředí s příslušným komentářem.

Tabulka 48: Přehled synergických a kumulativních vlivů na složky životního prostředí

Složky životního prostředí	Vlivy	Komentář
obyvatelstvo	-1	Potenciální mírné negativní synergické a kumulativní vlivy jsou spojeny se zvýšením hlukové a imisní zátěže v území.
ovzduší a klima	+1/-1	Potenciální mírné negativní synergické a kumulativní vlivy na ovzduší jsou spojeny především s navýšením dopravy v území. Pozitivní se jeví vliv realizace Městského okruhu, který může odvést část automobilové dopravy.
podzemní a povrchové vody	-1	Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy jsou spojeny s navýšením zpevněných ploch, odběrů pitné vody a vypouštěním vod odpadních.
půdy	0	Nebyly identifikovány ssk vlivy.
horninové prostředí	0	Nebyly identifikovány ssk vlivy.
biologická rozmanitost, fauna a flóra	-1	Možný mírný kumulativní negativní vliv je díky snížení biotopů využívaných zvláště chráněnými druhy a ve zvýšeném tlaku na využívání přítomných ploch zeleně.
krajina	?	Míra vlivu bude záležet na konkrétní podobě zástavby.
hmotný majetek a kulturní památky	?	Míra vlivu bude záležet na konkrétní podobě zástavby.

Mírné negativní sekundární, synergické a kumulativní vlivy lze očekávat na **obyvatelstvo** a **ovzduší a klima** a to prakticky u všech aktivit, umisťujících nové zdroje a cíle dopravy v okolí řešené plochy, především díky předpokládanému navýšení dopravy v lokalitě. Naopak jako pozitivní se dle dostupných podkladů jeví vliv realizace Městského okruhu, který má potenciál odvedení části automobilové dopravy z prostoru Žižkova, zejména v severojižním směru.

Souhrnný vliv těchto aktivit je vyhodnocen v kap. 3.3., která hodnotí očekávaný vývoj životního prostředí v dotčeném území, přičemž modelové výpočty znečištění ovzduší a hluku vycházejí z dopravního modelu pro výhledový stav včetně realizace dalších záměrů v území.

V případě znečištění ovzduší se předpokládá spíše stagnace ( $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ , BaP), případně mírný pokles ( $NO_2$ ) koncentrací. Celkové hlukové zatížení lokality se dle modelového výpočtu pravděpodobně mírně zvýší (cca o 1 dB), na což bude nutno reagovat příslušnými protihlukovými opatřeními.

Možné mírné negativní kumulativní vlivy jsou pravděpodobné u **vod**. Zde se jedná o navyšování zpevněných ploch a zhoršení retenční schopnosti krajiny. Negativní vliv se zmírňuje doporučením zajistit určitou retenční kapacitu. Řešené území je zásobováno pitnou vodou z pražské vodárenské sítě z vodojemu Hrdlořezy prostřednictvím čerpací stanice pro Žižkov a Malešice. Území nebude pravděpodobně možné zásobovat vodou pouze ze stávající sítě. V navazujících řízeních je nezbytné vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy, a to i s přihlédnutím k plánovanému rozvoji spadajícímu do zásobního pásma vodojemu. Dále je nedostatečná kapacita kmenové kanalizační stoky B. V projektové přípravě je výstavba druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.

Na **půdy a horninové prostředí** byly identifikovány ssk vlivy na úrovni zanedbatelných vlivů.

Z hlediska vlivů na **biologickou rozmanitost, faunu a flóru** předpokládáme mírné negativní kumulativní vlivy z důvodu snížení biotopů využívaných zvláště chráněnými druhy rostlin a živočichů a z důvodu navýšení obyvatel v lokalitě. Tím dojde ke zvýšení tlaku na využívání přírodních ploch. To je spojeno především s rušením přítomných živočichů.

Vzhledem k poměrně rozsáhlé plánované výstavbě v širším území je pravděpodobný synergický a kumulativní vliv na **krajinu a hmotný majetek, kulturní památky**. Jeho vliv však nelze v současné době více specifikovat. Bude záležet na konkrétním architektonickém a urbanistickém ztvárnění území. Při dodržení požadavků z podkladové studie týkající se především výškového doporučení lze významný negativní vliv vyloučit.

Všechny identifikované a klasifikované synergické a kumulativní vlivy budou dlouhodobé a trvalé.

### Závěr

V rámci hodnocení vlivů na životní prostředí byly identifikovány možné mírné negativní synergické a kumulativní vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a klima, vody, biologickou rozmanitost, faunu a flóru. U vlivu na krajinný ráz a hmotný majetek, kulturní památky nelze v současné době potenciální vliv identifikovat. Negativní synergické a kumulativní vlivy lze zmírnit opatřeními navrženými v rámci předkládaného SEA hodnocení případně opatřeními navrženými v procesu EIA, v územním či stavebním řízení.

## Vymezení opatření

Na základě vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů jsou navržena následující opatření k minimalizaci potenciálních negativních vlivů.

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku,
- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru

Minimalizace negativních synergických a kumulativních vlivů na ostatní složky ŽP je zajištěna opatřeními uplatněným v předchozím textu (kap. 6.1. až 6.8.)

## Vymezení kompenzačních opatření

Kompenzační opatření nebyla stanovena.

## Stanovení pravidel monitorování sekundárních, synergických a kumulativních vlivů

V hodnocení jsou v kapitole 10. *Návrh ukazatelů pro sledování vlivu na životní prostředí* jsou navrženy příslušné ukazatele, které zajistí sledování vlivu hodnocené změny a jejího vlivu na jednotlivé složky životního prostředí. Tyto ukazatele zajistí odpovídající sledování i sekundárních, synergických a kumulativních vlivů.

## 6.11. Přeshraniční vlivy

Předkládána změna ÚP nemá vlivy přesahující hranice ČR.

## 7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení, srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

### 7.1. Porovnání vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení

Změna je navržena v jedné variantě. V následující tabulce je provedeno porovnání varianty navržené změny s variantou nulovou z hlediska vlivů na životní prostředí. Varianta nulová představuje stav zájmového území dle platné ÚPD, kdy je většina plochy vymezena pro železniční dopravu, dále jsou zde plochy pro nerušící výrobu a služby, je zde umístěn sběrný dvůr odpadového hospodářství, komunikace spojující ul. Malešickou a Českobrodskou je vedena přes severní část Malešické stráně. Z2600 představuje změnu území s produkční funkcí na novou obytnou čtvrť s převahou bytových domů. V tabulce je uvedeno pořadí variant z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí:

Tabulka 49: Vyhodnocení variant

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí	Celkové hodnocení variant	
	Varianta Změny	Varianta nulová
Vlivy na obyvatelstvo	1	2
Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru	1,5	1,5
Vlivy na půdu	1,5	1,5
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	1	2
Vlivy na vody	2	1
Vlivy na ovzduší a klima	1,5	1,5
Vlivy na hluk	1,5	1,5
Vlivy na hmotné statky a kulturní dědictví	1,5	1,5
Vlivy na krajinu	1,5	1,5
Celkem	13,0	14,0
Konečné pořadí	1	2

Na základě provedeného hodnocení je zřejmé, že z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou obě varianty prakticky rovnocenné, jako velmi mírně vhodnější byla vyhodnocena varianta Změny. Řešená změna představuje vyšší riziko pro vody (především díky navýšení spotřeby pitné vody a odpadních vod) a ovzduší (navýšení dopravy). Naopak umožňuje odstranění staré ekologické zátěže. Vlivy na znečištění ovzduší a hluk, resp. z nich vyplývající vlivy na obyvatele, se projevují v obou směrech (nárůst i pokles zátěže), avšak dosahují pouze mírných úrovní. S ohledem na celkovou revitalizaci území pak lze i pro obyvatele považovat posuzovanou změnu ÚP za poněkud příznivější, než je ponechání území v současném stavu.



## 7.2. Popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Obsah a způsob posouzení vlivů na životní prostředí územních plánů je dán § 19 a přílohou zákona č. 186/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Vyhodnocení bylo dále zpracováno dle Metodiky hodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území (MMR 2013) a Metodiky hodnocení PÚR a ZÚR na životní prostředí (Krajíček 2014).

Posuzování vlivů na životní prostředí probíhalo podle následujícího postupu:

1. Analýza stavu životního prostředí a ochrany přírody v regionu
2. Analýza národních, regionálních a lokálních dokumentů ve vztahu k ochraně životního prostředí v regionu a k navržené Změně č. 2600 ÚP hl. m. Praha
3. Vyhodnocení Změny č. 2600 ÚP hl. m. Praha ve vztahu k ochraně životního prostředí
4. Vyhodnocení sekundárních, synergických a kumulativních vlivů
5. Zpracování návrhu opatření k eliminaci, minimalizaci případně kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí
6. Návrh indikátorů vlivu Změny č. č. 2600 ÚP hl. m. Praha na životní prostředí

Pro identifikaci vlivů jsou využity „maticové“ hodnotící tabulky, které identifikují potenciální rizika negativních dopadů na jednotlivé složky prostředí. Tyto tabulky jsou zařazeny do kapitoly 6. *Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných.* Při hodnocení jsme rozlišovali vlivy pozitivní (+) a negativní (-). Významnost vlivu jsme kvantifikovali následující stupnicí:

potenciální významné pozitivní vlivy	+2
potenciální mírně pozitivní vlivy	+1
nulové nebo zanedbatelné vlivy	0
potenciální mírné negativní vlivy	-1
potenciální významné negativní vlivy	-2

V některých případech je v tabulkách interval významnosti vlivu, např. -2/-1. V takovém případě je uvedeno zdůvodnění.

Shromažďování údajů potřebných pro hodnocení SEA proběhlo bez větších problémů.

## **8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Na základě provedeného hodnocení nebyly identifikovány významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Odpovídající ochranu obyvatel a jednotlivých složek životního prostředí při využívání konkrétních ploch dle Změny bude nezbytné zajistit v příslušných správních řízeních, především v územním a stavebním řízení dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, případně v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to jak během realizace (výstavby) konkrétních staveb tak během jejich provozu.

V následujícím textu uvádíme přehled navrhovaných opatření pro záměry na řešené ploše, které zajistí minimalizaci negativních vlivů na dotčené složky životního prostředí. Tato opatření je možné uplatnit buď přímo ve změně konkrétně v regulativech pro využití jednotlivých ploch nebo v navazujících správních řízeních (územní řízení, stavební řízení) pro konkrétní záměry realizované na vymezených funkčních plochách.

### ***Koncepční opatření***

nejsou navrhována

### ***Prostorová opatření***

- Vytvořit spojitý pás zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru nákladového nádraží.

### ***Projektová opatření***

- V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.
- Podporovat výsadby dřevin podél komunikací.
- Provéřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).
- Před realizací záměru zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.
- Vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy.
- Realizaci záměru umožnit až po realizaci druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.
- Realizaci záměru umožnit až po prokázání požadované retence srážkových vod.

- Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.
- V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- Stanovit novou plochu pro umístění sběrného dvoru odpadového hospodářství, stanovit plochy pro umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti od obytných budov.
- Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.
- V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).
- Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukujícím emise z vytápění v daném místě.
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištěné dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.
- Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).
- Pro každý záměr výstavby zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně

upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez.

- Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.
- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.
- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).
- Pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

### ***Kompenzační opatření***

nejsou navrhována

Pro oblast **sekundárních, synergických a kumulativních vlivů** jsou navržena následující opatření:

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku,
- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru

## **9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ZMĚNY A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ**

V kapitole 1.2. *Vztah k jiným koncepcím* je vyhodnocen vztah k celostátním, regionálním a lokálním koncepčním materiálům. U koncepcí, u kterých byl identifikován silný a velmi silný vztah, bylo provedeno v kapitole 2 vyhodnocení vztahu k cílům ochrany životního prostředí.

V kapitole 2. *Zhodnocení vztahu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni* jsou uvedeny následující celostátní koncepční materiály v oblasti životního prostředí:

- Státní politika životního prostředí
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí

Vztah změny k celostátním koncepčním materiálům není přímý. Je zprostředkovaný prostřednictvím koncepčních materiálů na regionální úrovni. Pokud posuzovaná změna respektuje cíle ochrany životního prostředí na regionální úrovni, respektuje zároveň i tyto cíle na celostátní úrovni.

V kapitole 2. *Zhodnocení vztahu změny k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni* byl prověřen vztah k následujícím materiálům:

- Zásady územního rozvoje hl. města Prahy
- Strategický plán hl.m. Prahy, aktualizace 2016
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - CZ01
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací - aktualizace 2007
- Generel zásobování vodou hl. m. Prahy
- Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze
- Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha 2008
- Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2019 Návrh
- Plán odpadového hospodářství hl.m. Prahy
- Územní energetická koncepce hlavního města Prahy
- Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy
- Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl.m. Prahy
- Zásady nového systému číselného označování cyklistických tras na území hlavního města Prahy

Změna č. 2600, která umožní přestavbu a transformaci nákladového nádraží Žižkov a širšího přilehlého území. Vznikne zde nová čtvrť s převahou ploch všeobecně smíšených (SV). Nově jsou vymezeny dopravní cesty - novou tramvajovou trať včetně smyčky a cyklostezku, územní rezervu pro vedení metra. Záměr naplňuje cíle životního prostředí v oblasti regenerace brownfields. Problematický je zábor PUPFL a v části území též zvýšení imisní a hlukové zátěže.



Změna je navržena jako jednovariantní.

## 10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro sledování případných změn je standardem navrhovat v rámci posouzení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA) tzv. indikátory (ukazatele) životního prostředí. Indikátory dělíme na indikátory výstupu (charakterizují činnost), výsledku (informuje především o změně) a indikátory dopadu (měří plnění cílů).

Indikátory hodnotící vlivy na životní prostředí by měly být vybírány tak, aby většina potřebných údajů byla k dispozici z dostupných informačních zdrojů a to v roční periodicitě. Při monitorování stavu životního prostředí je potřeba postupovat především v linii od „zdola“ tj. indikátory navržené v rámci hodnocení lokální koncepce musí korespondovat s indikátory regionální koncepce a ty zase s indikátory státních koncepcí. V poslední době se ustálilo používání tzv. klíčových indikátorů ČR na jejichž základě jsou zpracovávány Zprávy o stavu životního prostředí ČR.

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

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

Sledování změn v dopravní zátěži, které jsou rozhodující z hlediska vlivů hluku a ovzduší, bude zajištěno v rámci každoročních sčítání dopravy, která provádí TSK Praha. Výsledky sčítání umožní ověřit případný nárůst či pokles dopravy na komunikacích navazujících na řešené plochy.

Sledování změn v kvalitě ovzduší bude dle předpokladu realizováno na základě obdobných výstupů, které byly použity pro hodnocení současné úrovně kvality ovzduší – stanovení koncentrací ve čtvercové síti 1×1 km (ČHMÚ) a další aktualizace projektu Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy.

Obdobně i sledování úrovně hlukové zátěže bude prováděno na základě aktualizací Hlukové mapy Prahy.

Ukazatele pro sledování vlivu realizace územního plánu na životní prostředí – nad rámec ukazatelů používaných ke sledování vlivů platného územního plánu nejsou navrhovány.

Pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů je navrženo:

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících

zdrojů hluku,

- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru

## **11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Požadavky na rozhodování ve vymezených plochách z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí byly uplatněny v rámci návrhu na opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí uvedených v kapitole 8.

## 12. NETECHNICKÉ SHRnutí VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je změna č. 2600 územního plánu sídelního útvaru hl. m. Praha (změna ÚP), která obsahuje radikální přestavbu a transformaci nákladového nádraží Žižkov a širšího přilehlého území.

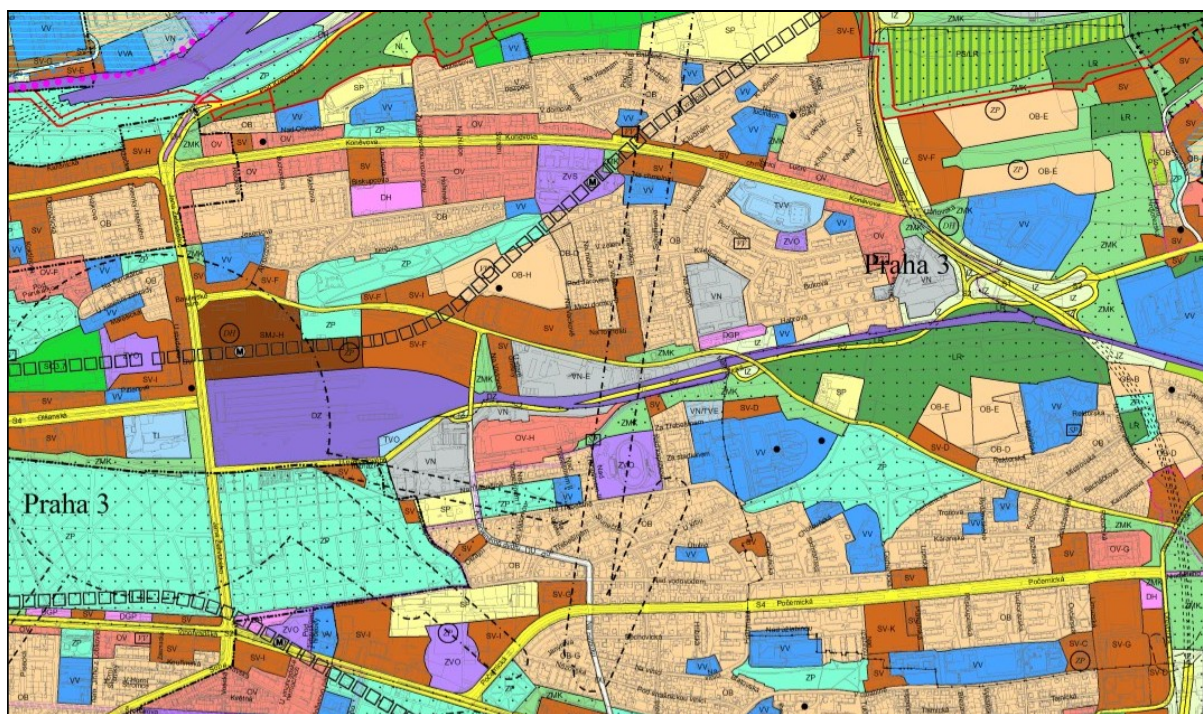
Změnou se navrhuje nové zastavitelné plochy na úkor nezastavitelného území v rozsahu 28 537,3136 m<sup>2</sup>. Transformací území dochází k redukci celkové rozlohy zastavitelných ploch o 68 351,869 237 m<sup>2</sup>. Rozsah řešeného území je 448 189 m<sup>2</sup>.

Změna mění koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě, zrušením nákladového nádraží Žižkov, včetně přilehlé části železniční tratě do nákladového nádraží Žižkov a vymezením nové tramvajové tratě pro kvalitní obsluhu zástavby v řešeném území veřejnou dopravou. Dále změna upravuje vymezení trasy metra včetně přemístění stanice. Změnou se vymezuje nová cyklotrasa.

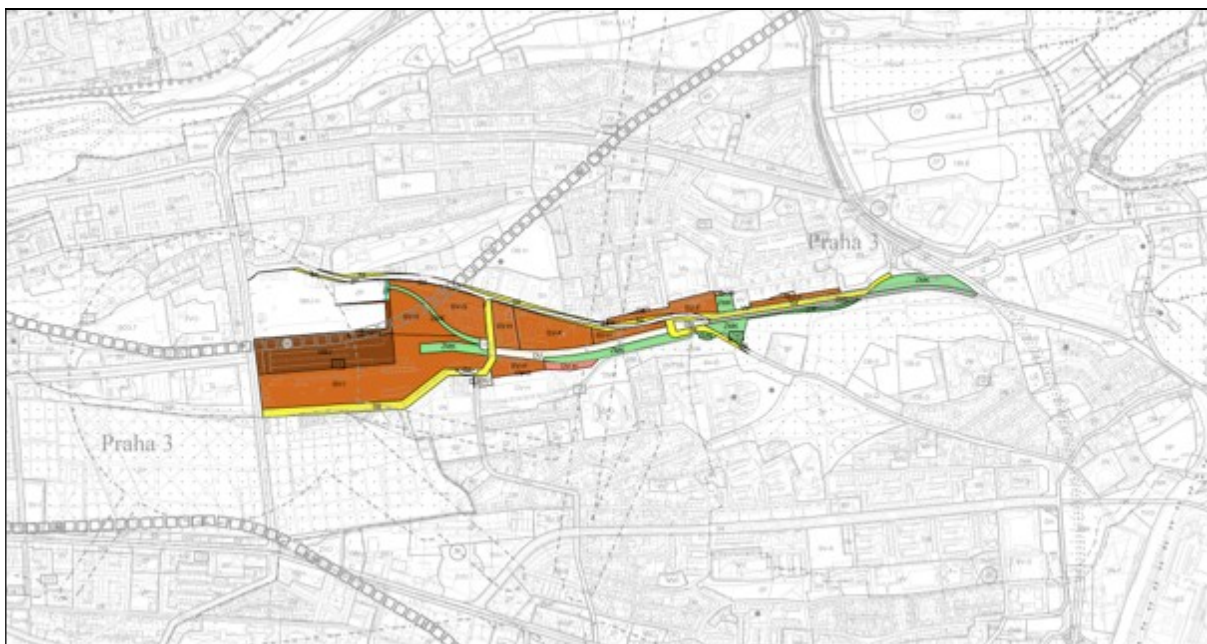
V dotčeném území převažuje funkční využití všeobecné smíšené (SV) a smíšené městského jádra (SMJ). Do ploch SMJ je zařazen především komplex budov nákladového nádraží. Jižní a východní část představují plochy SV s odstupňovanými kódy využití území.

Změna upravuje koncept městské zeleně v místě v souvislosti s plánovanou výstavbou a novou funkcí území.

Změna je patrná z následujících obrázků.



Plán využití ploch k 1.1.2018



Navržené využití ploch

Změna ÚP je navržena v jedné variantě.

V rámci hodnocení vlivů na životní prostředí byl identifikován potenciální významný negativní vlivy navržené změny na hmotné statky a kulturní dědictví. Změna se významně týká vyhlášené kulturní památky Nákladové nádraží Žižkov. Změna umožňuje revitalizaci nádraží, její využití pro komerční především veřejné aktivity. Míra vlivu bude záviset na konkrétním projektu. Nezbytná je spolupráce s orgánem státní památkové péče.

Potenciální mírné negativní vlivy byly identifikovány na obyvatelstvo (především hluk, znečištěné ovzduší), ovzduší a klima (navýšení dopravy), biologická rozmanitost, fauna, flóra (přítomnost zvláště chráněných druhů živočichů a vzrostlých stromů na ploše), vody (navýšení spotřeby vody, navýšení odpadních vod, navýšení zpevněných ploch), půdy (zábor ZPF). Velmi obtížně identifikovatelný je vliv na krajinu. Území je rozsáhlé, je navržena zástavba s výškou max. 12 pater. Pozitivní je umístění za terénním zlomem.

U hlukové a imisní zátěže byl na části území identifikován negativní vliv (dojde k mírnému zhoršení stavu), na části vliv pozitivní (dojde ke zlepšení stavu). Obecně lze říci, že nárůst imisní zátěže lze očekávat zejména v západní části posuzovaného území, naopak pokles koncentrací byl vypočten na jižním okraji zájmového území, podél Jarovské spojky navržené v platném ÚP. I přes mírné zvýšení imisní zátěže vlivem posuzované změny není třeba očekávat zvýšení imisní zátěže nad hranice imisních limitů. Na základě provedených modelových výpočtů lze v území vlivem navrhované změny očekávat pouze minimální změny hlukové zátěže oproti výhledovému horizontu po naplnění ÚP (tj. stavu bez provedení změny). Nárůst u dominantního zdroje hluk u území, silniční dopravy, nepřekročí 0,9 dB.

Oproti stávajícímu územnímu plánu změna navyšuje plochy zeleně. Nově vymezuje plochu ZMK v pásu podél tramvaj tratě a plochou ZMK propojuje rozšířený park Židovské pece a Malešický les. Linie ZMK je přerušena a velmi úzká, aby mohla plnit

ekologickou, estetickou či hygienickou funkci, je doporučeno vytvoření širšího spojitého pásu zeleně podél budoucí tramvajové tratě. Za pozitivní lze považovat vymístění plochy pro komunikaci S2 z kompaktního lesního porostu Malešický les. Změna ale snižuje plochu lesa (LR) na úkor městské zeleně (ZMK) s plánovanou tramvajovou smyčkou (značka D/H).

V rámci hodnocení vlivů na životní prostředí byly identifikovány možné mírné negativní synergické a kumulativní vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a klima, vody, biologickou rozmanitost, faunu a flóru. U vlivu na krajinný ráz a hmotný majetek, kulturní památky nelze v současné době potenciální vliv identifikovat.

Všechny identifikované negativní vlivy lze zmírnit opatřeními navrženými v rámci předkládaného SEA hodnocení případně opatřeními navrženými v procesu EIA, v územním či stavebním řízení.

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci výše uvedených zjištěných negativních vlivů jsou navržena následující opatření:

### ***Koncepční opatření***

nejsou navrhována

### ***Prostorová opatření***

- Vytvořit spojitý pás zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru nákladového nádraží.

### ***Projektová opatření***

- V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.
- Podporovat výsadby dřevin podél komunikací.
- Provéřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).
- Před realizací záměru zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.
- Vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy.
- Realizaci záměru umožnit až po realizaci druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.
- Realizaci záměru umožnit až po prokázání požadované retence srážkových vod.
- Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.
- V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.



- Stanovit novou plochu pro umístění sběrného dvoru odpadového hospodářství, stanovit plochy pro umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti od obytných budov.
- Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.
- V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).
- Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukcujícím emise z vytápění v daném místě.
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.
- Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).
- Pro každý záměr výstavby zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez.
- Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.
- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.

- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).
- Pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

Pro oblast **sekundárních, synergických a kumulativních vlivů** jsou navržena následující opatření:

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku,
- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru

## 13. NÁVRH STANOVISKA

Na základě výsledků provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí navrhujeme následující stanovisko ke Změně územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy.

### STANOVISKO

Magistrátu hl. města Prahy  
podle 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

### ***„Celoměstsky významná změna platného územního plánu hl.m. Prahy č.2600/00“***

<b>Předkladatel koncepce:</b>	Hl. m. Praha
<b>Zpracovatel koncepce:</b>	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy Vyšehradská 57/2077 128 00 Praha 2
<b>Zpracovatel hodnocení:</b>	EIA SERVIS s.r.o. U Malše 20 370 01 České Budějovice
<b>Hlavní řešitel:</b>	Mgr. Pavla Dušková, držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, rozhodnutí MŽP č.j. 87741/ENV/15 ze dne 14.12.2015
<b>Spolupráce interní:</b>	RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 2721/4692/OEP/92/93, prodlouženo čj. 45099/ENV/06, 108951/ENV/10, 40636/ENV/15  Mgr. Radomír Mužík, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č. j.

39738/ENV/10, prodlouženo čj. 80105/ENV/14, č.j. MZP/2020/710/2019

Ing. Alexandra Čurnová, držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č. j. 39884/ENV/10, prodlouženo č. j. 74091/ENV/14, č.j. MZP/2019/710/10098

Mgr. Alexandra Příbylová

**Spolupráce externí:**

ATEM – Ateliér ekologických modelů s.r.o.  
Roztylská 1860/1  
148 00 Praha 4

Mgr. Jan Karel, držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 88948/ENV/14 ze dne 12.1.2015. Držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., č. osv. 3/2015

Mgr. Radek Jareš, držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č. j. 112632/ENV/10 ze dne 7.1.2011, prodlouženo č. j. 38212/ENV/15 ze dne 30.6.2015.

Mgr. Robert Polák, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., č. osv. 2/2015.

Držitel osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 2733/780/10/KS

Ing. Josef Martinovský, držitel osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č. j. 64139/ENV/14

Ing. Eva Smolová, držitelka osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, autorizace MŽP č.j. 46712/ENV/15

### **Stručný popis koncepce:**

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je změna č. Z2600/00 územního plánu sídelního útvaru hl. m. Praha (změna ÚP), která obsahuje radikální přestavbu a transformaci nákladového nádraží Žižkov a širšího přilehlého území.

Řešené území je pojato jako nová čtvrť doplňující stávající urbanistickou strukturu okolní zástavby. Záměrem je vytvořit prostředí vycházející z pojetí tradičního města, prostředí funkčně i prostorově pestré a atraktivní. Jako takové je navrhované řešení komponováno tak, aby zahrnovalo obvyklé typologické a funkční součásti centrální městské čtvrti.

Pro požadovaný záměr se navrhuje plochy smíšené městského jádra (SMJ s kódem H), všeobecně smíšené (SV s kódy F, G, H, I, K), všeobecně obytné (OV s kódem H), čistě obytné (OB), veřejné vybavení (VV), parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP), zeleň městská a krajinná (ZMK), lesní porosty (LR), vybraná komunikační síť (S4), urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (DU). Dále se navrhuje plocha zeleň městská a krajinná (ZMK) s výhledovým návrhem pro plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH). V rámci plochy (ZMK) se navrhuje pevná značka pro funkci plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH) a v ploše (SMJ) je umístěna pevná značka (VV).

Změna ruší plochu garáže a parkoviště (DGP), vybranou komunikační síť (S2,4), tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály (DZ), izolační zeleň (IZ), lesní porosty (LR), dále plochu čistě obytnou (OB), všeobecně obytnou (OV s kódem H), plochu smíšenou městského jádra (SMJ s kódem H), odpadové hospodářství (TVO), všeobecně smíšenou (SV s kódy F, I), veřejné vybavení (VV), zeleň městskou a krajinnou (ZMK) a parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP), urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/, plochu nerušící výroby a služeb /VN/ a plochu nerušící výroby a služeb s kódem míry využití území E /VN-E/. V ploše (SMJ) se ruší plovoucí značky bez specifikace rozlohy a přesného umístění záchytné parkoviště plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH), a parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP). Změna dále navrhuje podměrečné plochy urbanistické významné plochy a dopravní spojení (DU) a plochu veřejného vybavení (VV). Změna redukuje celoměstský systém zeleně.

Součástí změny územního plánu je i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve smyslu ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona.

Je možno konstatovat, že návrh Změny č. 2600 územního plánu hl. m. Prahy není v zásadním rozporu s vnitrostátními a regionálními cíli pro oblast životního prostředí.

Na základě vyhodnocení vlivů na životní prostředí lze s návrhem Změny č. 2600 souhlasit při dodržení níže uvedených podmínek.

### **Stručný popis vyhodnocení:**

Posouzení vlivů změny územního plánu na životní prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno v souladu s požadavky platného stavebního zákona a 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. Předmětem hodnocení je plocha vymezená jako transformační území T12. Jedná se o přeměnu nevyužitého nákladového nádraží Žižkov na novou obytnou čtvrť s převahou ploch všeobecně smíšených (SV). Je řešeno dopravní napojení, jsou vymezeny plochy pro tramvajovou dopravu včetně tramvajové smyčky, cyklotrasa, je upřesněna územní rezerva vedení metra. Změna řeší dopravní napojení ul. Malešické s Českobrodskou. Mění se uspořádání městské zeleně. Změna řeší území o rozloze cca 45 ha.

Při hodnocení bylo zohledněno plánované využití území dle Podkladové studie pro změnu Z2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy Nákladové nádraží Žižkov, kterou zpracoval IPR v říjnu 2017. Vyhodnoceny byly rovněž sekundární, synergické a kumulativní vlivy posuzované plochy s navrhovanými záměry a s existujícími stavbami.

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno podle Metodiky posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Věstník Ministerstva životního prostředí, XIV, srpen 2004) a podle Metodiky vyhodnocení PÚR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP 2/2015). Při hodnocení bylo posouzeno očekávané ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí v případě realizace konkrétních záměrů v hodnocených plochách a koridoru. Při hodnocení byla použita semikvantitativní stupnice zahrnující hodnoty (-2, -1, 0, +1, +2), tedy od potenciálního významného negativního vlivu (-2) až po potenciální významný pozitivní vliv (+2).

Významnost vlivu (pozitivního nebo negativního) vyjádřená číslem 0, 1 nebo 2 je dána očekávanou mírou ovlivnění, kvalitou ovlivněné složky životního prostředí a pravděpodobností, s jakou k ovlivnění při realizaci záměru dojde.

Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí je uveden v kapitole 8. *Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.*

### **Průběh posuzování:**

Vyhodnocení Změny č. 2600 Územního plánu hl. m. Prahy probíhá na základě stanoviska Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 488247/2017, ze dne 28.4.2017.

Souběžně se zpracováním návrhu proběhlo vyhodnocení vlivů Změny č. 2600 Územního plánu hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území v souladu s ustanovením §47 odst.2 stavebního zákona a dle Přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů. Součástí hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj bylo vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Společné jednání k návrhu Změny Územního plánu hlavního města Prahy č.2600/00 se konalo 23.7.2019 ve velkém zasedacím sále Nové radnice Magistrátu hl. m. Prahy.

### **Závěry posouzení:**

Magistrát hl. m. Prahy jako příslušný orgán podle § 22 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí vydává na základě návrhu Změny územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, včetně zpracovaného Vyhodnocení vlivů na životní prostředí:

## **STANOVISKO**

k návrhu

### ***„Celoměstsky významná změna platného územního plánu hl. m. Prahy č.2600/00“***

za dodržení níže uvedených podmínek stanoviska.

#### **Podmínky stanoviska:**

Uplatnit odpovídající opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Návrh opatření je uveden v následujícím přehledu.

#### ***Koncepční opatření***

nejsou navrhována

#### ***Prostorová opatření***

- Vytvořit spojitý pás zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru nákladového nádraží.

#### ***Projektová opatření***

- V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.
- Podporovat výsadby dřevin podél komunikací.
- Provéřít výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).
- Před realizací záměru zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.
- Vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy.

- Realizaci záměru umožnit až po realizaci druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.
- Realizaci záměru umožnit až po prokázání požadované retence srážkových vod.
- Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.
- V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- Stanovit plochy pro umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti od obytných budov.
- Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.
- V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).
- Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukujícím emise z vytápění v daném místě.
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.
- Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).

- Pro každý záměr výstavby zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez.
- Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.
- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.
- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).
- Pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

Pro oblast **sekundárních, synergických a kumulativních vlivů** jsou navržena následující opatření:

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku,
- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru

## 14. PŘEHLED PODKLADŮ

- Textová část Změny č. 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy, Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy, 2020
- Nákladové nádraží Žižkov, Podkladová studie pro změnu Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2017
- Územní plán sídelního útvaru hl.m. Praha
- Zásady územního rozvoje hl.m. Praha
- Územně analytické podklady hl.m. Praha
- Oznámení záměru „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov - sever“ dle zákona 100/2001 Sb., zpracovatel Ekola group s.r.o., květen 2018. (kód záměru PHA1077) Oznámení záměru „Revitalizace nádraží Žižkov, Sever“ dle zákona 100/2001 Sb., zpracovatel Ekola group s.r.o., květen 2009. (kód záměru PHA637)
- Dokumentace záměru „Rezidenční park Na Vackově“ dle zákona 100/2001 Sb., zpracovatel ATEM - Ateliér ekologických modelů s.r.o., únor 2017.
- Metodika vyhodnocení PÚR a ZÚR na životní prostředí, Věstník MŽP 2/2015
- Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, metodický pokyn MMR, 2013
- Culek M. a kol. (1996): Biogeografické členění České republiky, ENIGMA, Praha
- Tomášek M. (2000): Půdy České republiky, Český geologický ústav, Praha
- Jareš R. a kol (2016): Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy – Aktualizace 2016
- Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa Quitt GÚ ČSAV, Brno
- Farkač (2018): Revitalizace nádraží Žižkov - sever. Biologický průzkum – průzkum k oznámení záměru „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov – sever, Praha 3“ (EKOLA group 2018)
- Vojar J. a kol (2020): Biologický průzkum na lokalitě Parukářka

### Internetové zdroje:

- [www.czso.cz](http://www.czso.cz)
- <http://info.sekm.cz/lokality>
- <https://issar.cenia.cz/prehled-klicovych-indikatoru-podle-hlavnich-temat/>
- <http://portal.nature.cz/nd/>
- <http://www.pamatkovykatalog.cz>
- <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy-2016>
- [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance_CZ.html)
- [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)
- <http://birds.cz/avif/>
- Nálezová databáze Agentury ochrany přírody (AOPK ČR. Nálezová databáze ochrany přírody. [on-line databáze; [portal.nature.cz](http://portal.nature.cz)].

### Přehled podkladů pro vyhodnocení vlivů na zdraví obyvatel

- Havel B., Kazmarová H.: Autorizační návod AN 17/15: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší, SZÚ, 2015.



- 
- Havel B.: Autorizační návod AN 15/04 verze 4: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ, 2017.
  - WHO: Health risks of air pollution in Europe – HRAPIE project. Recommendations for concentration–response functions for cost–benefit analysis of particulate matter, ozone and nitrogen dioxide. WHO – Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark, 2013
  - Miedema, H. M. E.: Noise & Health: How Does Noise Affect Us?, The 2001 International Congress and Exhibition on Noise Control Engineering, The Hague, 2001
  - European Commission Working Group on Health and Socio-Economic Aspects: Position Paper on Dose-Effects Relationships for Night Time Noise, 2004
  - Babisch W.: Road traffic noise and cardiovascular risk. Noise Health 2008; 10:27-33

Přehled koncepčních materiálů je uveden v kapitole 2.

## **ČÁST B VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI**

- není požadováno

**ČÁST C**  
**VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA**  
**SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ**  
**ANALYTICKÝCH PODKLADECH**

## C.1. Vliv na stav a vývoj území dle principů trvale udržitelného rozvoje

V následujících tabulkách je provedeno vyhodnocení vlivů uvedených změn na stav a vývoj území podle ukazatelů uvedených v územně analytických podkladech hl. m. Prahy. V současné době je k dispozici 4. aktualizace ÚAP hl. m. Prahy 2016, která byla schválena 15.6.2017.

Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna má pozitivní vliv na daný ukazatel, zlepšuje sledovaný stav

– : změna má negativní vliv na daný ukazatel, zhoršuje sledovaný stav

0 : změna nemá vliv na daný problém, netýká se ho

Tabulka 50: Vyhodnocení vlivu na principy udržitelného rozvoje hl. m. Prahy

		Vliv
<b>Ekonomický pilíř</b>		
1. Zdravý a aktivní územní rozvoj	1.1. Synergické strategické a územní plánování	+
	1.2. Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	0
	1.3. Péče o veřejný prostor	+
2. Atraktivní a konkurenceschopné město v Evropě a regionu	2.1. Aktivní a atraktivní město	+
	2.2. Inovace a konkurenceschopnost	0
3. Vzdělaná a inovativní metropole	3.1. Koncepční podpora vzdělávání, vědy, výzkumu a inovací	0
	3.2. Aktivní rozvoj lidských zdrojů a vzdělávacích institucí	0
<b>Sociální pilíř</b>		
4. Aktivní kulturní politika, péče o kulturní dědictví	4.1. Aktivní kulturní politika	0
	4.2. Aktivní správa a rozvoj kulturního dědictví	+
5. Sociálně solidární a soudržné město	5.1. Podpora dostupného bydlení	+
	5.2. Podpora rodiny, sociální inkluze a integrace	0
	5.3. Podpora zdraví a přizpůsobení změnám demografické skladby	0
6. Občanská společnost	6.1. Občanská iniciativa a angažovanost	0
	6.2. Volný čas a volnočasová infrastruktura	+
<b>Environmentální pilíř</b>		
7. Udržitelná mobilita	7.1. Prioritní a kvalitní obslužnost veřejnou dopravou	+
	7.2. Kvalitní infrastruktura pro automobilovou dopravu, redukce dopravních zátěží	-
	7.3. Podpora šetrné dopravy	+
8. Soulad městského a přírodního prostředí, kvalitní životní prostředí	8.1. Podpora stability městské a příměstské krajiny	+
	8.2. Podpora městské a příměstské zeleně	+
	8.3. Dobrá kvalita všech složek životního prostředí	0
9. Bezpečné, odolné a připravené město	9.1. Kvalitní a robustní technická infrastruktura	0
	9.2. Ochrana před živelními katastrofami a bezpečnostními hrozbami	0
	9.3. Aktivní podpora předcházení bezpečnostním hrozbám	0

## C.2. Vyhodnocení položek SWOT analýzy

V následujících tabulkách je provedeno vyhodnocení vlivů uvedené změny na jednotlivé položky SWOT analýzy, která byla provedena pro jednotlivé okruhy sledované v územně analytických podkladech hl. m. Prahy.

V ÚAP jsou sledovány následující tematické okruhy:

- Širší vztahy
- Krajina
- Město
- Využití území
- Rozvojový potenciál
- Krajinná infrastruktura
- Dopravní infrastruktura
- Technická infrastruktura
- Ekonomická a občanská infrastruktura

Hodnocení je provedeno v souladu s přílohou vyhlášky č. 500/2006 Sb. pro jednotlivé okruhy SWOT analýzy (silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby).

### C.2.1 Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území

Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna má pozitivní vliv, snižuje nebo eliminuje uvedenou hrozbu

– : změna má negativní vliv, její realizací dojde k zvýšení hrozby a zhoršení jejího negativního působení

0 : změna nemá vliv na danou hrozbu nebo se jí netýká

Tabulka 51: Vyhodnocení vlivu na identifikované hrozby

Tematický okruh	Ohrožení	Vliv	Komentář
Širší vztahy	rychlý růst konkurence jiných evropských měst, stagnace pozice Prahy na trhu metropolí Evropy, Praha se dostává mimo hlavní středoevropské rozvojové osy,	0	
	vznik nebo dlouhodobé trvání ekonomické (finanční) krize některých evropských států a tím i celkové oslabení EU	0	
	nekoncepční přístup a komerční tlaky měnící Prahu na „běžné“ velkoměsto s internacionální unifikační – ztráta jedinečnosti a atraktivity	0	
	nepříznivý vliv turismu na unikátní celek Památkové rezervace hlavního města Prahy, jeho genia loci, nárůst cizích vlivů nepříznivě ovlivňujících život města a překračujících míru tolerance občanů	0	
	zvyšování zatížení Prahy, její infrastruktury, veřejného vybavení a životního prostředí v důsledku suburbanizace	0	



Tematický okruh	Ohrožení	Vliv	Komentář
<b>Krajina</b>	postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb se Středočeským krajem	+	Změna řeší přeměnu bývalého nákladového nádraží a okolí na plochy především pro bydlení. Předpokládá se podíl na snížení tlaku na suburbanizaci
	výrazný rozdíl mezi cenami zemědělských pozemků a stavebních pozemků vyvolávající enormní tlaky vlastníků pozemků na přeměnu na cenově výhodnější charakter pozemků a vytvářející prostor pro spekulativní nákupy pozemků	0	
	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodě blízkým charakterem (na příklad v souvislosti se záměrem splavnění obou řek)	0	
	tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory nezastavitelných ploch	+	Změnou dojde k navýšení ploch zeleně a nezastavitelných ploch.
	stále častější výskyt období extrémně vysokých teplot v důsledku klimatické změny	0	
	efekt tepelného ostrova	-	Nová zástavba se bude podílet na prohlubování tepelného ostrova.
	stále častější výskyt extrémních srážkových úhrnů v krátkém časovém období, nebo období s extrémním deficitem srážek	0	
	přetrvávající akustické zatížení hlukem z dopravy	-	Nová zástavba a především související doprava se bude podílet na hlukovém zatížení území.
	tlak na výstavbu v otevřené krajině namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města	0	
<b>Město</b>	tlak na bytovou výstavbu na volných plochách v okraji a okolí města s vysokými nároky na vybavenost, infrastrukturu a dopravu z důvodu majetkového přístupu a realitního zájmu	+	Změna řeší přeměnu bývalého nákladového nádraží a okolí na plochy především pro bydlení. Předpokládá se podíl na snížení tlaku na výstavbu ve volných plochách na okraji města.
	nezájem investorů o ponechávané rezervy pro založení center	0	
	nekoncepční a nekoordinovaný rozvoj veřejných prostranství	+	
	prohloubení roztržičnosti správy a nedostatečná údržba veřejných prostranství	0	
	zvýšení sociálních nerovností (mj. v důsledku problémů se splácením hypoték, půjček a nájemného) a s tím spojený růst rezidenční segregace	0	

Tematický okruh	Ohrožení	Vliv	Komentář
	přemíra legislativních opatření ovlivňující rozvoj centrální oblasti města (památky UNESCO)	0	
Využití území	zvýšený tlak na developerskou výstavbu v produkční krajině namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města	0	
	destrukce přirozené městské struktury a zvýšené nároky na dopravní obsluhu spolu s nadměrným zatížením komunikační sítě Prahy v důsledku pokračující výstavby kapacitních monofunkčních zón a nekontrolovaného nárůstu sídel ve volné krajině v Praze i v jejím kontaktním území	-	Realizací nové obytné čtvrti dojde v území k nárůstu dopravy.
	jednostranný tlak na maximální využití území privátních projektů bez ohledu na skutečné potřeby města a jeho obyvatel, limity a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu	0	
Rozvojový potenciál	trvalý investorský tlak na výstavbu na volných plochách v nezastavěném území v krajinné zóně města	0	
	rostoucí zájem o suburbaní individuální bydlení ve skupině sociálně silných obyvatel	0	
	opakování ekonomické krize/recese znamenající stagnaci národní ekonomiky a zhoršení fiskálních možností státu při financování provozu i rozvoje města, vč. nepříznivých dopadů na realizaci celostátně významných investic na jeho území	0	
	trvalý mezinárodně vnímané aspekty ohrožující renomé Prahy, mj. korupce, byrokracie, neúplná informovanost investorů při vstupu na pražský trh, problémové dopravní napojení města na evropské síť, nejasnost dlouhodobých záměrů rozvoje	0	
	obtížná majetková dostupnost ploch pro realizaci městské infrastruktury a výsadby zeleně	0	
	těžko zvladatelný příliv osob (pracovní síly) na pražský trh práce ve vazbě na jejich kvalifikační předpoklady a některé další sociální a ekonomické aspekty	0	
Krajinná infrastruktura	postupující suburbanizace pražského okolí, zhoršení možnosti napojení ÚSES na Středočeský kraj	0	
	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodě blízkým charakterem (například v souvislosti se záměrem splavnění obou řek)	0	
Dopravní infrastruktura	enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů	-	Realizací nové obytné čtvrti dojde v území k nárůstu dopravy.
	suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s vysokými nároky na dopravní obsluhu	0	
	nárůst individuální automobilové dopravy v příměstských a okrajových oblastech Prahy zvyšující zatížení komunikační sítě města	0	
	výstavba logistických center na území města i v příměstských oblastech podél zatížených kapacitních komunikací mezinárodního významu (podél D1 na území města i přilehlé části regionu; D5, D6, D7, D8, D10, D11 na území regionu)	0	
	značný rozsah tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů především v jihovýchodní části města (Jižní spojka, ul. Brněnská a Spořilovská) s častými rozsáhlými kongescemi	0	
	komplikovanost a náročnost procesu přípravy dopravních staveb	0	
	snížování podílu nákladní lodní a železniční dopravy v rámci celé ČR a náhrada nákladní automobilovou dopravou	0	
	riziko městem neovlivnitelného vývoje letecké dopravy	0	
	požadavky hygienických předpisů a technických norem omezují možnosti řešení dopravních staveb včetně jejich investiční náročnosti a možností urbanistického začlenění do veřejného prostoru.	0	
	narůstající provozní výdaje dopravního systému	0	
	ohrožení vlastní stavby prvku protipovodňové ochrany častými zásahy do nich, například nepovolenou stavební činností, nerespektováním této stavby atp.	0	
Technická infrastruktura	ohrožení bezpečnosti a spolehlivosti energetického zásobování v extrémních situacích (při povodních, haváriích, krizových situacích, teroristických útocích, v případě válečného konfliktu)	0	

Tematický okruh	Ohrožení	Vliv	Komentář
	riziko návratu ke spalování tuhých paliv v lokálních zdrojích tepla v důsledku nárůstu cen energií,	0	
	ohrožení zásobování elektrickou energií při rozsáhlém výpadku elektrizační soustavy (tzv. Black-Out)	0	
	ohrožení povrchových zdrojů vody (vodní dílo Švihov, Jizera, Vltava) kontaminací nebezpečnými látkami a nebezpečí havárie vodovodních přivaděčů z hlavních zdrojů pitné vody	0	
	ohrožení území změnou přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace s negativními vlivy na drobné vodní toky	0	
	ohrožení až likvidace drobných vodních toků v místech, kde jsou prováděny podzemní liniové stavby (kanalizační sběrače, kolektory, dopravní stavby)	0	
	vyčerpání kapacity stávající skládky komunálního odpadu	0	
	neexistence integrovaného systému pro nakládání s odpady se Středočeským krajem	0	
	Umísťování a povolování staveb do bezpečnostního pásma vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů	0	
	zvýšení produkce odpadů	0	
	vznik černých skládek	0	
<b>Ekonomická a občanská infrastruktura</b>	ztráta územních rezerv pro alokaci vhodných a ekonomicky efektivních produkčních aktivit inovačního charakteru	0	
	pomalé zavádění modernizačních prvků, zejména transferu nových technologií	0	
	pokračující intenzivní výstavba velkých skladovacích, obslužných a výrobních areálů znehodnocujících krajinu i životní prostředí především v kontaktním pásmu Prahy	0	
	nekoncepční výstavba velkých monofunkčních kancelářských komplexů mající za následek vytváření „neživých“ zón města	0	
	„přesycení“ trhu velkých nákupních center	0	
	silná konkurence jiných měst v cestovním ruchu, nedocnění přínosu Prahy pro celou ČR	0	
	nová vlna ekonomické recese – pokles využití ubytovacích kapacit, růst počtu turistů s menší kupní silou	0	
	recese odvětví cestovního ruchu v důsledku zhoršení politické a s tím související bezpečnostní situace v globálním rozsahu	0	
	stagnace veřejného vysokého školství v důsledku nevyhovujícího způsobu jeho financování, včetně omezených zdrojů státu	0	
	dosažení nejnižších stavů populace vstupující do vysokoškolského vzdělávání, což povede k obtížím s naplněním kapacit vysokých škol a vyššímu konkurenčnímu tlaku mezi vysokými školami	0	
	dynamický rozvoj znalostní společnosti v okolních státech, jehož tempo nebude v tuzemsku reflektováno a tím dojde ke zhoršení konkurenceschopnosti ČR a Prahy	0	
	přetrvávající nedostatek odborníků technických profesí	0	
	koncentrace problémových osob a osob závislých na sociální pomoci, nárůst počtu osob bez přístřeší a zhoršování jejich zdravotní a sociální situace	0	
	zvyšující se počet uživatelů v postproduktivním věku se specifickými požadavky na sociální služby (lidé bez domova ve stáří, osoby s mentálním či kombinovaným postižením ve stáří aj.)	0	
	zvyšující se dopad globálních problémů – terorismus, organizovaný zločin, epidemie, změny klimatu, zvyšující se napětí na mezinárodní úrovni	0	
	možný nárůst kriminality způsobený např. sociální nerovností (zvyšující se počet bezdomovců), sociálním vyloučením či nedostatečnou integrací příchozích cizinců	0	
	silná konkurence evropských kulturních metropolí (Berlína a Vídně) v nabídce živého umění a služeb pro kulturní turismus	0	
	zanedbání údržby či volba nevhodného využití sakrálních staveb, znehodnocení jejich působení v území necitlivými stavebními záměry v bezprostředním okolí	0	

Tematický okruh	Ohrožení	Vliv	Komentář
	přebírání nevhodných zahraničních příkladů realizace pompézních staveb pro vrcholový sport představujících riziko neuvážené výstavby naddimenzovaných diváckých arén bez perspektivy trvalé návštěvnosti	0	

## C.2.2 Vliv na posílení slabých stránek řešeného území

Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna má pozitivní vliv, oslabuje působení slabé stránky

– : změna má negativní vliv, posiluje a prohlubuje slabou stránku

0 : změna nemá vliv na danou slabou stránku nebo se jí netýká

Tabulka 52: Vyhodnocení vlivu na identifikované slabé stránky

Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
Širší vztahy	nedostatečná úroveň spojení na nejvýznamnější (konkurenční) města západní Evropy a na evropské dopravní sítě	0	
	málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem (při prosazování zájmů města v zahraničí)	0	
	nedostatečná koordinace Prahy a České republiky v oblasti zahraničních aktivit	0	
	organizačně i věcně neúplné koordinační vazby Prahy se Středočeským krajem, neexistence dlouhodobého komplexního provázaného programu rozvoje	0	
	nevyhovující úroveň regionální železniční dopravy	0	
	nedokončenost Pražského okruhu	0	
	nestabilita většinově přijímaných rozvojových priorit	0	
	nevyrovnaná kvalita a nestabilita veřejné správy s dopadem na kontinuitu platnosti dlouhodobých cílů, záměrů a priorit	0	
	nevyužitý potenciál pro podporu rozvoje společnosti znalostí, pasivita při naplňování role Prahy jako inovačního centra a atraktivního místa pro investory	0	
	dosud jen průměrná úroveň komunikačního a informačního propojení	0	
	nepřipravenost obyvatel na větší otevřenost města	0	
	nepříznivá pověst některých pražských služeb	0	
Krajina	vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů na celkové rozloze města, s tím související nízký koeficient ekologické stability podstatné části pražské krajiny	+	Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP
	zvýšená rekreační zátěž a s tím související poškození lesů i jiných přírodě blízkých prvků v důsledku jejich nedostatečné rozlohy a nerovnoměrného rozložení na území města	-	Změna umožňuje nárůst obyvatel v blízkosti lesních ploch
	ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů, vznik rozsáhlých neudržovaných a neprostupných přírodních ploch bez jasného programu, které často vytvářejí bariéru v území	+	Urbanizace opuštěného prostoru NNŽ snižuje riziko šíření invazivních a ruderalních druhů. Současně se zvyšuje plocha vymezená pro zeleň.
	fragmentace a omezení průchodnosti krajiny především v důsledku nárůstu uzavřených stavebních celků, zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	0	

Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
	nízký podíl parků v západní části Vinohrad, ve Vysočanech, v Nuslích, ve Vršovicích a v oblasti holešovického meandru, nízké zastoupení alejových výsadeb v uličním prostoru v některých částech města	0	
	likvidace vegetace na rostlém terénu v některých vnitroblocích	-	Dojde k likvidaci stávající zeleně na plochách NNŽ.
	technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu)	0	
	znečištění povrchových toků v přímém důsledku lidské činnosti	0	
	vysoká eutrofizace vodních toků a nádrží	0	
	rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města mající za následek ubývání vody v krajině a zhoršování mikroklimatických podmínek	-	Záměr je podmíněn zajištěním zasakování na vlastních plochách.
	relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším	-/0	Změna umožňuje výstavbu obytných domů v území s rizikem překračování imisního limitu pro benzo[a]pyren.
	relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem zejména v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem	-	Změna umožňuje výstavbu obytných domů v blízkosti frekventované ul. Želivského.
	riziko sesuvů na svazích podél okrajů křídových plošin a sesuvů vyvolaných antropogenními vlivy	0	
	nedostatečná prostupnost a dostupnost některých parkových prostranství a otevřené krajiny	0	
	existence tepelného ostrova	-	Nová zástavba se bude podílet na prohlubování tepelného ostrova.
	vysoká míra světelného znečištění	-	Nová zástavba se může podílet na světelném znečištění.
<b>Město</b>	výstavba v nezastavěném území v okraji města, narůstající suburbanizace	+	Změna umožňuje nové využití NNŽ, snižuje tlak na suburbanizaci.
	chybějící definovaná celková koncepce města	0	
	roztříštěná urbánní struktura v periferních oblastech města	0	
	nekoncepční přístup k umísťování výškových a rozměrných staveb	0	
	nekoncepční a nekoordinovaný přístup k tvorbě a obnově veřejných prostranství, uplatňování technokratických postupů	0	
	nízká úroveň městského parteru a pomalá revitalizace veřejných prostorů	+	Změna umožňuje výstavbu nové obytné čtvrti v centru města.
	degradace veřejných prostranství upřednostňováním fyzického uspořádání a organizace prostoru pro nároky individuální automobilové dopravy	+	
	chybějící hierarchie veřejných prostranství a související důraz na budování vnitřních vazeb a prostupností	+	
	chybějící mosty a lávky související s novými koncepcemi využití území vážící k řece a vodotečím	0	
	omezování prostupnosti v místech vzniku uzavřených obytných enkláv a ostatních areálů	0	
	stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku	0	
	nízké hodnoty úhrnné plodnosti (hluboko pod zachovnou hranicí)	0	

Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
	růst počtu lidí bez domova a osob v bytové nouzi	0	
	relativně nízká finanční dostupnost bydlení vzhledem k vysokým tržním cenám bytů a rostoucí zatížení domácností náklady spojenými s bydlením	0	
	výstavba a pokračující mnohdy neuvážená privatizace obecního bytového fondu	-	Změna umožňuje výstavbu nové obytné čtvrti v centru města.
	narušování vizuální scény města a střešní krajiny nerespektování charakteru místa (neuvážené zásahy do měřítka a kapacit stávající zástavby)	+	Navrženy jsou převážně plochy SV - F až K s uspořádáním nejvyšších budov v centrální části řešeného území, tak aby nebyl dotčen horizont. Respektovány jsou stávající výškové dominanty a charakter okolní zástavby.
Využití území	rozdrobenost zastavěného území	0	
	celkově nízká hustota obyvatel na území města	+	Změna umožňuje výstavbu nové obytné čtvrti v centru města.
	probíhající nová výstavba na volných nezastavěných plochách, generující zvýšené nároky na dopravu	-	Nová zástavba generuje novou dopravu.
	jednostranné zaměření služeb a činností v celoměstském centru na turisty	0	
	nedostatečná občanská vybavenost a chybějící pracovní příležitosti v oblastech s překotným rozvojem bydlení, zejména v okrajových městských částech	0	
	vysoké zatížení automobilovou dopravou	-	Nová zástavba generuje novou dopravu.
	v hranicích Prahy vysoký podíl nezastavěného území a vysoký podíl produkčních krajinných ploch	+	Změna umožňuje výstavbu nové obytné čtvrti v centru města.
	složitá funkční regulace využití území, komplikující územní rozhodování a způsobující jeho malou pružnost	0	
Rozvojový potenciál	velké množství ploch umožňujících rozvoj v nezastavěném území dle stávající územně plánovací dokumentace	0	
	nevyjasněné závazné podmínky a nedokončená koncepční příprava pro výstavbu na významných transformačních plochách, svazující možnosti rychlé transformace území	+	Je naplněno předkládanou změnou Z2600.
	dosavadní nízká míra využívání transformačních ploch k novému rozvoji	+	Z2600 definuje podmínky pro využití transformačního území NNŽ.
	nízké zastoupení cyklistické dopravy na počtu vykonaných cest	+	Součástí změny je vymezení nové cyklotrasy.
	stávající systém nereflexuje skutečné náklady na obsluhu a údržbu území v závislosti na intenzitě jeho využívání a tím nemotivuje k účelnému hospodaření s územím	0	



Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
	málo rozvinuté vazby správy města a podnikatelských struktur, absence komplexního akceptovaného programu podpory podnikání nestabilní hospodářská politika a trvalý velký zadlužení města, chybějící městská majetková strategie	0	
	nedostatečná koordinace ekonomických aktivit Prahy a Středočeského kraje	0	
	nerovnováha mezi nabídkou a poptávkou pracovní síly na pražském trhu práce (nedostatek řady profesí různé kvalitativní úrovně)	0	
<b>Krajinná infrastruktura</b>	technické úpravy některých úseků koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu)	0	
	vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů v některých částech města, s tím související nutnost úplného založení řady skladebných částí ÚSES	+	Změnou dochází ke zmenšení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP.
	zhoršená prostupnost krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	0	
<b>Dopravní infrastruktura</b>	nedokončená páteřní dopravní infrastruktura (především Pražský okruh, tramvajové tratě, metro, železniční spojení letiště s centrem města, přemostění Vltavy apod.)	+	Změna vymezuje koridor pro vedení tramvaje, trasu metra.
	„vytlačování“ centra města v kombinaci se značnou koncentrací pracovních příležitostí vedoucí k zvýšené mobilitě	+	Změna umožňuje výstavbu nové obytné čtvrti v centru města.
	rozvoj monofunkčních obytných území v okrajových částech Prahy i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon	0	
	složitě územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů	0	
	nedostatečná kapacita hlavních železničních tratí, absence většího počtu železničních stanic a zastávek	0	
	rušení železničních vleček	-	Změna umožňuje nové využití nevyužívaného NNŽ včetně žel. napojení.
	negativní dopady automobilového provozu a kongescí na území města na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek), na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD	-	Nová zástavba generuje novou dopravu.
	degradace veřejných prostranství vlivem automobilového provozu a parkování na úkor pěších a cyklistů	0/+	Parkování bude řešeno v rámci příslušných staveb, nepředpokládá se nárůst nároků na parkování v okolních ulicích. Změna zvýší průchodnost území pro pěší a cyklisty.
	vysoké nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě	0	
	obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu	0	

Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
	nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu	0	Změna ruší plochu vymezenou pro P+R jihovýchodně od Basilejského náměstí z důvodu neexistence napojení komunikací mimo obytnou zástavbu a vymezuje novou plochu P+R ve východní části řešeného území. Kapacita pro danou oblast zůstává stejná.
	přetížení úseků metra a tramvajové sítě v centru města	+	Z2600 vymezuje novou tramvajovou trať.
	nedostatečné uplatnění urbanistických a architektonických požadavků při realizaci dopravních staveb, nedostatečná integrace dopravní infrastruktury do systému veřejných prostranství	0	
	nedostatečná implementace informačních systémů v PID založených na informování cestujících v reálném čase	0	
<b>Technická infrastruktura</b>	nedostatečné využití možností měkkých opatření na drobných vodních tocích jako součást protipovodňové ochrany,	0	
	nedostatečné či zcela chybějící hospodaření s dešťovou vodou v urbanizovaném území,	+	Záměr je podmíněn zajištěním zasakování na vlastních plochách.
	stáří rozvodů vody, jejich poruchovost a ztráty pitné vody ve vodovodní síti	0	
	stáří stokové sítě a s tím spojená netěsnost stok, pronikání balastních vod do stokové sítě	0	
	nedostatečná účinnost čištění Ústřední čistírny odpadních vod zejména při odstraňování sloučenin dusíku a fosforu z odpadních vod, negativní vliv na kvalitu vody ve Vltavě	0	
	naplněná nebo dokonce překročená kapacita mnoha lokálních čistíren odpadních vod	0	
	složitá problematika odvádění srážkových vod a hospodaření s nimi v urbanizovaných územích ve vztahu k vodním tokům, zejména v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných vodních toků	0	
	spalování neekologických paliv jako jeden ze zdrojů znečištění ovzduší na území Prahy	0	
	nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie, Praha má pouze omezené možnosti využívání OZE (tepelná čerpadla, sluneční kolektory na přípravu teplé užitkové vody a v okrajových lokalitách spalování biomasy)	0	
	vyčerpaná nebo překročená kapacita některých vodojemů a vybraných místních ČOV,	-	Nedostatečná kapacita čerpací stanice Hrdlořezy.
<b>Ekonomická a občanská infrastruktura</b>	závislost zásobování energiemi na dovozu primárních paliv zejména zemního plynu a ropy a z toho vyplývající citlivost na události mimo území ČR (cenové výkyvy, disproporce nabídky a poptávky, regionální nestabilita apod.), které nemůže hlavní město ovlivnit	0	
	malé využití zemědělských ploch pro produkci s přímým zásobováním města	0	
	mimořádně členitá a nepřehledná organizační struktura ekonomické základny s možnými nepříznivými důsledky do ekonomické efektivity a ztěžující sledování fiskálních vazeb a nastavení objektivních nástrojů podpory	0	

Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
	nedostatečné tempo regenerace opuštěných průmyslových ploch i blízko centra města	0	
	vysoké zatížení komunikací a zábor zemědělské půdy v důsledku značné koncentrace obchodních, skladovacích a logistických velkokapacitních komplexů na okrajích Prahy	0	
	relativně vysoká neobsazenost kancelářských ploch, a to především ve starších objektech nižšího kvalitativního standardu	0	
	dominantní postavení velkých nákupních center a nadnárodních řetězců na úkor malých maloobchodních provozoven a drobných živnostníků, ovlivňující pomalou revitalizaci místních obchodních center i vznik center nových v plochách pro centra rezervovaných, zejména na sídlištích	0	
	nedostatečné základní obchodní vybavení v okrajových částech města	0	
	nesledovaný dopad realizace kapacitních obchodních zařízení na maloobchodní síť, vyváženost obchodní sítě	0	
	nedostatečná spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu	0	
	rostoucí počet individuálního ubytování mimo evidenci, spojené s problémovou realizací plateb do městského/státního rozpočtu	0	
	trvajícím nepříznivé hodnocení kvality některých služeb v cestovním ruchu; absence flexibilních pobytových programů	0	
	problémová kvalita části kapacit pro ubytování vysokoškolských studentů i skupin osob přicházejících za prací	0	
	nedostatečné kapacity mateřských škol v částech Prahy s dynamickým rozvojem bydlení nevyváženost kapacit základních škol, kdy zejména na velkých sídlištích jsou kapacity volné, zatímco v okrajových částech Prahy a dalších lokalitách s dynamickým rozvojem bydlení místa chybí	+	V budově NNŽ se předpokládá umístění základní školy. Do ploch SMJ je vložena podměrečná značka veřejného vybavení VV.
	nedostatečné možnosti pro mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času	0	
	prostorové deficity a chybějící plochy pro rozvoj vysokých škol, špatný technický stav objektů a nedostačující vybavení, včetně kolejí	0	
	malé využití výzkumné a vývojové základny pro inovační funkci Prahy v celostátním měřítku i k řešení problémů samotného města	0	
	projevující se důsledky relativního podfinancování výzkumných organizací v investiční oblasti v porovnání s ostatními kraji ČR	0	
	deficit kapacit sociálních služeb určitého typu v důsledku stárnutí populace – terénní pečovatelské služby, pobytové služby	0	
	deficit kapacit asistenčních služeb, chráněného bydlení, azylových domů, nocleháren pro bezdomovce	0	
	nízká politická priorita u MČ v oblasti rozvoje sociálních služeb pro lidi bez domova a osoby závislé na nealkoholových drogách	0	
	relativně vyšší úroveň kriminality oproti zbytku Česka	0	
	deficit kapacit pro zadržování delikventů, nepatřících primárně do zdravotnických zařízení (alkoholici, toxikomani, násilníci ap.) i pro vyšetřovací vazby a výkon trestu	0	
	služby kulturních institucí neodpovídají úrovni evropských metropolí	0	
	nedostatek systémových nástrojů podpory živého umění a inovativních projektů v lokálním měřítku	0	
	neexistence koncepčně vedené kreativní čtvrti	0	
	nedostatek kulturních a volnočasových zařízení na velkých sídlištích	0	
	omezená druhovost a nevyvážená skladba sportovních zařízení, zejména nedostatek plaveckých bazénů a absence komplexních center pohybové aktivity	0	
	nedostatek příležitostí pro pohybovou rekreaci neorganizované většinové populace	0	

Tematický okruh	Slabé stránky	Vliv	Komentář
	chátrání tradičních sportovišť z důvodu chybějící údržby a nedostatku finančních prostředků	0	

### C.2.3 Vliv na využití silných stránek řešeného území

Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna má pozitivní vliv, posiluje silnou stránku

– : změna má negativní vliv, oslabuje silnou stránku

0 : změna nemá vliv na danou silnou stránku nebo se jí netýká

Tabulka 53: Vyhodnocení vlivu na identifikované silné stránky

Tematický okruh	Silné stránky	Vliv	Komentář
<b>Širší vztahy</b>	poloha Prahy ve středu Evropy, trvalí atraktivita a prestiž města	0	
	poloha Prahy v těžišti Čech	0	
	tradiční postavení Prahy jako střediska české státnosti a správy státu, vzdělanosti a kultury	0	
	unikátní kulturně-historické dědictví světového významu, mimořádná turistická přitažlivost Prahy	0	
	nový komunikační vizuální styl Prahy využívaný v oblasti cestovního ruchu	0	
	nápojení na činnost unijních struktur EU	0	
	zásadní přínos pražské ekonomické základny pro hospodářství ČR	0	
<b>Krajina</b>	bohatá terénní morfologie s nejvýznamnější osou tvořenou údolím Vltavy, na kterou dostředně navazují údolí potoků a hrany hřebenů, přirozených os propojujících střed města s jeho periferií	0	
	zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou v některých okrajových oblastech města	0	
	existence většího počtu zvláště chráněných území národního i mezinárodního významu	0	
	mimořádné kulturní dědictví v podobě historických zahrad	0	
	přítomnost nezastavěných svahů, a to i v rámci centrálních částí města	0	
	přítomnost rozsáhlejších lesních komplexů a parkových ploch uvnitř města	0	Za pozitivní lze považovat vymístění plochy pro komunikaci S2 z kompaktního lesního porostu Malešický les. Na druhou stranu dochází k umístění tramvajové smyčky do okrajové části lesa.
	potenciál pro vznik nových parků na plochách tzv. brownfields, zejména v hustě zastavěném území	0/+	Na ploše je vymezena plocha ZMK, ale v poměrně malém rozsahu.
	nadprůměrná kvalita zemědělské půdy na okraji města (v otevřené krajině), především v severovýchodní a jihovýchodní části	0	
	příznivé klima mírného klimatického pásu	0	
	kvalitní monitorování a informační systém o stavu životního prostředí ve městě, zejména o ovzduší, a pravidelná aktualizace informací	0	

Tematický okruh	Silné stránky	Vliv	Komentář
	rozšiřování celé škály protihlukových opatření jako součástí nových dopravních staveb	0	
<b>Město</b>	výrazná prostorová scéna města, město je utvářeno ve spojení s unikátní, výraznou krajinou	0	
	časově i prostorově kontinuální rozvoj města	0	
	výrazné, dominantní centrum, historické jádro je těžiště celého města	0	
	prostorové rezervy pro umístění celoměstské vybavenosti na transformačních plochách v centrální části města	0	
	vnitřní rezervy v městské struktuře a zejména na sídlištích pro umístění občanské vybavenosti	0	
	prostorové uspořádání struktury města (kompaktní uvnitř, rozvolněné na okraji) je v souladu s dostředným charakterem města	+	Změna využívá transformační oblast a podporuje vytvoření nové urbanistické struktury.
	rozmanitá urbánní struktura a kompoziční pestrost	0	
	kvalitně založená hustá síť veřejných prostranství v kompaktním a historickém městě, přírodní osy propojují město a jeho krajinné zázemí	0	
	volné přírodní plochy na rozhraní města a krajiny (rekreační příležitosti, rozhraní)	0	
	město je dlouhodobě atraktivní pro migranty, což vytváří předpoklad pro růst počtu obyvatel	0	
	vyšší a zvyšující se naděje dožití	0	
	relativně nízká úroveň sociální nerovností a rezidenční segregace (sociálního vyloučení)	0	
	dostatečná kapacita bytového fondu, jeho technická vybavenost a relativně vysoká obydlenost	+	Změna předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti.
	relativně vysoká úroveň poptávky odpovídající aktuální nabídce nových bytů a územní rezervy pro další bytovou výstavbu	0	
	živé, autentické a atraktivní historické jádro města	0	
	bohaté a rozsáhlé kulturní dědictví	+	Změnou bude dotčena kulturní památka NNŽ. Změna umožňuje revitalizaci budovy NNŽ, KP je zařazena do ploch SMJ.
	unikátní panoramatické pohledy na město, unikátní veduty z četných vyhlídek	0	
<b>Využití území</b>	vysoký podíl obytného území v zastavěném území	+	Změna předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti.
	značné množství rezerv v zastavěném území Prahy pro její rozvoj	0	
	monocentrický charakter Prahy, daný kontinuálním historickým vývojem	0	
	silné a kompaktní městské centrum se soustředěním všech typů občanské vybavenosti a správy, s velkou hustotou pracovních příležitostí	0	
	vysoký počet prestižních institucí a firem, které mají v Praze sídlo	0	
	tradiční existence vysokoškolských zařízení v centru Prahy, podporující pestrost městského prostředí a přispívající k intenzitě společenského života	0	
	existence významných lesoparků a rekreačně využitelných ploch v relativně dobré dostupnosti z centrální oblasti města	0	

Tematický okruh	Silné stránky	Vliv	Komentář
	obslouženost města kvalitní a výkonnou veřejnou dopravou a vysoká míra jejího využívání	+	Z2600 vymezuje novou tramvajovou trať, cyklotrasu a upřesňuje územní rezervu pro trasu metra.
<b>Rozvojový potenciál</b>	velký rozsah transformačních ploch v zastavěných částech města, umožňující rozvoj koncentrovaného města i městské krajiny	-	Předmětem Z2600 je nové využití transformační plochy NNŽ.
	rozvojové rezervy pro založení nových plnohodnotných městských území obslužených kolejovými systémy hromadné dopravy	0	
	stabilizovaná kompaktní zástavba uvnitř města	0	
	otevřené podnikatelské prostředí, nadprůměrná ekonomická výkonnost, příznivé ratingové hodnocení, podprůměrná míra nezaměstnanosti	0	
	vysoký podíl užívání veřejné dopravy	+	Z2600 vymezuje novou tramvajovou trať a upřesňuje územní rezervu pro trasu metra.
	tradice stavby města založená na jasném vymezení veřejných prostranství a stavebních bloků, kde jejich hranici tvoří převážně fasády domů	0	
<b>Krajinná infrastruktura</b>	správné území kraje je identické s územím obce, což je výhodou při zajišťování územní ochrany a především kontinuity ÚSES	0	
<b>Dopravní infrastruktura</b>	významná křižovatka historicky založených dopravních spojení republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci České republiky a středoevropského prostoru	0	
	rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze včetně propojení s regionálními sídly	0	
	příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu	+	Z2600 vymezuje novou tramvajovou trať a upřesňuje územní rezervu pro trasu metra.
	rostoucí význam, kvalita a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)	0	
	významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy	+	Z2600 vymezuje novou tramvajovou trať a upřesňuje územní rezervu pro trasu metra.
	významný podíl tunelových úseků Městského okruhu zmírňující bariérový efekt dopravní stavby	0	
	velký podíl zrealizovaných úseků Městského okruhu nabízející kapacitní trasu pro automobilovou dopravu mimo centrum města	0	
	příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra a železniční dopravou	0	
	rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra nebo železnici (např. Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Vysočany)	0	
	vysoký podíl domácností (přes 99 %) napojených na veřejný vodovod, kanalizaci a čistírny odpadních vod	0	
<b>Technická infrastruktura</b>	realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce zajišťovaných městem	0	
	vysoká spolehlivost a dostatečné kapacitní zajištění zásobování energiemi	0	
	dostatečná technická úroveň systémů energetické infrastruktury (zásobování plynem, zásobování elektrickou energií, centrální zásobování teplem)	0	



Tematický okruh	Silné stránky	Vliv	Komentář
	vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí – na zemní plyn ze sítě, na systémy centrálního zásobování teplem, aj.	+	Předpokládá se využití CZT.
	systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současné i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry	0	
	kvalitní infrastruktura pro přenos informací, husté pokrytí sítěmi elektronických komunikací	0	
	vysoký stupeň kolektORIZACE v celoměstském centru a v sídlištní zástavbě	0	
	dobře organizovaný a fungující tříděný sběr odpadů	-	Změna ruší sběrný dvůr.
	energetické využívání komunálních odpadů ve spalovně v Malešicích (ZEVO Malešice)	0	
<b>Ekonomická a občanská infrastruktura</b>	stabilizace potenciálně efektivních a lokálně příznivých výrobních činností (obsluha města, vysoká přidaná hodnota, ekologická přijatelnost)	0	
	rozvinutý trh s moderními průmyslovými a skladovými nemovitostmi – Praha a její okolí je jednou z významných logistických oblastí v rámci středoevropského prostoru	0	
	dostatečná nabídka kvalitních kancelářských ploch	0	
	rozsáhlá a diverzifikovaná maloobchodní síť	0	
	významné zastoupení progresivních a strategicky významných služeb s celoevropskou působností	0	
	atraktivita Prahy jako destinace s mimořádnou nabídkou "městské" turistiky; dobrá dostupnost Prahy leteckou dopravou	0	
	dostatečná kapacita a kvalita ubytovacích zařízení a konferenčních prostor pro cestovní ruch	0	
	široká nabídka středních a vyšších odborných škol	0	
	vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání a široká nabídka jimi uskutečňovaných studijních programů	0	
	příznivé ukazatele výzkumu a vývoje v Praze mezi novými členskými zeměmi EU	0	
	vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu, existence základních faktorů rozvoje znalostní ekonomiky	0	
	rozsáhlá nabídka specializovaných zdravotních služeb	0	
	rozsáhlá nabídka nestátních neziskových organizací poskytujících všechny druhy sociálních služeb	0	
	klesající úroveň kriminality v posledních letech	0	
	funkční integrovaný záchranný bezpečnostní systém města a vysoká operativnost zásahů integrovaného záchranného systému	0	
	rovnoměrné rozmístění služeben městské policie a hasičských stanic na území města	0	
	mimořádné kulturní dědictví, historické jádro Prahy (památky UNESCO)	0	
	sídlo více než třetiny všech ekonomických subjektů z oblasti kulturních a kreativních průmyslů v ČR	0	
	vysoká koncentrace institucí a velká nabídka aktivit v kultuře a umění v centru města	0	
	angažovaný občanský a kulturní sektor s pozitivním dopadem na rozvoj města (lokalit)	0	
	tradice sportovních a zájmových organizací, jako je Sokol nebo Skaut, tradice sportovních akcí	0	
	rozsáhlý přirozený rekreační potenciál území Prahy	0	

## C.2.4 Vliv na využití příležitostí řešeného území

Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna má pozitivní vliv, posiluje možnost využití příležitosti pro rozvoj města

– : změna má negativní vliv, oslabuje uvedenou příležitost

0 : změna nemá vliv na danou příležitost nebo se jí netýká

Tabulka 54: Vyhodnocení vlivu na identifikované příležitosti

Tematický okruh	Příležitosti	Vliv	Komentář
Širší vztahy	získání inovačních impulsů pro řešení rozvoje Prahy na základě intenzivnější spolupráce s evropskými městy a intenzivnějšího zapojení do mezinárodních programů	0	
	optimální a zodpovědné využití finančních prostředků ze zdrojů EU, zajišťující jejich maximální čerpání	0	
	odstranění deficitů dopravní infrastruktury	-	Nová zástavba generuje novou dopravu.
Krajina	existence významných přírodních celků ve Středočeském kraji, které by bylo možné dále rozvíjet a propojit s pražskými významnými přírodními celky	0	
	využití dotačních programů ze strukturálních fondů EU i zdrojů tuzemských pro revitalizace vodních toků, různá krajinná opatření apod.	0	
	celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)	+	Z2600 vymezuje novou tramvajovou trať, cyklotrasu a stanovuje územní rezervu pro trasu metra.
	využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb, hlučnosti a prašnosti při výstavbě; možnost využívání alternativních druhů vytápění podporujících ochranu ovzduší a klimatu	0	
Město	využití dotačních titulů EU, státu a projektů PPP v oblasti revitalizace města ve smyslu celoevropského trendu posílení rozvoj intravilánu měst	0	
	přijetí připravovaných koncepčních a legislativních dokumentů podporující vznik a stabilizaci veřejných prostranství	0	
	principy tvorby, správy a údržby veřejných prostranství, založené na zvyšování kvality, zahrnuté do celoměstských koncepčních materiálů (např. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy, Koncepce pražských břehů aj.)	0	
	zvyšující se zájem o užívání a rozvoj veřejných prostranství a doplňování center	0	
	vytvoření zeleného prstence	0	
	imigrace cizinců, kteří budou integrováni do české společnosti – nové pracovní síly pro pokrytí nezajištěných profesí	0	
	zájem obyvatel ČR i cizinců o bydlení v Praze, přitažlivost města pro osoby v produktivním věku v centru a vnitřním městě	0	
	zájem investorů realizovat bytovou výstavbu v rámci transformačních území a rovněž přizpůsobit některé stávající kapacity v celoměstském centru pro trvalé bydlení	+	Změna předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti v transformačním území NNŽ.
	využití finančních prostředků z výnosů privatizace obecního bytového fondu pro realizaci programů sociálního a dostupného bydlení (Fond rozvoje sociálního bydlení)	0	
	zapojování veřejnosti do plánovacího procesu	0	
Využití území	zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch na území města	+	Změna

Tematický okruh	Příležitosti	Vliv	Komentář
	zájem města a developerů o doplnění přirozené mnohavrstevné struktury města, preference polyfunkčnosti a pestrosti využití výstavby	+	předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti v transformačním území NNŽ..
Rozvojový potenciál	zahraniční inspirace pro vytváření nástrojů územně plánovací dokumentace směřující k usnadnění vstupu investorů do transformačních ploch	0	
	zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch zejména v centru a středu města	+	Změna předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti v transformačním území NNŽ.
	uvolnění stavebních uzávěr velkých transformačních území	+	
	zajištění podmínek státem pro rozvoj znalostní společnosti v souladu se strategií Evropa 2020; naplnění nové Regionální inovační strategie hl. m. Prahy	0	
	využití finančních zdrojů EU k posílení konkurenceschopnosti Prahy (Operační program 2014–2020 Praha – pól růstu ČR)	0	
	nárůst zájmu nové generace o městské bydlení a městský způsob života	+	Změna předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti v lokalitě Žižkov
Krajinná infrastruktura	využití dotačních programů ze strukturálních fondů EU i zdrojů tuzemských pro revitalizace vodních toků, různá krajinná opatření i pro vlastní realizaci prvků ÚSES, zejména na rozhraní Prahy a Středočeského kraje	0	
	existence ploch ÚSES ve Středočeském kraji, které je možné dále rozvíjet a propojit s pražskými plochami ÚSES	0	
Dopravní infrastruktura	celoevropský trend šetnějšího chování k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatele města při volbě dopravního prostředku	0	
	preferenci rozvoje ekologických dopravních systémů v rámci EU využít k podpoře výstavby prvních etap vysokorychlostních tratí (VRT) z evropských investičních fondů (v Praze s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy)	0	
	příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu	0	
	priorita výstavby Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury	0	
	rozvoj letiště Praha/Ruzyně v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy	0	
	změna trendu vývoje automobilové dopravy	0	
	využití přírodního potenciálu podél malých vodních toků pro rozvoj pěší a cyklistické sítě	0	
Technická infrastruktura	možnost získání dotačních titulů na zkvalitnění vodohospodářské a energetické infrastruktury (na modernizaci neekologických zdrojů tepla, na využívání OZE, ke snižování energetické náročnosti budov a podporu výstavby nových budov s velmi nízkou energetickou náročností)	0	
	možnost získání dotací na projekty revitalizace vodních toků a nádrží včetně úprav inundačních území a na realizaci dalších opatření v povodí zvyšujících ochranu území před povodněmi	0	
	dynamický rozvoj a konkurenční prostředí v oblasti elektronických komunikací	0	
	využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb	0	
	možnost využívání alternativních druhů vytápění	0	
	možnost získání dotace z fondů EU na sanaci starých skládek a ekologických zátěží	0	

Tematický okruh	Příležitosti	Vliv	Komentář
	možnost financování úsporných opatření poskytovatelem energetické služby (metoda EPC)	0	
	maximální snižování tepelných ztrát stávajících budov při zachování hygienických standardů	0	
	využívání moderních technologií v TZB a kombinace opatření pro snížení spotřeby energie	0	
	realizace technologií „inteligentních“ budov“	0	
	zvyšování kvality a spolehlivosti dodávek elektrické energie s využitím moderních technických prostředků, rozvoj chytrých sítí (tzv. Smart Grid) včetně inteligentního měření AMM.	0	
<b>Ekonomická a občanská infrastruktura</b>	respektování významu ekonomické základny vč. produkčních odvětví mezi nosnými aspekty vize budoucího rozvoje města	0	
	vyšší zapojení finančních zdrojů (vč. evropských) pro růst inovační úrovně produkčních kapacit a zvýšení konkurenceschopnosti nosných odvětví	0	
	zvýšení kvality komunikace správy města (veřejného sektoru) a podnikatelské sféry; růst informačního zajištění zejména malých a středních podniků a zlepšení rozhodujících aspektů podnikatelského prostředí vč. adekvátních forem podpory	0	
	revitalizace některých bývalých průmyslových a výrobních areálů na okrajích Prahy pro účely logistiky či nerušící výroby	0	
	využití transformačních území pro výstavbu nových kancelářských kapacit plně začleněných do městské struktury	+	Změna předpokládá vytvoření nové obytné čtvrti.
	revitalizace a rozšíření stávajících obchodních center, především na sídlištích a doplnění místní obchodní sítě	0	
	prosazení Prahy v nových mezinárodních (celosvětových) turistických programech s vysokou flexibilitou a kvalitou – mj. církevní turistika, cestování seniorů, návštěvy památek UNESCO	0	
	nabídka wellness pobytů pro posílení zejména vnitrostátního cestovního ruchu	0	
	partnerská spolupráce mezi středními školami a zaměstnavateli	0	
	větší využívání škol jako polyfunkčních středisek pro aktivity a komunitní a společenský život místních obyvatel	0	
	významná podpora rozvoje znalostní společnosti ze strany EU a vlády ČR a dostupnost finančních zdrojů ze strukturálních fondů EU na rozvoj této oblasti	0	
	realizace a respektování strategických dokumentů rozvoje Prahy jako centra inovací a znalostí všemi zapojenými partnery	0	
	spolupráce malých a středních podniků s výzkumem a vývojem při aplikaci poznatků do praxe	0	
	zlepšit systém spolupráce MHMP a MČ na tvorbě a financování krajské sítě sociálních služeb	0	
	využit nové technologie, které umožní delší pobyt v přirozeném prostředí seniorům a osobám se zdravotním postižením	0	
	zapojení Prahy do mezinárodních bezpečnostních struktur	0	
	nepotřebné armádní pozemky či budovy jako významné rezervy města pro jiné využití	0	
	podpora státu kulturních zařízení celostátního významu na území Prahy	0	
	vysoká koncentrace institucí a kulturní nabídky tvořící potenciál k vytváření tematických kulturních klastrů	0	
	široká síť kulturních institucí a uměleckých škol nabízející jedinečné zázemí pro rozvoj kulturních a kreativních průmyslů	0	
	přeměna části transformačních území pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity občanů	+	Řešené plochy jsou převážně navrženy jako plochy smíšeného území v kategorii SMJ a SV, kde je takovéto využití možné.

---

Tematický okruh	Příležitosti	Vliv	Komentář
	důsledné aplikování přijaté Koncepce pražských břehů pro koordinaci rozvoje prostoru řeky Vltavy	0	

### C.3. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

V následujícím přehledu jsou uvedeny hodnoty řešeného území dle výkresu hodnot ÚAP hl. m. Prahy v kategoriích přírodní, kulturní, kompoziční a civilizační hodnoty. Kategorie, které mohou být posuzovanými změnami územního plánu dotčeny, jsou v tabulce označeny takto:

+ : změna má pozitivní vliv, zlepšuje stav hodnot

– : změna má negativní vliv, zhoršuje stav hodnot

0 : změna nemá významný vliv na danou hodnotu nebo se jí netýká

Tabulka 55: Vyhodnocení vlivu na hodnoty řešeného území

	Vliv
<b>Přírodní hodnoty</b>	
přírodní parky	0
Natura 2000 – evropsky významné lokality	0
chráněná krajinná oblast (CHKO Český kras), přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky	0
maloplošná zvláště chráněná území	0
významné krajinné prvky registrované	0
lesy	+
památné stromy	0
zemědělská půda I. a II. třídy ochrany	-
chráněná ložisková území a ložiska nerostných surovin	0
<b>Kulturně historické hodnoty</b>	
památkové rezervace	0
památkové zóny vyhlášené	0
nemovité národní kulturní památky	0
nemovité kulturní památky	+
kulturní památky archeologické povahy	-
historická jádra bývalých obcí	0
historické zahrady a parky	0
historicky významné stavby a soubory	0
architektonicky cenné stavby a soubory	0
cenné a pozoruhodné urbanistické soubory	0
místa významných událostí	+
Pražský hrad, Vyšehrad, Vítkov	0
trojúhelník historických hodnot městského jádra	0
<b>Urbanistické hodnoty</b>	
centrum města	0
aktivní městské zóny a ohniska soustředění aktivit	0
prostor řeky	0
celoměstské rekreační oblasti	0
hlavní veřejná prostranství, tvořené náměstími a uličními prostranstvími	+
městské parky	0
hřbitovy	0
pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy a městských částí včetně jimi ovládaných subjektů	0
<b>Kompoziční hodnoty</b>	
výrazné krajinné útvary	0
přírodní osy	0
pohledově exponované svahy	0
skalní stěny a lomy	0
významné stavební dominanty	0
významná vyhlídková místa (zejm. na pražské veduty)	0
pohledový horizont I historického jádra – oblasti viditelné z PPR	0
pohledový horizont II historického jádra – oblasti viditelné z PPR a jejího ochranného pásma	0
pohledově exponovaná území	0
práh viditelnosti historických hodnot městského jádra	0
historické urbanizační osy	0



Změnou dochází k záboru zemědělské půdy I. třídy ochrany v rozsahu 0,18 ha. Pozitivní je vymístění plánované komunikace S2 mimo lesní porosty a zachování kompaktnosti Malešického lesa. Změna snižuje zábory PUPFL oproti stávajícímu ÚP.

Změna se přímo dotýká nemovité kulturní památky nákladové nádraží Žižkov, které je v ÚAP vymezeno také jako místo významných událostí. Změna vymezuje budovu a blízké okolí pro využití smíšené městské jádro, které umožňuje revitalizaci kulturní památky. Původní návrh změny pro společné jednání obsahoval vedení tramvajové tratě skrz budovu NNŽ. Po společném jednání došlo k přesunu tramvajové tratě severně od budovy. I s ohledem na zahájení prací na „Metodice revitalizace stávající budovy Nákladového nádraží Žižkov“ (A.D.N.S. architekti s.r.o., 03/2020) lze proto předpokládat spíše pozitivní vliv na kulturní památku.

Celé území spadá do území s archeologickými nálezy II. kategorie, kde je pravděpodobný výskyt archeologických nálezů. V případě odkrytí archeologických nálezů nález je nezbytné ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

Změna se dotýká Basilejského náměstí. Ruší v ÚP stanovenou plochu pro P+R. Z urbanistického hlediska se jedná o pozitivní krok.

**ČÁST D**  
**PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA**  
**JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ**  
**NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK**  
**NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ**  
**ANALYTICKÝCH PODKLADECH,**  
**NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ**  
**V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH**  
**A ROZBORECH**

## **D.I Vliv na hodnoty a skutečnosti z oblasti přírodních a krajinných hodnot**

V rámci průzkumů provedených při přípravě záměru „Revitalizace nákladového nádraží Žižkov, Sever“ byli v území nalezeni zvláště chránění živočichové. Přítomnost zvláště chráněných druhů potvrdila i nálezová databáze AOPK. Především vzhledem k vymezení nových ploch ZMK je vliv Z2600 hodnocen jako akceptovatelný. Podrobněji je řešen v části A předkládaného VVURÚ.

Z hlediska krajinářského, ekologického a hygienického byla v území lokalizována pozitivní hodnota vzrostlé vegetace kolem žel. kolejí v trase plánované tramvajové trati. Jejich zachování je umožněno zařazením plochy mezi ZMK.

Na ploše je pravděpodobná ekologická zátěž v podobě kontaminace z dopravního využití území. Před realizací záměru na plochách je nezbytné odstranit přítomnou kontaminaci.

## **D.II Vliv na hodnoty a skutečnosti z oblasti architektonicko-urbanistické a historicko-kulturní**

V části D *Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území* by se měly uvést vlivy na jiné skutečnosti, zjištěné mimo ÚAP hl. m. Prahy. Mezi tyto skutečnosti patří zejména územní plány (ÚP).

Specifikou území je skutečnost, že patří mezi křehká území K7 Žižkov – Nákladové nádraží. Jedná se o území, kde jsou komplikované podmínky a nedaří se nalézt vhodná urbanistická koncepte. Konkrétně u NNŽ je uvedena příležitost k vybudování nové čtvrti s vazbami do obytných území při Malešické ulici a zapojením památkově chráněného objektu funkcionalistického nádraží. Navržená změna požadavek naplňuje.

Současně řešené území patří mezi transformační území P/17. Jsou to plochy, u kterých se počítá s odlišným využitím, než je v současné době. Plocha NNŽ je navržena k využití především pro bydlení. Převládají plochy s funkčním využitím SV (všeobecně smíšené), případně SMJ (smíšené městské jádro). Tato skutečnost odpovídá okolnímu území a potřebám města.

## **D.III Vliv na hodnoty a skutečnosti z oblasti civilizačních hodnot, hmotných statků a rekreačního potenciálu**

Na řešených plochách se kromě památkově chráněné budovy Nákladového nádraží Žižkov nachází několik méně hodnotných objektů, které jsou využívány pro podnikání. Zpevněné plochy jsou využívány především pro parkování. Jak je uvedeno výše, jedná se o transformační území v centru města. Jeho využití je v souladu s požadavkem na snižování suburbanizace.

**ČÁST E**  
**VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ÚZEMNÍHO**  
**PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORIT**  
**ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO**  
**ZAJIŠTĚNÍ TRVALE UDRŽITELNÉHO**  
**ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH**  
**V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE**  
**NEBO V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO**  
**ROZVOJE**

## E.1 Naplnění priorit Politiky územního rozvoje ČR

Pro plánování a usměrňování územního rozvoje byly v rámci politiky územního rozvoje ČR stanoveny republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje. Tyto priority jsou vyhodnoceny v následující tabulce, přičemž pro hodnocení je provedeno pomocí následující stupnice:

v souladu	+
v rozporu	-
není možno určit	?
není řešeno v rámci ÚPD, neutrální vliv	0

V případě potřeby je hodnocení opatřeno komentářem.

V současné době je pro území České republiky schválena Politika územního rozvoje České republiky ve znění 5. aktualizace (úplné znění závazné od 11.9.2020). PÚR stanovuje republikové priority. Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit je uvedeno v následující tabulce:

Tabulka 56: Vztah k prioritám PÚR ČR

Priorita	Hodnocení	Komentář
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice....	0	
(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.	0	
(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. ...	0	
(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 oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ.
(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.	+	Naplněno předkládaným hodnocením.
(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.	0	

Priorita	Hodnocení	Komentář
(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.	0	
Priorita	Hodnocení	Komentář
(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. ...	+	Změna řeší nové využití území Nákladového nádraží Žižkov, které je v současné době nevyužívané. Jedná se o brownfield. Plocha bude využita především pro bydlení, snižuje se tím tlak na novou zástavbu v okolí Prahy (suburbanizace).
(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. ...	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ.
(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.	0	
(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) 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 pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobily pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.	0	
(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy 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).	0	
(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. ...	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu metra.



Priorita	Hodnocení	Komentář
(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. 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).	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu a stanici metra.
Priorita	Hodnocení	Komentář
(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.	+/-	V řešeném území jsou v současnosti koncentrace benzo[a]pyrenu na hranici imisního limitu. Řešená změna ovlivní tuto situaci v obou směrech (nárůst/pokles), avšak jen velmi mírně.
(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.	0	
(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat 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.	0	
(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umístění veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. 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. ...	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ. Umožňuje vytvoření nové obytné čtvrti.
(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností	0	

Priorita	Hodnocení	Komentář
(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů 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. ...	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu a stanici metra.
(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.	0	
(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.	0	
(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.	0	

## E.2 Naplnění priorit dle Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy

V následujících tabulkách jsou uvedeny nadřazené priority a zásady stanovené pro každou z oblastí trvale udržitelného rozvoje v ZÚR hl. m. Prahy právní stav k 29.5.2019. U každé priority je vyhodnocen způsob jejího naplnění v posuzované části Změny.

Tabulka 57: Vztah k prioritám ZÚR hl. m. Prahy

Priorita	Hodnocení	Komentář
1. Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	0	
2. Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	+	Změna se dotýká kulturní památky budovy NNŽ. Využití budovy NNŽ bude předmětem architektonické soutěže. Je vytvořen předpoklad pro revitalizaci kulturní památky.
3. Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	0	Je vyhodnoceno v ostatních částech VVURÚ.
4. Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ.
5. Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	0	
6. Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu metra.
7. Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do	0	

území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.		
8.Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu metra.
9.Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města	0	
10.Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	+	Změna předpokládá navýšení ploch zeleně. Je doporučeno plochou ZMK propojit Malešický les s parkem Židovy pece.
11.Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	+	Záměr přispěje k odstranění přítomné staré ekologické zátěži.
12.Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického centra.	0	

Tabulka 58: Vztah k zásadám ZÚR hl. m. Prahy – oblast životního prostředí (kulturní, přírodní a civilizační hodnoty)

<b>Obecné zásady</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Komentář</b>
<i>Ochrana kulturních hodnot</i>		
a)zajistit podmínky pro ochranu Památkové rezervace v hlavním městě Praze, včetně jejího ochranného pásma, jako unikátního architektonického souboru zapsaného do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO	0	
b) zajistit podmínky pro ochranu dalších rezervací, památkových zón, památkových souborů a objektů na území města zapsaných do seznamu nemovitých kulturních památek a jejich ochranná pásma	+	Změna se dotýká kulturní památky budovy NNŽ. Využití budovy NNŽ bude předmětem architektonické soutěže. Je vytvořen předpoklad pro revitalizaci kulturní památky.
c) vytvářet územní podmínky pro konverze dochovaných a nevyužívaných průmyslových objektů a opuštěných průmyslových území (brownfields)	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ. Nevyužívané NNŽ je v současné době brownfieldem.
d) zajistit podmínky pro ochranu prvků sídelní struktury podporující historickou paměť původní struktury osídlení a individualitu městských částí	0	
e) na celém území města zajistit podmínky pro ochranu archeologického dědictví	-	Plochy jsou na území s pravděpodobnými archeologickými nálezy. Při jejich ochraně je potřeba postupovat dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
<i>Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel</i>		
a) respektovat vyhlášená velkoplošná i maloplošná zvláště chráněná území přírody i jiné významné přírodní výtvoř, památné stromy, významné krajinné prvky a skladebné části územního systému ekologické stability (ÚSES), lokality	0	

<b>Obecné zásady</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Komentář</b>
soustavy NATURA 2000 a předměty jejich ochrany, chránit přírodní parky a rozvíjet zde pouze aktivity, které nenaruší přírodní rámec prostředí		
b) respektovat a chránit krajinný ráz zastavěného i nezastavěného území města, postupně zlepšovat prostupnost krajiny	0	
c) zachovat a rozvíjet zelené klíny, které se v městském prostředí vytvořily v souvislosti s konfigurací terénu	0	
d) zajistit propojení klínů zelenými osami tak, aby byl vytvořen nadřazený systém zeleně jako základ pro celoměstský systém zeleně a nově vytvořený zelený pás kolem Prahy	0	
e) koncipovat zelené osy tak, aby na obvodu Prahy podpořily zakládání nových zelených ploch v návaznosti na dochované segmenty příměstské nebo venkovské krajiny	0	
f) podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových	+/-	Dochází k navýšení ploch zeleně, přesto je jejich rozsah poměrně malý. Opuštěné NNŽ a související žel. tratě postupně zarůstají náletovou vegetací Tato zeleň bude většinou odstraněna.
g) nenavrhovat kapacitní zástavbu v pramenných oblastech malých vodních toků a nezastavovat údolnice drobných vodních toků	0	
h) zachovat integritu ÚSES a vytvářet předpoklady pro zajištění jeho územní spojitosti	0	
i) ve spolupráci s příslušnými orgány koordinovat návaznost ÚSES na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje	0	
j) respektovat a chránit stávající lesy, a to především pozemky určené k plnění funkcí lesa před jiným využitím.	-	Změnou dochází ke snížení záboru PUPFL oproti stávajícímu ÚP. Část lesních porostů bude převedena na ZMK s pevnou značkou D/H pro budoucí umístění tramvajové smyčky.
<b><i>Tvorba a ochrana životního prostředí</i></b>		
a) vytvářet podmínky pro snižování a eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území, včetně emisí z automobilové dopravy	-/+	Nová zástavba navyšuje objem dopravy v místě. Na druhé straně je součástí změny zrušení záměru Jarovské spojky, které se projeví v části území převážně snížením objemu dopravy.
b) snižovat podíl vytápění tuhými palivy vytvářením podmínek pro konverzi na nízkoemisní a bezemisní způsoby vytápění, a to zejména v oblastech kompaktního města	0	
c) vytvářet podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území	-/+	Nová zástavba navyšuje objem dopravy v místě. Na druhé straně je součástí změny zrušení záměru Jarovské spojky, které se projeví v části území snížením objemu dopravy.

<b>Obecné zásady</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Komentář</b>
d) vytvářet podmínky pro likvidaci starých ekologických zátěží v transformačních územích.	+	Na území je pravděpodobně stará ekologická zátěž v podobě kontaminace z žel. provozu.
<b>Odpadové hospodářství</b>		
a) vytvářet podmínky a plošné rezervy pro komplexní systém nakládání s komunálním odpadem s důrazem na recyklaci a využívání nerecyklovatelného zbytku komunálního odpadu a zpracování biologicky rozložitelného odpadu	-	Změnou dochází ke zrušení sběrného dvora.
b) zabezpečit dostatečné plošné rezervy pro nakládání s odpady po vyčerpání kapacity skládky S-OO Ďáblice,	0	
c) ve spolupráci se Středočeským krajem vytvářet podmínky pro realizaci integrovaného systému pro nakládání s odpady a v této souvislosti vytvářet podmínky pro vybudování nadregionálních zařízení pro nakládání s odpady.	0	

Tabulka 59: Vztah k zásadám ZÚR hl. m. Prahy – oblast hospodářského rozvoje

<b>Priorita</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Komentář</b>
a) vytvářet prostorové podmínky pro rozvoj oblužné sféry, vědy a výzkumu a pro vybrané obory průmyslu s vysokým zhodnocením materiálových a energetických vstupů, s vysokým podílem přidané hodnoty a výraznou inovační úrovní, s vazbami na vědu, výzkum a vývoj	0	
b) vytvářet prostorové podmínky pro další atraktivity související s cestovním ruchem směřující k rozptýlení návštěvnické zátěže z centrální části do dalších částí města	0	
c) zajistit územní rezervy pro dlouhodobé záměry výstavní a veletržní politiky města jako součást marketingových aktivit hl. m. Prahy	0	
d) chránit nadále zemědělskou půdu - zejména půdy I. a II. třídy ochrany; v oblastech s nižší bonitou podporovat zvýšení podílu trvalých porostů a zlepšení rekreační hodnoty a prostupnosti území pro rekreaci obyvatel	0	
e) upřednostňovat využívání stávajících areálů před zábořem půdy ve volné krajině	+	Jedná se o využití bývalého NNŽ.
f) podporovat využití mimoprodukční funkce zemědělství při tvorbě krajiny v okrajových částech města ve vazbě na vesnická sídla historického založení	0	
g) respektovat ochranu nerostného bohatství a při návrhu uspořádání území upřednostňovat řešení, která jsou z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství a dalších zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější.	0	

Tabulka 60: Vztah k zásadám ZÚR hl. m. Prahy – oblast urbanistické koncepce

<b>Priorita</b>	<b>Hodnocení</b>	<b>Komentář</b>
a) podpořit rovnoměrný rozvoj tří historicky utvářených pásem - celoměstského centra, kompaktního města a vnějšího pásma	0	
b) při rozvoji celoměstského centra respektovat statut Památkové rezervace v hl. m. Praze a navazujících památkových zón	0	
c) při rozvoji kompaktního města respektovat diferencované urbanistické a stavební hodnoty jednotlivých městských částí	+	Změna řeší transformační oblast a umožňuje vytvoření nové městské čtvrti. To odpovídá potřebám městské části Praha 3.
d) ve vnějším pásmu respektovat původní venkovský charakter	0	

Priorita	Hodnocení	Komentář
s tradičním obrazem sídel v krajině včetně krajinných a stavebních dominant		
e) snížit funkční a dopravní zátěž stávajícího celoměstského centra zahrnujícího Památkovou rezervaci v hlavním městě Praze a části navazujících čtvrtí Smíchova, Karlína a Vinohrad rozšířením tohoto centra do transformační oblasti Holešovice-Bubny-Zátory a dále ve větším rozsahu do k. ú. Karlín, Vinohrady a Smíchov	0	
f) vytvořit podmínky pro polycentrický rozvoj města a rozvíjet významná centra s podílem celoměstských funkcí - Dejvice, Nové Butovice, Palmovka, Opatov a Pankrác	0	
g) vytvořit podmínky pro transformaci nevyužívaných a nevhodně využívaných území - brownfields a přestavbových ploch	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ. Nevyužívané NNŽ je v současné době brownfieldem.
h) kapacity transformačních území uvnitř Městského okruhu ověřit z hlediska prostorového uspořádání a možnosti dopravní obsluhy území	+	Částečně naplněno předkládaným VVURÚ
i) nenavrhovat nová velkokapacitní obchodně-společenská centra plošného charakteru, nepřipouštět rozsáhlé přestavby stávající zástavby do podoby těchto center	0	Na ploše se předpokládá převaha výstavby objektů k bydlení.
j) podporovat regeneraci obytných a obslužných území	0	
k) rozšířit stávající vymezení kompaktního města o nové rozvojové oblasti pro městskou zástavbu rozličného charakteru a různé hustoty, zajistit nabídku území pro rozvoj aktivit příznivě působících na růst konkurenceschopnosti města	+	
l) situovat zařízení a areály s hromadnou návštěvností (např. sportovní) výhradně mimo centrální oblast města (zejména mimo Památkovou rezervaci v hl. m. Praze a památkové zóny) a mimo památkově chráněná území vesnických památkových rezervací nebo zón	0	
m) ve vnějším pásmu umožnit rozvoj jednotlivých, původně samostatných obcí bez jejich vzájemného srůstání při zachování kvality mezilehlé příměstské krajiny	0	
n) usměrňovat rozmístění pracovních příležitostí rovnoměrně s rozvojem celého města a v kontaktu s rozvojovými a transformačními oblastmi a podél rozvojových os tak, aby koncentrace nových pracovních příležitostí negenerovala nepřiměřené nové dopravní nároky	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ. Umožňuje vytvoření čtvrtí s potenciálním umístěním pracovních příležitostí v bezprostřední návaznosti na kapacitní linky hromadné dopravy.
o) doplnit stávající systém zeleně tvořený zelenými klíny směřujícími z volné krajiny do centra města o nové rozvojové plochy zeleně a o jejich významná tangenciální propojení	+	Změna potvrzuje rozšíření parku Židovské pece a částečně vymezuje propojení s Malešickým lesem plochami ZMK.
p) systémově dotvořit polyfunkční přírodní zázemí Prahy založením základních prvků zeleného pásu na území města; podporovat vazby na Pražský region	0	
q) zajistit rovnoměrné rozmístění ploch sloužících rekreaci obyvatel; při rozvoji rekreačních areálů celoměstského významu respektovat podmínky ochrany přírody a krajiny i ochrany urbanistického rázu prostředí včetně určující zástavby	0	



Priorita	Hodnocení	Komentář
r) vytvořit podmínky pro výstavbu nových mostů přes Vltavu a Berounku, které propojí části města na obou březích řek,	0	
s) vytvořit podmínky pro revitalizaci stávajících a zakládání nových veřejných prostranství a propojit zejména celoměstsky významná veřejná prostranství do jednoho systému	0	
t) vytvořit podmínky pro ochranu prostorové scény města, zejména se zřetelem na pohledově exponovaná území viditelná z historického centra města a jeho ochranného pásma	?	Míra vlivu bude záviset na konkrétním architektonickém ztvárnění.
u) vytvořit podmínky pro zajištění odpovídajícího občanského vybavení na celém území města, zejména základního občanského vybavení veřejnou infrastrukturou s přihlédnutím k dostupnosti, významu a charakteru lokality	+	Řešené plochy jsou převážně navrženy jako plochy smíšeného území v kategorii SMJ a SV, kde je takovéto využití možné.

### E.3 Vyhodnocení vlivů územního plánu na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje

Vyhodnocení vlivů navržené změny na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů je provedeno pro celou změnu ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území zpracovaného v rámci Územně analytických podkladů hlavního města Prahy. Součástí rozboru udržitelného rozvoje je hodnocení disproporcí mezi jednotlivými pilíři, které ohrožují rozvoj území v jeho trvalé udržitelnosti.

Vyhodnocení je provedeno v následující stupnici:

- + : změna má pozitivní vliv, redukuje nerovnováhu a posiluje trvale udržitelný rozvoj území
- : změna má negativní vliv, prohlubuje nerovnováhu a ohrožuje trvalou udržitelnost rozvoje území
- 0 : změna nemá vliv na uvedenou nerovnováhu/disproporci

Tabulka 61: Vliv na nerovnováhu uvnitř jednotlivých pilířů

	Jev	Vliv	Komentář
<b>Nerovnováha uvnitř ekonomického pilíře</b>			
I.1	Vysoká zátěž centra města aktivitami i dopravou a nedostatečný rozvoj městských subcenter	+	Změna řeší využití transformační oblasti NNŽ a vytváří tak podmínky pro rozvoj určitého subcentra mimo užší centrum města.
I.2	Poptávka po extenzivním rozvoji, který je v rozporu s principy udržitelného rozvoje	0	
I.3	Zájem investoru na tvorbě monofunkčních objektů a celků o velkém stavebním objemu a velké spádové oblasti, které narušují polyfunkční rovnováhu území	0	
I.4	Stavební programy s nižší přímou ekonomickou návratností (školy, bydlení, lokální vybavenost) jsou vytlačovány z centra města, čímž je podporována jeho funkční nerovnováha	+	NNŽ je funkčně vymezeno jako SMJ s podměrečnou značkou VV.
<b>Nerovnováha uvnitř sociálního pilíře</b>			
V.1	Nedostatečně koordinovaný postup Prahy a městských částí v oblasti sociálních služeb a sociální péče	0	
<b>Nerovnováha uvnitř environmentálního pilíře</b>			
VIII.1	Nedostatečné vytváření kvalitních alternativ formou veřejné a bezmotorové dopravy snižují efektivitu opatření k eliminaci negativních vlivů IAD	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu metra
VIII.2	Vysoká kvalita zemědělské půdy v konfliktu s požadavky na nižší míru zornění a vyšší ekologickou stabilitu	0	
<b>Nesoulad uvnitř institucionálního pilíře</b>			
X.1	Nedostatečné využívání nástrojů správy města se synergiím působením snižující efektivitu rozvoje města	0	
X.2	Politická nestabilita a omezená kontinuita politického rozhodování omezuje možnosti dlouhodobého koncepčního plánování	0	

Změna jednu nerovnováhu v ekonomickém pilíři prohlubuje a jednu zmenšuje. Jedná se o obecný problém umístění nové obytné zástavby v centru města, kdy na jednu stranu je pozitivní, že dochází k zabydlení center a ke snížení tlaku na realizaci zástavby v okrajových částech města, na druhou stranu nová zástavba přivádí do města novou automobilovou dopravu. Částečně to změna řeší podporou veřejné dopravy - vymezením nové tramvajové tratě, nové cyklostezky a vymezením územní rezervy pro trasu metra.

Tabulka 62: Vliv na disparity mezi pilíři udržitelného rozvoje

<b>Disparita mezi ekonomickým a sociálním pilířem</b>			
II.1	Vnější migrace saturující poptávku po chybějících profesích může vytvořit problém s pozdějším zapojením nových skupin obyvatel do společnosti	0	
II.2	Rostoucí sociální nerovnost způsobená liberálním tržním prostředím bez dostatečných kompenzačních opatření může způsobovat sociální a prostorovou segregaci obyvatel	0	
II.3	Zatěžování centra města aktivitami spojenými s intenzivním turistickým ruchem, který je zdrojem příjmu pražského hospodářství současně negativně ovlivňuje atraktivitu pro jiné městské funkce v dotčené oblasti (bydlení, volnočasové aktivity, neturistické služby)	+	Plocha je vymezena především pro bydlení.
<b>Disparita mezi ekonomickým a environmentálním pilířem</b>			
III.1	Extenzivní rozvoj zástavby na okraji města zvyšuje nároky na obsluhu IAD s růstem negativních vlivů na prostředí města	0	
III.2	Nedostatečně promyšlená intenzifikace vnitřního města může negativně ovlivnit vnitřní krajinu	-	Změna umožňuje zastavění transformačního území NNŽ především bytovou zástavbou (SMJ, SV). V blízkém okolí leží několik významných parků, které budou dotčeny zvýšenou návštěvností
III.3	Extenzivní rozvoj obytné (suburbanizace) i produkční zástavby (logistické a průmyslové parky) na úkor nezastavěné krajiny	0	
III.4	Negativní vlivy prostředků dálkové dopravy (letišť, vysokorychlostní vlaky, dálnice), která jsou ale podmínkou pro zapojení města do regionální městské sítě (Berlín, Mnichov, Vídeň, Varšava, Brusel, Londýn)	0	
III.5	Geomorfologicky-urbanistická charakteristika Prahy klade vyšší nároky na technická (ekonomická) řešení nové výstavby (například dopravní infrastruktury)	0	
III.6	Vlivem historického vývoje je vysoká koncentrace aktivit v centru města oproti okrajům, což zvyšuje požadavky na denní mobilitu a zatěžuje síť veřejné dopravy i uliční síť v centru města	0	
III.7	Nedostatečné zavádění opatření pro snížení projevů klimatické změny při přípravě územního rozvoje (vyšší retence vody v území, snížení vlivu tepelného ostrova, snížení spotřeby energií a produkce odpadů)	0	

Disparita mezi ekonomickým a institucionálním pilířem			
IV.1	Nízká míra investic do vědy a výzkumu a nízké využívání výsledku vědy, výzkumu a inovací v managementu města omezuje konkurenceschopnost města	0	
IV.2	Nedostatečně promyšlený územní rozvoj zvyšuje dlouhodobé náklady veřejného sektoru na správu území	0	
Disparita mezi sociálním a environmentálním pilířem			
VI.1	Pokračující nová bytová výstavba v oblastech vysokého deficitu vnitřní krajiny	0/-	Změna umožňuje zastavění transformačního území NNŽ především bytovou zástavbou (SMJ, SV). V blízkém okolí leží několik významných parků, které budou dotčeny zvýšenou návštěvností.
VI.2	Vysoká rekreační zátěž vnitřní a vnější krajiny ve městě v bezprostřední blízkosti města	-	
Disparita mezi sociálním a institucionálním pilířem			
VII.1	Požadavky na využívání kapacity lokální veřejné občanské vybavenosti mimopražskými obyvateli zatěžují veřejné rozpočty	0	
Disparita mezi environmentálním a institucionálním pilířem			
IX.1	Vysoké náklady na obnovu sítí technické infrastruktury při zavádění nových energeticky a materiálově úsporných řešení	0	

Z hlediska disparit Změna částečně řeší nesoulad mezi sociálním a ekonomickým pilířem a to cílem vytvořit novou obytnou čtvrť v centru města. Zde se dostává do střetu s environmentálním pilířem a prohlubuje disparitu mezi ním a sociálním a ekonomickým pilířem. Je zřejmé, že přísun nových obyvatel do území zvýší tlak na využívání okolních zelených ploch.

#### E.4. Shrnutí přínosu změny územního plánu

- Přínosy k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území
- Přínosy k vytváření podmínek pro předcházení předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích

Rizika ovlivňující potřeby života současné i příštích generací jsou shrnuta v definovaných problémech v rámci Rozborů udržitelného rozvoje území ÚAP hl. m. Prahy. Vyhodnocení přínosů nebo naopak prohloubení problémů řešitelných v rámci ÚPD je provedeno v následujících tabulkách.

V tabulkách je používáno následující značení:

+ : změna snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší

– : změna zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu

0 : změna nemá vliv na daný problém, netýká se ho

Tabulka 63: Vliv na identifikované problémy

Oblast	Problém k řešení	Vliv	Komentář
Celoměstské problémy	Nedostatečná koordinace řešení společných problémů a záměrů hl. m. Prahy a Středočeského kraje v pražské metropolitní oblasti	0	
	Problematické naplňování potenciálu města, rozšiřování vně „hradeb“.	0	
	Problémy s kvalitou prostorového utváření a kompozicí města.	+	Zpracovaná podkladová studie se snaží tyto problémy řešit.
	Nedostatečná podpora posilování systémů veřejných prostranství, parků a městské zeleně.	-	Oproti stávajícímu ÚP dochází k navýšení ploch zeleně, vzhledem k rozloze řešeného území a jeho plánovanému využití se jedná o poměrně malou plochu.
	Zdlouhavá a neukončená územně plánovací příprava.	0	
	Nedostatečná připravenost na demografické a sociální změny.	0	
	Malá ochrana nezastavěných a jinak hodnotných ploch.	0	
	Nekoordinovaná bytová výstavba bez adekvátní vybavenosti.	+	Plochy jsou vymezeny jako SMJ a SV, které umožňují umístit příslušnou vybavenost.
	Problémy se zajištěním plošných rezerv pro veřejnou vybavenost.	+	NNŽ je funkčně vymezeno jako SMJ s podměrečnou značkou VV.
	Nedobudovaná dopravní infrastruktura města.	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať, cyklostezku, územní rezervu pro trasu metra
	Zranitelnost systémů a přetíženost v určitých úsecích MHD.	0	
	Nedostatečné podmínky pro tříděný sběr a nakládání s odpady.	-	Změna ruší sběrný dvůr.
Urbanistické problémy	Problémy s naplňováním potenciálu území	+	Změna řeší revitalizaci křehkého území označeného K7 Žižkov – Nákladové nádraží, které je zároveň transformační oblastí nad 10 ha.
	Problémy s kumulací zájmů v území	0	
Problémy dopravní infrastruktury	Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti	0	
	Chybějící železniční zastávky	0	
	Nedostatečná kapacita v centrální části železničního uzlu Praha	0	
	Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy	0	
	Problém severojižní magistrály	0	

Oblast	Problém k řešení	Vliv	Komentář
	Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města	0	
	Četnost křižovek ve východní části Pražského okruhu	0	
	Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovek a křížení	0	
	Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel	0	
	Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou	0	
	Provozně kritické křižovatky	0	
	Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města	0	
	Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města	0	
	Chybějící kolejové spojení letiště Praha/Ruzyně s centrem Prahy	0	
	Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti	+	Změna upřesňuje vymezení územní rezervy pro trasu metra D
	Směry z regionu s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti	0	
	Značně zatížené úseky metra	0	
	Značně zatížené úseky tramvajových tratí	+	Změna vymezuje novou tramvajovou trať.
	Problematické přestupní terminály veřejné dopravy	0	
	Sledovaná nová paralelní RWY 06R/24L letiště Praha/Ruzyně	0	
	Výhledový rozsah provozu na stávající RWY 12/30 letiště Praha/Ruzyně	0	
Problémy technické infrastruktury	Přetížení vodojemů.	-	
	Oblasti bez veřejného vodovodu.	0	
	Přetížení lokálních čistíren odpadních vod.	0	
	Oblasti bez veřejné kanalizace.	0	
	Nedokončená realizace protipovodňových opatření	0	
	Problémy zásobování teplem	0	
	Krizové napájení elektrickou energií v případě Black-Outu.	0	
	Problémy elektronických komunikací	0	
	Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v Ďáblicích a jejího rozšíření.	0	
Problémy životního prostředí	Současné zatížení města zhoršenou kvalitou ovzduší.	-/+	
	Liniové zdroje znečištění ovzduší 5–20 NO <sub>x</sub> t/rok/km a nad 20 NO <sub>x</sub> t/rok/km.	0	
	Bodové zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 a REZZO 2.	0	
	Současné zatížení města hlukem.	-/+	
	Nesoulad vymezení ÚSES.	0	

Přínos Změny č. 2600 je především v oblasti urbanismu. Plocha bývalého nákladového nádraží byla zařazena mezi transformační oblasti, mezi území s potenciálem vytvoření nové obytné čtvrtě. To Změna č. 2600 umožňuje. V území převažují plochy s funkčním využitím všeobecně smíšené SV umožňující umístění budov pro veřejnou vybavenost. Kódy F až K byly navrženy s ohledem na okolní



---

zástavbu a terén. Jsou navržena příslušná dopravní napojení MHD. Tím jsou naplněny některé z celoměstských problémů a částečně také problémů v dopravní infrastruktuře. Vytvoření nové obytné čtvrti v centrální části hl. m. Prahy ale prohlubuje problémy související s navýšením dopravy a to v oblasti stávající hlukové zátěže a znečištění ovzduší z dopravy.

# **ČÁST F VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRNUTÍ**

Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území je jedním z úkolů územního plánování. Udržitelný rozvoj území spočívá ve vyváženém vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel (tj. příznivé sociální podmínky). Uvedené tři skupiny podmínek se obecně nazývají pilíře udržitelného rozvoje. Vyhodnocení vlivů změny ÚP udržitelný rozvoj území představuje vyhodnocení vyváženosti vztahu těchto tří pilířů. V rámci ÚAP hl. m. Prahy byl identifikován ještě jeden pro město důležitý pilíř a to pilíř institucionální.

Z provedeného hodnocení je zřejmé, že navržená změna ÚP se dotýká všech tří základních pilířů.

V rámci ÚAP hl. m. Prahy byla zpracována SWOT analýza, která definovala silné a slabé stránky území hlavního města a případné příležitosti a ohrožení. Následující hodnocení vlivů na environmentální, sociální a hospodářský pilíř vychází z hodnocení vlivů navrhované změny na jednotlivé složky SWOT analýzy a z vlivů na definované problémy a přítomné hodnoty. Do hodnocení vlivů na environmentální pilíř byly zahrnuty také závěry předkládaného hodnocení vlivů na životní prostředí (část A - SEA).

#### Vliv změny ÚP na příznivé životní prostředí (environmentální pilíř)

V rámci hodnocení vlivů na životní prostředí byl identifikován potenciální významný negativní vlivy navržené změny na hmotné statky a kulturní dědictví. Změna se významně týká vyhlášené kulturní památky Nákladové nádraží Žižkov. Změna umožňuje revitalizaci nádraží. Míra vlivu bude záviset na konkrétním projektu. Nezbytná je spolupráce s orgánem státní památkové péče.

Potenciální mírné negativní vlivy byly identifikovány na obyvatelstvo (především hluk, znečištěné ovzduší), ovzduší a klima (navýšení dopravy), biologická rozmanitost, fauna, flóra (přítomnost zvláště chráněných druhů živočichů a vzrostlých stromů na ploše), vody (navýšení spotřeby vody, navýšení odpadních vod, navýšení zpevněných ploch), půdy (zábor ZPF). Velmi obtížně identifikovatelný je vliv na krajinu. Území je rozsáhlé, je navržena výšková zástavba. Pozitivní je umístění za terénním zlomem.

U hlukové a imisní zátěže byl na části území identifikován negativní vliv (dojde k mírnému zhoršení stavu), na části vliv pozitivní (dojde ke zlepšení stavu). Obecně lze říci, že nárůst imisní zátěže lze očekávat zejména v západní části posuzovaného území, naopak pokles koncentrací byl vypočten na jižním okraji zájmového území, podél Jarovské spojky navržené v platném ÚP. I přes mírné zvýšení imisní zátěže vlivem posuzované změny není třeba očekávat zvýšení imisní zátěže nad hranice imisních limitů. Na základě provedených modelových výpočtů lze v území vlivem navrhované změny očekávat pouze minimální změny hlukové zátěže oproti výhledovému horizontu po naplnění ÚP (tj. stavu bez provedení změny). Nárůst u dominantního zdroje hluk u území, silniční dopravy, nepřekročí 0,9 dB.

Oproti stávajícímu územnímu plánu změna navyšuje plochy zeleně. Východně budovy NNŽ umisťuje plochu ZMK a propojuje plochou ZMK rozšířený park Židovské pece a Malešický les. Linie ZMK je však velmi úzká, aby mohla plnit ekologickou, estetickou či hygienickou funkci a je doporučeno její rozšíření. Za pozitivní lze považovat vymístění plochy pro komunikaci S2 z kompaktního lesního porostu Malešický les. Změna ale snižuje plochu lesa na úkor městské zeleně (ZMK) s plánovanou tramvajovou smyčkou (značka D/H).

V rámci hodnocení vlivů na životní prostředí byly identifikovány možné mírné negativní synergické a kumulativní vlivy na obyvatelstvo, ovzduší a klima, vody, biologickou rozmanitost, faunu a flóru. U vlivu na krajinný ráz a hmotný majetek, kulturní památky nelze v současné době potenciální vliv identifikovat.

Všechny identifikované negativní vlivy lze zmírnit opatřeními navrženými v rámci předkládaného SEA hodnocení (kapitola A) případně opatřeními navrženými v procesu EIA, v územním či stavebním řízení. Vliv na environmentální pilíř je proto akceptovatelný.

Z hlediska vyhodnocení vlivů na SWOT analýzu ÚAP bylo identifikováno prohlubování následující hrozby:

- efekt tepelného ostrova
- přetrvávající akustické zatížení hlukem z dopravy
- enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů

Byl identifikován pozitivní vliv na hrozby:

- postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb se Středočeským krajem
- tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory nezastavitelných ploch

Dále byl identifikován možný podíl navrhované změny ÚP na slabých stránkách:

- zvýšená rekreační zátěž a s tím související poškození lesů i jiných přírodě blízkých prvků v důsledku jejich nedostatečné rozlohy a nerovnoměrného rozložení na území města
- likvidace vegetace na rostlém terénu v některých vnitroblocích
- relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším
- relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem zejména v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem
- existence tepelného ostrova
- vysoká míra světelného znečištění
- probíhající nová výstavba na volných nezastavěných plochách, generující zvýšené nároky na dopravu
- vysoké zatížení automobilovou dopravou
- rušení železničních vleček
- negativní dopady automobilového provozu a kongescí na území města na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek), na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD
- vyčerpaná nebo překročená kapacita některých vodojemů a vybraných místních ČOV

Navržená změna oslabuje působení slabé stránky (má pozitivní vliv):

- ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů, vznik rozsáhlých neudržovaných a neprostupných přírodních ploch bez jasného programu, které často vytvářejí bariéru v území
- výstavba v nezastavěném území v okraji města, narůstající suburbanizace
- narušování vizuální scény města a střešní krajiny nerespektování charakteru místa (neuvážené zásahy do měřítka a kapacit stávající zástavby)
- nízké zastoupení cyklistické dopravy na počtu vykonaných cest

- nedokončená páteřní dopravní infrastruktura (především Pražský okruh, tramvajové tratě, metro, železniční spojení letiště s centrem města, přemostění Vltavy apod.)
- degradace veřejných prostranství vlivem automobilového provozu a parkování na úkor pěších a cyklistů
- přetížení úseků metra a tramvajové sítě v centru města
- nedostatečné či zcela chybějící hospodaření s dešťovou vodou v urbanizovaném území

Navržená změna oslabuje následující silné stránky:

- 
- velký rozsah transformačních ploch v zastavěných částech města, umožňující rozvoj koncentrovaného města i městské krajiny
- dobře organizovaný a fungující tříděný sběr odpadů

Navržená změna posiluje následující silné stránky:

- bohaté a rozsáhlé kulturní dědictví
- potenciál pro vznik nových parků na plochách tzv. brownfields, zejména v hustě zastavěném území
- prostorové uspořádání struktury města (kompaktní uvnitř, rozvolněné na okraji) je v souladu s dostředným charakterem města
- obsluženost města kvalitní a výkonnou veřejnou dopravou a vysoká míra jejího využívání
- vysoký podíl užívání veřejné dopravy
- příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu
- významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy
- vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí – na zemní plyn ze sítě, na systémy centrálního zásobování teplem, aj.

Navržená změna oslabuje následující příležitosti:

- odstranění deficitů dopravní infrastruktury

Navržená změna využívá následující příležitosti:

- celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)

Celkově navržená změna ÚP environmentální pilíř mírně oslabuje.

#### Vliv změny ÚP na příznivé sociální podmínky (sociální pilíř)

V rámci hodnocení vlivu změny ÚP na sociální podmínky byl identifikován pozitivní vliv především v oblasti bydlení. Jádrová oblast NNŽ je navržena jako smíšené městské jádro s umístěním veřejného vybavení, ostatní území je vymezeno pro všeobecně smíšené využití s kódem zástavby od F, G, H, I a K. Plánována je převaha funkce bydlení. Plocha je doplněna dopravní infrastrukturou. Osou území je navržená tramvajová trať kopírující stávající železnici.

Z hlediska vyhodnocení vlivů na SWOT analýzu ÚAP bylo identifikováno prohlubování následující hrozby:

- enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- destrukce přirozené městské struktury a zvýšené nároky na dopravní obsluhu spolu s nadměrným zatížením komunikační sítě Prahy v důsledku pokračující výstavby kapacitních monofunkčních zón a nekontrolovaného nárůstu sídel ve volné krajině v Praze i v jejím kontaktním území

**Byl identifikován pozitivní vliv na hrozby:**

- tlak na bytovou výstavbu na volných plochách v okraji a okolí města s vysokými nároky na vybavenost, infrastrukturu a dopravu z důvodu majetkového přístupu a realitního zájmu
- nekoncepční a nekoordinovaný rozvoj veřejných prostranství

**Navržená změna prohlubuje působení slabé stránky (má negativní vliv):**

- výstavba a pokračující mnohdy neuvážená privatizace obecního bytového fondu

**Navržená změna oslabuje působení slabé stránky (má pozitivní vliv):**

- výstavba v nezastavěném území v okraji města, narůstající suburbanizace
- nízká úroveň městského parteru a pomalá revitalizace veřejných prostorů
- degradace veřejných prostranství upřednostňováním fyzického uspořádání a organizace prostoru pro nároky individuální automobilové dopravy
- chybějící hierarchie veřejných prostranství a související důraz na budování vnitřních vazeb a prostupností
- celkově nízká hustota obyvatel na území města
- vylidňování centra města v kombinaci se značnou koncentrací pracovních příležitostí vedoucí k zvýšené mobilitě
- nedostatečné kapacity mateřských škol v částech Prahy s dynamickým rozvojem bydlení
- nevyváženost kapacit základních škol, kdy zejména na velkých sídlištích jsou kapacity volné, zatímco v okrajových částech Prahy a dalších lokalitách s dynamickým rozvojem bydlení místa chybí

**Navržená změna posiluje následující silné stránky:**

- prostorové uspořádání struktury města (kompaktní uvnitř, rozvolněné na okraji) je v souladu s dostředním charakterem města
- dostatečná kapacita bytového fondu, jeho technická vybavenost a relativně vysoká obydlí
- vysoký podíl obytného území v zastavěném území

**Navržená změna využívá následující příležitosti:**

- zájem města a developerů o doplnění přirozené mnohavrstevné struktury města, preference polyfunkčnosti a pestrosti využití výstavby
- zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch zejména v centru a středu města
- uvolnění stavebních uzávěr velkých transformačních území
- nárůst zájmu nové generace o městské bydlení a městský způsob života
- přeměna části transformačních území pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity občanů

Celkově lze navrženou změnu ÚP hodnotit pozitivně z hlediska sociálního pilíře.

**Vliv změny ÚP na hospodářský rozvoj**

Nákladové nádraží Žižkov je dlouhodobě nevyužívané pro železniční dopravu. Celé území bylo zařazeno mezi transformační oblasti s velkým potenciálem. Rozsáhlé plochy železniční dopravy (DZ) vymezené na ploše nákladového nádraží Žižkov jsou změnou transformovány na převážně plochy všeobecně smíšené. Funkční využití by mělo převažovat bydlení doplněné obchody a službami. Většina pozemků je v soukromém vlastnictví.

**Navržená změna oslabuje působení slabé stránky (má pozitivní vliv):**

- v hranicích Prahy vysoký podíl nezastavěného území a vysoký podíl produkčních krajinných ploch
- nevyjasněné závazné podmínky a nedokončená koncepční příprava pro výstavbu na významných transformačních plochách, svazující možnosti rychlé transformace území

- dosavadní nízká míra využívání transformačních ploch k novému rozvoji

Navržená změna oslabuje následující silné stránky:

- velký rozsah transformačních ploch v zastavěných částech města, umožňující rozvoj koncentrovaného města i městské krajiny

Navržená změna využívá následující příležitosti:

- zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch na území města
- zájem města a developerů o doplnění přirozené mnohavrstevné struktury města, preference polyfunkčnosti a pestrosti využití výstavby
- zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch zejména v centru a středu města
- uvolnění stavebních uzávěr velkých transformačních území
- využití transformačních území pro výstavbu nových kancelářských kapacit plně začleněných do městské struktury

Celkově lze navrženou změnu ÚP hodnotit pozitivně z hlediska hospodářského pilíře.

### Shrnutí:

Z provedeného hodnocení VVURÚ vyplývá, že navrhovaná změna je možná s následujícími podmínkami:

#### **Koncepční opatření**

nejdou navrhována

#### **Prostorová opatření**

- Vytvořit spojitý pás zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšířit linii ZMK v prostoru nákladového nádraží.

#### **Projektová opatření**

- V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.
- Podporovat výsadby dřevin podél komunikací.
- Provést výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů (např. vytvoření náhradních biotopů).
- Před realizací záměru zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.
- Vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy.
- Realizaci záměru umožnit až po realizaci druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.
- Realizaci záměru umožnit až po prokázání požadované retence srážkových vod.
- Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.



- V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- Stanovit plochy pro umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti od obytných budov.
- Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.
- V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).
- Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukujícím emise z vytápění v daném místě.
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby. Případně lze využít prosklené předsazené fasády, úplné zasklení terasy, lodžie nebo balkonu.
- Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu, resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).
- Pro každý záměr výstavby zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez.
- Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.

- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.
- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit dopravy automobilové, realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).
- Pro ochranu zdraví osob realizovat zklidněné komunikace a obytné zóny a dále odpovídající infrastrukturu umožňující bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

Pro oblast **sekundárních, synergických a kumulativních vlivů** jsou navržena následující opatření:

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku,
- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru