

**Vyhodnocení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy
z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví
zpracované dle zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění**

**Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy
„Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická
na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“**



Předkladatel: Útvar rozvoje hl. m. Prahy
Hradčanské náměstí 8
118 54 Praha 1

Zpracovatel dokumentace SEA:
E K O L A group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Zakázkové číslo : 267.02.06/34.006

O B S A H

O B S A H	3
1. Obsah a cíle změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, její vztah k jiným koncepcím.....	8
2. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy	23
3. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy významně zasaženy	61
4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí	88
5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení	97
6. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí.....	103
7. Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy	128
8. Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů (např. technické nedostatky nebo nedostatečné know-how)	133
9. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí	138
10. Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy	139
11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu	140
12. Vliv změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na veřejné zdraví.....	143
13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	146
14. Souhrnné vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	151
Přílohy	167

Samostatné přílohy dokumentace SEA

Příloha č. 1 – Vliv změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy na akustickou situaci

Příloha č. 2 – Vliv změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy na znečištění ovzduší

Příloha č. 3 – Vliv změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy na veřejné zdraví

Příloha č. 4 – Dopravně-inženýrské podklady

Přehled nejdůležitějších používaných zkratek

BIS dráha	Označení paralelní RWY (vzletová a přistávací dráha)
BPEJ	Bonitované půdně ekologické jednotky
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČNR	Česká národní rada
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČSL	Česká správa letišť
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DH	Plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DP	Dobývací prostor
DU	Urbanisticky významné plochy a dopravní spojení
EIA	Hodnocení vlivů na životní prostředí
GO HMP	Generel odvodnění hl. m. Prahy
HD	Hromadná doprava
HMP	Hl. m. Praha
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	Individuální automobilová doprava
IH _d	Průměrná denní imisní koncentrace znečišťující látky (μg/m ³)
IH _k	Krátkodobá imisní koncentrace znečišťující látky (μg/m ³)
IH _r	Přírůstek průměrné roční imisní koncentrace znečišťující látky (μg/m ³)
k.ú.	Katastrální území
L _A	Hladina akustického tlaku A
L _{Aeq,T}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku (dB)
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
LR	Lesní porosty
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP SÚRM	Magistrát hl. m. Praha Sekce útvaru rozvoje města
MÚK	Mimoúrovňové křížení
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NPÚ	Národní památkový ústav
NRTM	Nová rakouská tunelování metoda

OOP MHMP	Odbor ochrany prostředí Magistrát hl. m. Prahy
OÚP MHMP	Odbor územního plánu Magistrát hl. m. Prahy
p.č.	Parcely číslo
PHO	Pásma hygienické ochrany
PID	Pražská integrovaná doprava
PP	Parkové plochy
PP	Přírodní památka
PR	Přírodní rezervace
PRAK	Rychlodráha Praha – Letiště Ruzyně – Kladno
PT	Pražská teplárenská
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
SEA	Posuzování koncepcí z hlediska jejich vlivu na životní prostředí
SLI	Státní letecká inspekce (předchůdce Úřadu pro civilní letectví)
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SV	Všeobecně smíšené území
SZÚ	Současně zastavěné území
TBM	Tunnel Boring Machine
ÚDI	Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy
ÚP	Územní plán
ÚPn SÚ	Územní plán sídelního útvaru
ÚRM	Útvar rozvoje hl. m. Prahy
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚTJ	Územně technická jednotka
VKP	Významný krajinný prvek
VPD	Vzletová a přistávací dráha
VUSS	Vojenská ubytovací a stavební správa Praha
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
ZMK	Zeleň městská a krajinná
ZP	Parky, historické zahrady a hřbitovy
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚ	Zastavitelné území
ZÚJ	Základní územní jednotka
ZZŘ	Závěry zjišťovacího řízení

Úvod

Předkládaná dokumentace se zabývá vyhodnocením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí v souvislosti se změnou Z 1344/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

Změna Z 1344/00 byla vyňata pro samostatné zpracování, projednání a schválení z množiny 6. vlny změn ÚP SÚ hl.m. Prahy a tím i z již zadaného Vyhodnocení SEA 6. vlny změn.

Zájmové území dotčené změnou Z 1344/00 se nachází na území městské části Praha 6, Praha 5 a Praha 17, konkrétně v k.ú. Dejvice, Vokovice, Veleslavín, Břevnov, Motol, Řepy a Ruzyně.

Legislativní rámce posouzení vlivů navržené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí

Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy je vyhodnocena v souladu se závěry zjišťovacího řízení OOP MHMP ze dne 17. 3. 2005 (č.j. MHMP-039895/2005/001/OZP/VI) a v souladu s ustanovením § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Dokumentace je zpracována přiměřeně v rozsahu přílohy č. 9 výše zmíněného zákona. Při posouzení vlivů navržené změny územního plánu na životní prostředí bylo postupováno podle stavebního zákona č. 50/1976 Sb. v platném znění a v rozsahu stanoveném tímto zákonem.

Posouzení vlivu navržené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí bylo zpracováno v souladu s Metodikou posuzování koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004).

Postup hodnocení SEA

Posouzení vlivů Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí zpracoval SEA tým vytvořený speciálně pro daný úkol z pracovníků společnosti EKOLA group, spol. s r.o. a jimi přizvaných externích odborníků v průběhu července až října 2006.

SEA tým v rámci zpracování této dokumentace úzce spolupracoval se zpracovatelem Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy Útvarem rozvoje hl. m. Prahy, resp. s příslušnými pracovníky odboru infrastruktury, oddělení SEA atd. a v neposlední řadě i se zhotovitelem SEA 6. vlny změn ÚPn SÚ hl.m. Prahy ing. arch. Willy Hánou, CSc.

Základním podkladem pro zpracování dokumentace SEA byly dokumentace a studie předané objednatelům a další podrobné podklady, které SEA tým získal na příslušných institucích státní správy (např. Odbor infrastruktury ÚRM, Odbor ochrany prostředí MHMP) a dalších odborných institucích (orgány zabývající se problematikou dopravní obsluhy hl. m. Prahy - ROPID, ÚDI hl. m. Prahy).

Text dokumentace je doplněn grafickými přílohami, které poskytují přehled o dané situaci, o místních podmínkách a jsou podkladem pro snadnější orientaci v problému. Další informace byly získány při vlastním průzkumu terénu či z dostupných ročenek a dalších publikací (viz. seznam použité literatury uvedený na závěr dokumentace).

Vzhledem k tomu, že již v této fázi projektových příprav byla k posuzované změně územního plánu k dispozici řada detailních podkladů a studií, mohla být daná dokumentace SEA

oproti běžným zvyklostem koncepčního posouzení zpracována v řadě sledovaných aspektů velmi detailně.

V průběhu zpracování dokumentace byla ve spolupráci se zpracovatelem změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy korigována technická stránka záměru z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a bylo hledáno řešení k minimalizaci vlivů plánovaných záměrů na životní prostředí.

Tým zpracovatele (pořizovatele) Změny Z 1344/00 a SEA tým se v průběhu zpracování dokumentace SEA sešel na několika pracovních schůzkách. Na těchto pracovních schůzkách byly diskutovány připomínky SEA týmu k dané koncepci a probíhala diskuse nad zpracováním samotné dokumentace.

V rámci procesu pořizování dané změny ÚP je jednou ze závěrečných fází veřejné projednání konceptu změny Z 1344/00, které svolává pořizovatel této změny (OÚP MHMP). Předmětem diskuze je i obsah dokumentace SEA.

Na základě obdržených připomínek v rámci projednání konceptu změny dotčenými orgány státní správy resp. veřejností, návrhů na úpravy a doplnění textu bude následně dopracováno konečné znění vyhodnocení SEA navržené změny Z 1344/00 v dohodnuté lhůtě (tj. do 1 měsíce po obdržení stanovisek DOSS a veřejností po veřejném projednání konceptu změny).

Vzhledem k multidisciplinárnímu charakteru předkládané dokumentace na řešení spolupracovali odborníci na jednotlivé problematiky.

Dokumentaci zpracovala:

Ing. Zuzana Mattušová

Na dílčích částech spolupracovali:

RNDr. Tomáš Bajer	(vlivy na ovzduší)
Ing. Vladislava Bejčková	(vlivy na akustickou situaci)
Mgr. Pavel Dušek	(grafické výstupy)
Ing. Jitka Ondráčková	(vlivy na akustickou situaci)
Ing. Jitka Růžičková	(vlivy na veřejné zdraví)

Vedoucím řešitelského týmu byl :

Ing. Libor Ládyš

(osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993,
prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 48068/ENV/06 ze dne 9. 8. 2006)

1. OBSAH A CÍLE ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

Název

Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“

Stručný popis navržených variant řešení změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Předmětem navržené změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy je prodloužení trasy metra A z Dejvické směrem na letiště Ruzyně.

Navržené prodloužení trasy metra A je v rámci dokumentace SEA hodnoceno ve dvou variantách vedení trasy (varianta 1 a varianta 2), které navazují na předcházející prověřovací studie [např. „Prověřovací studie na koncové body metra“ (MHMP SÚRM, duben 2002), „Srovnávací studie variant prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická“ (MHMP SÚRM, říjen 2004), „Prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická - prověření varianty R“ (ÚRM, březen 2005)] a zároveň reagují na připomínky, které vzešly z projednání návrhu konceptu.

Oproti původní tzv. variantě „R“ prodloužení trasy „A“ metra ze stanice Dejvická, která využívala železniční stopu v úseku Dlouhá Míle - Letiště Ruzyně, je posuzovaná trasa kratší o 1,2193 km (varianta 1), resp. 1,0643 km (varianta 2).

Varianta 1 trasy prodloužení metra A je vedena v trase Dejvická - Červený Vrch -Veleslavín - Petřiny - Motol - Bílá Hora – Dědina - Dlouhá Míle - Letiště Ruzyně.

Navržená varianta 2 trasy prodloužení metra A je vedena v trase Dejvická - Červený Vrch - Veleslavín - Petřiny - Motol - Bílá Hora - Dědina - Dlouhá Míle - Staré Letiště - Letiště Ruzyně.

Navržené prodloužení metra A zachovává možnost větvení trasy za stanicí Bílá Hora do směru Řepy – Zličín trasy B. Větvení trasy je předmětem změny územního plánu SÚ hl.m. Prahy č. 1924/07. Navržené propojení metra by v budoucnu umožnilo zlepšení dopravního spojení mezi MČ Praha 6, MČ Praha 17 - Řepy a MČ Praha 5 – Zličín a tím snížit dopravní zátěž linek metra A a B v centrální části města.

Trasa prodloužení metra A je navržena podle standardních norem pro projektování pražského metra:

Návrhová rychlost:	v = 80 km/hod
Minimální poloměr směrov. oblouku:	R = 500 m
Minimální poloměr v prostoru letiště Praha Ruzyně:	R = 350 m
Maximální dovolený podélný sklon:	40 ‰
Užitný podélný sklon:	39,5 ‰

Tab. č. 1 Základní parametry trasy

	Cílový stav Varianta 1	Cílový stav Varianta 2	Etapizace do stanice Motol
Stavební délka navrhované úseky	12,7937 km	12,9464 km	5,6638 km
Provozní délka navrhovaného úseku	12,7 km	12,9 km	6,0 km
Počet stanic	8	9	4

Tab. č. 2 Varianta 1 vedení trasy prodloužení metra A - parametry jednotlivých stanic

Název stanice	Typ stanice	Hloubka TK pod terénem [m]	Čas výstupu [s] ¹⁾	Mezistaniční vzdálenost [km]
<i>Letiště Ruzyně</i>	ražená	22,0	90+26 = 116	2,465
<i>Dlouhá Míle</i>	ražená	18,4	43+26 = 69	0,866
<i>Dědina</i>	hloubená	13,3	24+58 = 82	2,211
<i>Bílá Hora</i>	ražená	50,3	201+24 = 225	1,202
<i>Motol</i>	ražená	19,2	23+42 = 65	1,485
<i>Petřiny</i>	ražená	37,6	150+44 = 194	1,220
<i>Veslavín</i>	ražená	20,5	107+21 = 128	1,125
<i>Červený Vrch</i>	ražená	27,8	85+45 = 130	2,175 ²⁾
<i>Dejvická</i>	(stávající)			

Pozn. k tab. č. 2: 1) čas od příjezdu vlaku do výstupu z vestibulu (odhad)

2) po vybudované obrátové koleje pouze 1,834 km

Tab. č. 2a Varianta 2 trasy prodloužení metra A – modifikace trasy přes Staré Letiště

Název stanice	Typ stanice	Hloubka TK pod terénem [m]	Čas výstupu [s] ¹⁾	Mezistaniční vzdálenost [km]
<i>Letiště Ruzyně</i>	ražená	22,0	90+26 = 116	1,701
<i>Staré Letiště</i>	hloubená	13,3	53+27 = 80	
<i>Dlouhá Míle</i>	ražená	18,4	43+26 = 69	0,917

Etapizace výstavby

Etapizace výstavby není předmětem pořizované změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy. Konkrétní etapizace zprovoznění dílčích úseků trasy vyplyne z rozhodnutí města na základě projektové přípravy trasy v dalších fázích projektové dokumentace a dostupných finančních prostředků. Na úrovni ověřovací studie sloužící jako podklad ke změně ÚPn byla prokázána možnost etapového ukončení ve stanicích Petřiny, Motol nebo Bílá Hora.

Organizace provozu

Z hlediska provozu vlakové dopravy jsou ve vazbě na jednotlivé stanice na trase rozmístěna kolejiště pro obrat a deponování vlakových souprav, která zároveň zohledňují možnost postupného uvádění trasy do provozu, organizaci dopravy během mimořádných situací v provozu a variabilitu jízd služebních vlaků pro provádění údržby v pravidelných nočních výlukách.

Kolejiště pro obrat a deponování souprav je navrženo v koncové stanici Letiště Ruzyně, v etapové stanici Motol a ve stanici Petřiny. Kolejové propojení pro obrat vlaků ve stanici je navrženo ve stanici Dlouhá Míle a Bílá Hora. Obrat vlaků je tímto uspořádáním umožněn přibližně v rozmezí cca 5 km délky trasy.

Stručný popis navržené trasy prodloužení metra A

Následující popis trasy je zpracován ve směru staničení, tj. směrem od stanice Letiště Ruzyně do stanice Dejvická. Výchozím podkladem byla Ověřovací studie pro koncept návrhu změny Z 1344/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy a posouzení SEA (Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 2006).

- **Stanice Letiště Ruzyně**

Stanice Letiště Ruzyně (střed stanice km 3,377) je navržena jako ražená s ostrovním nástupištěm, jednovestibulová s temenem kolejnice v hloubce cca 22,0 m pod terénem.

Maximální podélný spád dosahuje hodnoty 30 ‰. Vlastní prostor stanice, obratových a odstavných kolejí je navržen v normovém sklonu 3 ‰.

Za koncovou stanicí jsou navrženy obrátové a odstavné koleje pro deponování vlakových souprav v klasickém čtyřkolejném uspořádání, které umožňuje dosažení maximální univerzality řešení v širších provozních souvislostech.

Poloha, výškové uložení stanice a její vazby do území jsou koordinovány s rozvojovými záměry letiště a výhledově uvažovanou dostavbu přilehlého území, dále pak i s předpokládanou realizací zastávky železničního spojení letiště s centrem města. Přitom je zohledněna potenciální možnost zahloubení této zastávky s cílem následného podchodu trasy železnice pod budovou nového letištního terminálu Sever II a rozšíření železniční zastávky přidáním další koleje s nástupištěm na severní straně.

Vazby k oběma částem letištního terminálu Sever jsou řešeny podzemním koridorem v přímém vztahu ke krátkému přestupnímu uspořádání mezi navrhovanou stanicí metra a zastávkou železnice. Zároveň je řešena i vazba k povrchovému uspořádání letištního prostoru, respektive spojovacímu objektu mezi letištními terminály. Jedná se o možnost přímého výstupu do tohoto prostoru z čela nástupiště nově budované stanice metra.

V současné době není řešení tohoto uzlu z hlediska dalšího možného rozvoje a uspořádání definitivní. Výstavba nové odbavovací haly neuvažovala s případným pokračováním trasy železnice na západ (například směr Kladno). Z toho vyplývá výše zmíněná možnost celkové revize řešení trasy a zastávky železnice.

Za stanicí Letiště Ruzyně (ve smyslu staničení) je trasa přivedena nejprve pravostranným obloukem $R = 1000$ m a následně levostranným $R = 10000$ m do prostoru terminálové stanice Dlouhá Míle situované v přímém úseku a šikmo protínající železniční stopu. Trasa je v tomto úseku vedena ve dvou samostatných ražených tunelech.

Vzdálenost středů stanic je 2 465 m.

Na staniční tunel stanice Letiště Ruzyně budou navazovat 2 jednokolejné tunely délky 2 310 m směrem ke stanici Dlouhá Míle. Ražba tunelů je uvažována pomocí razících mechanismů TBM, ostění montované železobetonové. Pro nasazení razících strojů bude využita otevřená stavební jáma stanice Dědina a přilehlých hloubených tunelů. Celková délka otevřené stavební jámy bude 450 m. Postup výstavby je nutno navrhnout tak aby razící stroje mohly projet stanicí Dlouhá Míle.

- ***Stanice Staré Letiště (varianta 2 trasy prodloužení metra A)***

Základní vedení trasy je v úseku mezi stanicemi Letiště Ruzyně a Dlouhá Míle směřově korigováno tak, aby zde bylo možné realizovat nově vloženou stanicí Staré letiště.

VARIANTNÍ ÚSEK TRASY JE STANIČEN SAMOSTATNĚ A STŘED STANICE STARÉ LETIŠTĚ JE NAVRŽEN V KM 1,431. Modifikovaná trasa metra je v tomto případě vedena od stanice Letiště Ruzyně levostranným obloukem $R = 650$ m, pokračuje v přímé a následně se stáčí pravostranným obloukem $R = 564$ m do stanice Staré letiště. Ta je umístěna v oblouku $R = 1600$ m, na který přímo navazuje oblouk $R = 500$ m, krátký přímý úsek a následně levostranný oblouk $R = 500$ m, kterým je trasa přivedena do stanice Dlouhá Míle, která je shodná se základní variantou řešení. Maximální podélný sklon užitý v tomto modifikovaném úseku trasy je 30 ‰, stanice je navržena ve sklonu 3 ‰.

Stanice Staré Letiště představuje možnost obsluhy dotčeného zájmového území, kde je kromě obsluhy jeho stávajícího funkčního využití možné reagovat i na předpokládaný rozvoj tohoto území.

Stanice Staré Letiště je uvažována hloubená (TK v hloubce 13,3 m) jednovestibulová stanice. Prostor stavební jámy hloubené stanice Staré Letiště uvažuje nasazení razících strojů TBM

pro ražbu jednokolejných traťových tunelů jak směrem ke stanici Letiště Ruzyně, tak i směrem ke stanici Dlouhá Míle a dále až do stanice Dědina, kde je možno stavební jámu využít buď pro demontáž TBM nebo i pro otočení a následnou protiražbu. U této varianty traťové tunely cca 500 m před stanicí Staré Letiště vystoupají do prostředí křídových útvarů, ve kterých budou raženy až do stanice Dlouhá Míle.

- **Stanice Dlouhá Míle**

Stanice Dlouhá Míle (střed stanice km 6,235) je stabilizována v přímé vazbě na řešení zastávky železničního spojení letiště s centrem města v tomto území. Stanice je navržena tak, aby byla schopna reagovat jak na vlastní podobu železniční zastávky, tak na celkové uspořádání parteru.

Stanice je navržena jako ražená s temenem kolejnice v hloubce 18,4 m, v šikmém uložení pod navrhovanou zastávkou železnice.

Návrh umožňuje jednak přestup mezi metrem a železnicí, ale rovněž vazbu k parteru zájmového území stanice. Ta je zajištěna přímým propojením ostrovního nástupiště stanice metra s oběma nástupními hranami zastávky železnice, které zároveň slouží jako nástupní hrany návazné autobusové dopravy. Přímě na výstup z autobusů tak navazuje na opačné hraně téhož nástupiště odjezd vlaků metra směrem do centra a obráceně. Vazba do území je pak již shodná jako v případě železniční stanice prostřednictvím hlavní příčné pěší osy spojující přilehlý prostor uvažovaný k urbanizaci a parkoviště systému P+R. V jižní části stanice je dále navržen přímý výstup ze stanice metra na povrch systémem výtahů vyústěných do prostoru parkoviště P+R. Další výtahy zajišťují bezbariérovost celého systému stanice.

Hlavní význam této stanice spočívá v možnosti vytvoření kvalitního dopravního terminálu zejména pro přestup z návazné dálkové a regionální autobusové dopravy. Toto řešení umožní omezení vjezdu autobusových linek do centra Městské části Praha 6.

Výhledově je zde v intencích platného Územního plánu hl. m. Prahy uvažováno i s možností zavedení tramvajové trati. Součástí uzlu je rovněž kapacitní parkoviště systému P+R, které je umístěno v těsné vazbě na stanici metra a železnice na její východní straně.

Za stanicí Dlouhá Míle je v přímém úseku trasy umístěna dvojitá kolejová spojka, která zajišťuje možnosti operativního provozního režimu při pravidelné noční údržbě a při mimořádných událostech. Dále je trasa vedena opět protisměrným levostranným a následně pravostranným obloukem $R = 500$ m do stanice Dědina. Její podélný spád v tomto úseku je 39 ‰. Vzdálenost středů stanic je 866 m.

- **Stanice Dědina**

Stanice Dědina (střed stanice km 7,101) je navržena jako hloubená podzemní, jednovestibulová stanice uložená v hloubce cca 13,3 m (temeno kolejnice) v upravené poloze severozápadně od křižovatky ulic Drnovská - Vlastina.

Výstup a vestibul stanice na jižním čele ostrovního nástupiště je orientován východním směrem a umožňuje přímý vstup do sídliště Dědina, stejně jako potenciální vazbu na návaznou povrchovou dopravu. V případě potřeby je výhledově stanice rovněž schopna reagovat na potenciální urbanizaci rozvojových ploch západně od Drnovské ulice.

Za stanicí Dědina trasa prudce klesá do oblasti Ruzyně, aby bezpečně podešla stávající zástavbu. Následně pak stoupá do další stanice Bílá Hora. Traťový úsek je ražený a je řešen

kombinací pravostranného oblouku $R = 1500$ m a následně protisměrného oblouku $R = 500$ m. Maximální podélný sklon činí 39,5 ‰. Vzdálenost středu stanic je 2 211 m.

- **Stanice Bílá Hora**

Stanice Bílá Hora (střed stanice km 9,312) je situována prakticky v západovýchodním směru šikmo pod ulicí Karlovarská, se středem mezi křižovatkami Karlovarská – K Motolu a Karlovarská – Thurnova. Stanice je řešena jako ražená, v hloubce cca 50,3 m pod terénem. Je zde uvažován jeden podpovrchový vestibul situovaný pod středem stávající tramvajové smyčky. V této souvislosti se předpokládá její přestavba ve smyslu územního plánu.

Z vestibulu jsou vedeny dva výstupy, jeden orientovaný k ulici Zbečenské a druhý spojený s podchodem pod Karlovarskou ulicí.

Při realizaci jednolodní stanice by vrchol klenby stanice byl cca 9,0 m nad úroveň nástupiště.

Za stanicí se trasa pravostranným směrovým obloukem $R = 500$ m stáčí k jihu a následně je protisměrným obloukem opět $R = 500$ m přivedena do tečného bodu s ulicí Kukulovou v lokalitě severního vstupu do areálu nemocnice Motol, kde je situována stejnojmenná stanice metra. Maximální podélný spád v úseku je 34,6 ‰. Mezistaniční úsek je ražený. Vzdálenost středu stanic je 1 202 m.

Před stanicí Bílá Hora (proti směru staničení) je zachována možnost větvení trasy tak, aby bylo v případě potřeby možné trasou pokračovat do prostoru sídliště Řepy a dále na Zličín.

- **Stanice Motol**

Stanice Motol (střed stanice km 10,514) je situována severně od ulice Kukulovy v zájmovém území severního vstupu do areálu nemocnice Motol. Stanice je orientována ve směru východ - západ s jedním vestibulem přístupným ze západního čela nástupiště. Na vestibul navazuje podchod pod ulicí Kukulovou s rampovým výstupem k zastávce autobusu na severní straně ulice a s oboustranným rampovým výstupem kombinovaným se schodišti na jižní straně ulice s vazbou na zastávku autobusu a areál nemocnice.

Stanice je navržena jako mělce ražená s niveletou ve středu stanice (temeno kolejnice) 19,2 m pod terénem. Její realizace bude technicky náročná, neboť je situována ve svažitém sesuvném území a bude nutno příslušně zajistit stabilitu zástavby v lokalitě Šafránka.

Vzhledem k předpokládané etapizaci výstavby je stanice vybavena jako dočasně koncová s kolejištěm pro obrat a v etapě i deponování souprav. Řešení je předpokládáno v podobě tříkolejného uspořádání za stanicí (proti směru staničení). Ve vazbě na normové požadavky je řešení obratové koleje směrově i výškově odlišné od průběhu traťových kolejí výhledového stavu. Při následném pokračování trasy z etapově koncové stanice Motol bude nutné provést rektifikaci tohoto úseku, jež řešení prodražuje a provozně komplikuje.

Za stanicí Motol se trasa levostranným směrovým obloukem $R = 630$ m stáčí na sever a je přivedena do stanice Petřiny. Maximální podélný spád v úseku je 30 ‰. Mezistaniční úsek je ražený. Vzdálenost středů stanic je 1 485 m.

- **Stanice Petřiny**

Stanice Petřiny (střed stanice km 11,999) je situována pod ulicí Brunclíkovou se středem přibližně v prodloužení ulice Fajmanové. Stanice je navržena jako ražená, s niveletou TK 37,6 m pod

úrovni terénu, a jedním podpovrchovým vestibulem situovaným před křižovatkou s ulicí Na Petřinách (vazba na obchodně společenské centrum Petřín). Na vestibul navazuje podchod s výstupy po obou stranách ulice Na Petřinách včetně výstupů k upraveným nástupním ostrůvkům tramvajové trati.

Dlouhý přímý úsek a sklonové poměry traťových tunelů, ve směru ke stanici Motol, umožňují tuto stanici realizovat případně rovněž jako dočasně koncovou (v rámci etapizace výstavby). U stanice jsou navrženy obrátové a odstavné koleje v klasickém čtyřkolejném uspořádání. Z provozně-technologických důvodů je toto uspořádání doplněno dvěma jednoduchými kolejovými spojkami (před a za stanicí), které umožňují dosažení maximální provozní univerzality řešení v širších provozních souvislostech.

Za stanicí je trasa dále vedena raženými tunely, pravostranným obloukem $R = 630$ m se stáčí k severovýchodu a je přivedena do stanice Veveslavín. Maximální podélný spád v úseku je 39,5 %. Vzdálenost středů stanic je 1 220 m.

- **Stanice Veveslavín**

Stanice Veveslavín (střed stanice km 13,219) je situována v prostoru mezi stávající tratí ČD (obvod žst. Veveslavín) a východním úsekem ulice K Červenému vrchu, se středem přibližně pod ulicí Evropskou. Stanice je navržena jako mělce ražená (TK pod terénem cca 20,5 m), s jedním podpovrchovým vestibulem situovaným mezi trať ČD a křižovatkou ulic Evropská – Kladenská. Poloha stanice, vestibulu a jednotlivých výstupů jsou koncipovány tak, aby umožňovaly v etapě přímé vazby na dočasný autobusový terminál a zároveň bez nutnosti přestavby v předstihu reagovaly na předpokládanou modernizaci stávající tratě ČD (zastávka v zahloubené poloze). Rovněž budoucí urbanizace prostoru mezi tratí ČD a ulicí Evropskou je z takto umístěné stanice dobře možná. Uvedeným předpokladům odpovídá navržený princip uspořádání podchodu a vestibulu ve dvou výškových úrovních.

Oproti původnímu řešení byl rovněž mírně upraven průběh trasy v širším zájmovém území stanice Veveslavín. Došlo ke korekci trasy jihovýchodním směrem ve vazbě na uvažovanou urbanizaci přilehlého území.

Směrem ke stanici Červený Vrch budou na raženou část stanice navazovat hloubené traťové tunely, mezi kterými lze umístit technologickou část stanice. Dále pokračuje trasa jako ražená. Zároveň se dvěma protisměrnými oblouky o $R = 500$ m a $R = 700$ m dostává trasa pod Evropskou ulicí a do stanice Červený Vrch. Maximální spád v úseku je 26,9 %. Vzdálenost středů stanic je 1 125 m.

- **Stanice Červený Vrch**

Stanice Červený Vrch (střed stanice km 14,344) je situována pod ulicí Evropskou, v prostoru mezi křižovatkami ulic Evropská – Arabská a Evropská – Horoměřická. Stanice je navržena jako ražená, jednolodní s jedním hloubeným vestibulem přímo pod povrchem. Hloubka TK pod úrovní terénu ve středu stanice je 27,80 m.

Vestibul přístupný z východního čela stanice je situován do křižovatkou s Horoměřickou ulicí, s vazbou na uvažovaný malý terminál městských a příměstských linek autobusové dopravy, směřujících sem zejména z oblasti Nebušic, Jenerálky a Horoměřic. V souvislosti s prodloužením metra se existence tohoto terminálu (v zásadě objezdu polyfunkčního domu v severozápadním kvadrantu křižovatkou ulic Evropská – Horoměřická s příslušným počtem výstupních resp. nástupních hran v zálivech) jeví jako nutnost opodstatněná i širšími provozními souvislostmi. Dále vestibul

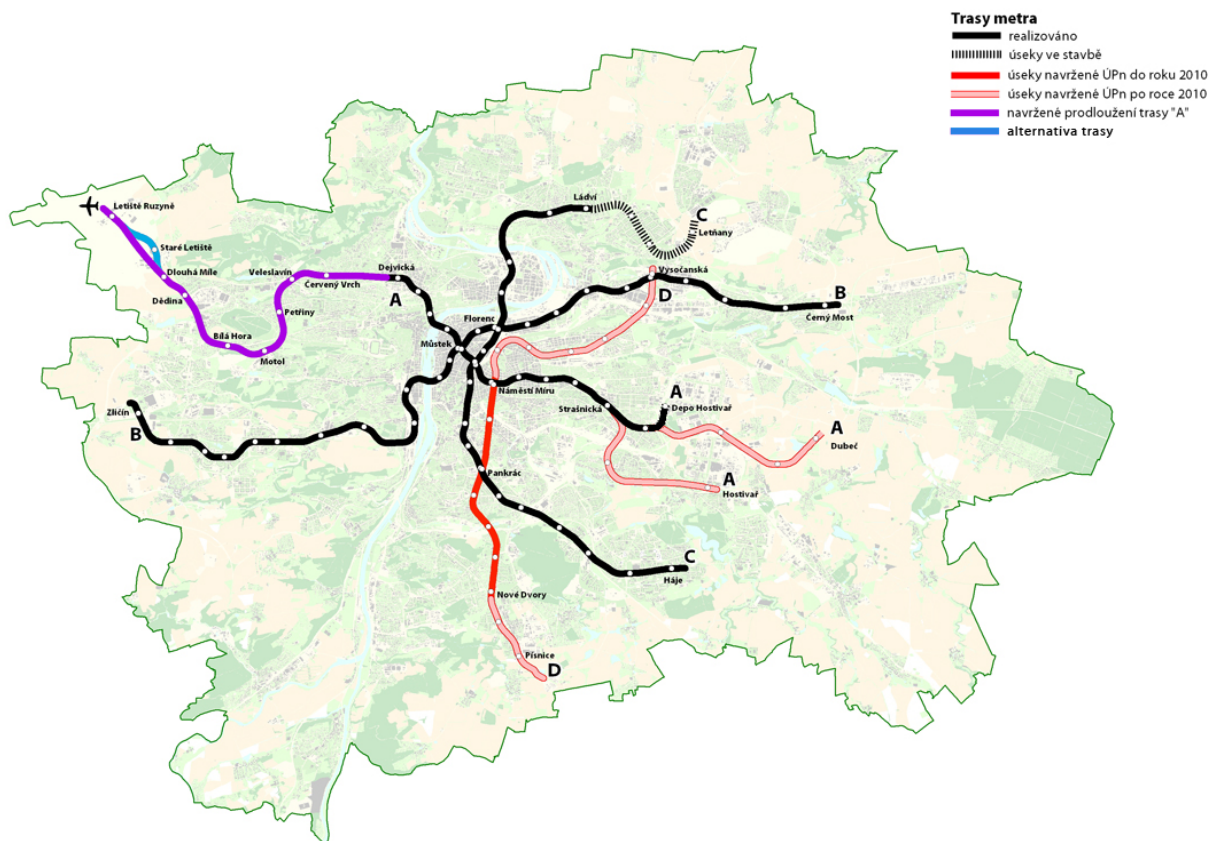
navazuje na chodbový podchod pod ulicí Evropskou, který má být realizován v rámci výstavby obchodně administrativního centra v jihovýchodním kvadrantu křižovatky. Vestibul vytváří také možnost přímého přestupu na stávající tramvajovou trať na Evropské ulici.

Za stanicí Červený Vrch pokračuje trasa metra dvěma jednokolejnými traťovými tunely délky 1 834 m a ústí do odstavných kolejí stávající koncové stanice Dejvická na trase A pražského metra. Vzdálenost středů stanic je 2 176 m. V tomto úseku tunely klesají ve sklonu 39,5 ‰ směrem ke stanici Dejvická (tj. ve směru staničení). S ohledem na geologické poměry a poměrně velkou délku traťového úseku se uvažuje výstavba tunelů pomocí razicího stroje.

Vymezení zájmového území

Pro účely posouzení vlivů změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy je nutné jako dotčené území uvažovat nejen samotnou trasu prodloužení metra A s navrženými stanicemi a doprovodným zázemím metra, ale i širší území, které bude ovlivněno především v souvislosti se změnami v dopravních vazbách plynoucích z posuzované změny ÚP. Dále je možné za dotčené území považovat i spádové oblasti metra.

Sídelní útvar:	Hlavní město Praha
Městská část:	Praha 5, Praha 6 a Praha 17
Městský obvod:	Praha 5 (kód ZÚJ 500143)
Katastrální území:	Motol
Městský obvod:	Praha 6 (kód ZÚJ 500178)
Katastrální území:	Dejvice, Vokovice, Veveslavín, Břevnov, Řepy, Ruzyně



Posuzovaná trasa prodloužení metra A se v rámci širších územních vztahů nachází v severozápadní části hl. města Praha, prochází přes 3 městské části (Praha 5, Praha 6 a Praha 17). Navrženou změnou Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy bude dotčeno celkem 7 katastrálních území (Ruzyně, Řepy, Motol, Břevnov, Veleslavín, Vokovice, Dejvice).

Širší území, které bude ovlivněno v souvislosti se změnami v dopravních vazbách plynoucích z posuzované změny ÚP, je možné vymezit zhruba v rozsahu území uvedeném na kartogramu intenzit ÚRM (viz. Příloha č. 4 dokumentace SEA).

Vymezení spádových oblastí prodloužení metra A je patrné z mapy č. 2, která tvoří závěrečnou přílohu této dokumentace.

Navržená trasa prodloužení metra A začíná (dle směru staničení stavby) na severozápadním okraji letiště Ruzyně. Stanice Letiště Ruzyně je navržena cca v km stavby 3,300 v přímé vazbě na letiště Ruzyně. Za stanicí Letiště Ruzyně trasa pokračuje nejprve pravostranným obloukem a následně levostranným obloukem do prostoru terminálové stanice Dlouhá Míle.

Stanice Staré Letiště (uvažovaná varianta 2 trasy prodloužení metra A) je situována v přímé vazbě na ukončení veřejné části ulice K Letišti v podobě okružní křižovatky. Mezistaniční vzdálenost mezi středy stanic Letiště Ruzyně a Staré Letiště činí 1,701 km a následně ke stanici Dlouhá Míle 0,917 km. Celkové prodloužení trasy v úseku mezi stanicemi Letiště Ruzyně a Dlouhá Míle vlivem výše dané modifikace činí cca 150 m.

Trasa v úseku mezi Letištěm Ruzyně a navrženou stanicí Dlouhá Míle prochází v převážné míře nezastavěným územím, pouze okolo km 5,500 stavby v oblasti Starého letiště prochází trasa zastavěným územím.

V km stavby cca 6,200 je v přímé vazbě na řešení zastávky železničního spojení letiště navržena stanice Dlouhá Míle. Stanice je navržena cca 250 m jihozápadně od křižovatky Evropská x Pražský okruh. Za stanicí Dlouhá Míle je trasa vedena nejprve v přímém úseku, dále pak protisměrným levostranným a následně pravostranným obloukem do stanice Dědina.

V km cca stavby 6,400 prochází trasa metra pod komunikací Pražského okruhu, dále v km stavby 6,400 – 7,000 vede stavba pod zemědělsky využívaným územím. Stanice Dědina je situována v km 7,100, severozápadně od křižovatky ulic Drnovská a Vlastina. Severně od navržené stanice se nachází obytná zástavba sídlištního typu Na Dědině. Jihozápadním směrem od navržené stanice se dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy nacházejí rozvojové plochy, které jsou dle platného územního plánu zaneseny jako plochy ostatní bez specifikace funkční náplně.

Za stanicí Dědina trasa prudce klesá do oblasti Ruzyně, aby bezpečně podešla stávající zástavbu v k.ú. Ruzyně. Následně pak trasa stoupá do další stanice Bílá Hora. Traťový úsek Dědina – Bílá Hora je řešen kombinací pravostranného oblouku a následně protisměrného levostranného oblouku.

Stanice Bílá Hora (střed stanice km 9,312) je situována pod ulicí Karlovarská, se středem stanice mezi křižovatkami Karlovarská x K Motolu a Karlovarská x Thurnova. Za stanicí Bílá Hora se trasa metra stáčí pravostranným směrovým obloukem pod městskou zástavbou v k.ú. Břevnov k jihu a následně je protisměrným obloukem pod zalesněnou oblastí Šafránka přivedena do oblasti areálu Motolské nemocnice při ulici Kukulova. Zde je v místech severního vstupu do areálu nemocnice Motol navržena stanice metra Motol.

Za stanicí Motol se trasa levostranným směrovým obloukem stáčí na sever do stanice Petřiny. V km 11,220 stavby trasa metra prochází pod komunikací Bělohorská, následně pak ve

stopě ulice Brunclíkova. Stanice Petřiny v km 11,999 stavby je navržena pod zmiňovanou ulicí Brunclíkovou, střed stanice je situován přibližně v prodloužení ulice Fajmanové.

Za stanicí Petřiny se trasa stáčí postupně k severovýchodu, opouští sídliště Petřiny a přechází do k.ú. Veleslavín, kde je přivedena do stanice Veleslavín. Stanice Veleslavín je navržena v km stavby 13,200 v prostoru mezi stávající tratí ČD (žst. Veleslavín) a východním úsekem ulice K Červenému vrchu. Ve střední části úseku mezi stanicemi Petřiny a Veleslavín prochází trasa metra pod přírodně zajímavým územím s lesními porosty, dále pak i pod nivou Litovického potoka.

Krátký úsek mezi stanicemi Veleslavín a Červený vrch spadá do katastrálního území Vokovice. Trasa prochází územím s intenzivní zástavbou, pouze v km 13,300 – 13,700 přibližně mezi ulicemi K Červenému vrchu a Egyptská se nachází kratší úsek s lesními porosty. Ze stanice Veleslavín vede trasa dvěma protisměrnými oblouky o menším poloměru. Pod Evropskou ulicí ústí do stanice Červený Vrch.

Stanice Červený Vrch v km stavby 14,300 je situována v prostoru mezi křižovatkami ulic Evropská a Arabská resp. Evropská a Horoměřická. Za stanicí Červený Vrch pokračuje trasa intenzivně zastavěným územím do stávající koncové stanice Dejvická na trase A pražského metra.

Zdůvodnění potřeby pořízení změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Územní plán hlavního města byl usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy schválen dne 9. 9. 1999 a nabyl účinnosti 1. 1. 2000. Od doby nabytí účinnosti ÚPn došlo v některých částech území ke změně podmínek, a proto je nutné v souladu s potřebami rozvoje území zajistit pořízení změn územního plánu.

Aktuální platné znění ÚPn SÚ představuje Změna Z 1000/00, schválená ZHMP 14. 9. 2006 a obsahující všechny do té doby schválené změny včetně vln 01 – 05.

Předmětem Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy posuzované v této dokumentaci SEA je prodloužení trasy metra A z Dejvické na Ruzyň. Navržená změna územního plánu plyne z jednoznačné potřeby zajistit kvalitní dopravní obsluhu severozápadní části města. Tato část města je v současné době obslužena především autobusovou, tramvajovou (resp. železniční) a individuální dopravou. Napojení na metro, které je z mnoha aspektů včetně vlivů na životní prostředí příhodnější, v dané části města chybí.

Prioritní funkcí prodloužení metra A je především obsluha městské části Praha 6, návazně i městské části Praha 5 a Praha 17. Trasa metra je navržena tak, aby mohla ideálně obslužit stávající významná zdrojová a cílová místa vyžadující intenzivní dopravní obsluhu (např. nemocnice Motol, cílový dopravní terminál Dlouhá Míle, dočasný dopravní terminál Veleslavín či letiště Ruzyně) nacházející se v daném sektoru města a dále pak i rozvojové plochy v území.

Daná změna územního plánu řeší hromadnou přepravu osob. V souvislosti s využitím metra je možné očekávat vliv na individuální hromadnou přepravu osob a městskou hromadnou dopravu v daném území. Změna územního plánu se nedotkne ostatních druhů dopravy, např. nákladní dopravy v daném území.

Hlavní cíle pořizované změny Z 1344/00

- Navrhnout vhodnou trasu prodloužení metra, která zajistí kvalitní dopravní obslužnost severozápadního sektoru města.
- Realizací metra přispět k zhodnocení daného území.
- Navrhnout trasu prodloužení metra tak, aby trasa nekolidovala s trasou varianty železničního spojení Prahy a letiště odbočkou z modernizované tratě Praha - Kladno.
- Přesunutí současného koncového bodu (terminálu) trasy metra A ze stanice Dejvická do vhodnější, urbanisticky méně exponované lokality směrem k okraji města.
- Zvýšit podíl městské veřejné hromadné dopravy na celkové přepravě osob.
- Zvýšit podíl kapacitní kolejové dopravy šetrné k životnímu prostředí, tj. dopravy která redukuje emise znečišťujících látek do ovzduší a redukuje expozici obyvatel hlukem.
- Zredukovat zátěž životního prostředí v důsledku individuální automobilové dopravy, resp. městské autobusové dopravy v daném segmentu Prahy.
- Nepřímo v důsledku snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích a zlepšení plynulosti dopravy přispět k zvýšení bezpečnosti dopravy na pozemních komunikacích.
- Zajistit ochranu koridoru, vč. ploch pro navazující dopravní infrastrukturu pomocí nástrojů územního plánování.
- Koordinovat návrh prodloužení trasy metra A s územně technickými podmínkami nezbytnými pro vyvážený a trvale udržitelný rozvoj území s cílem zachování přírodních hodnot a kulturního dědictví.
- V souvislosti s realizací prodloužení metra a následnou redukcí dopravy na dotčené komunikační síti omezit znečištění z automobilové dopravy.
- Stabilizovat princip výhledového rozvětvení metra z Bílé Hory směrem západním do prostoru sídliště Řepy a možnost napojení na stanici a depo Zličín trasy B metra, čímž by došlo k propojení dvou tras metra.
- Umožnit novou organizaci návazné tramvajové a autobusové dopravy MHD v okolí prodloužené trasy metra A.
- Zajistit ve všech stanicích metra atraktivní přestup na ostatní druhy MHD.
- Realizovat přestupní uzel zachycující vnější individuální automobilovou dopravu a příměstskou a regionální autobusovou dopravu ze širšího území severozápadního kvadrantu Středních Čech. (Pozn. V této souvislosti je navržena stanice Dlouhá Míle s přestupním terminálem na autobusovou dopravu a parkovištěm systému P+R.)
- Vyřešit kvalitní dopravní obsluhu dynamicky se rozvíjejícího letiště Ruzyně. Prioritní pro spojení letiště s centrem města je rychlost (časová dostupnost letiště s centrem města by měla být krátká), interval (čekání na spoj nesmí být dlouhé) a komfort (cestující k letišti by měli mít zajištěný dostatečný komfort v soupravách metra – např. místa pro zavazadla, vícejazyčný informační systém).

Vliv pořizované změny Z1344/00 na platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy

V souvislosti se změnou ÚPn, která se týká liniové podzemní dopravní stavby, dojde pouze k **dílčím změnám funkčního využití ploch**:

Stanice *Červený Vrch* je v ražené poloze pod uličním profilem a nevyžaduje změnu funkčního využití.

Stanice *Veleslavín* předpokládá změnu funkčního využití z ZMK (zeleň městská a krajinná a hřbitovy) na SV (všeobecně smíšené – G1) s umístěnými plovoucími značkami DH (plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R) pro autobusové nádraží, DU (urbanisticky významné plochy a dopravní spojení) a ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy) zajišťujícími vytvoření veřejného prostranství a parkové plochy v rámci smíšené funkční plochy.

Stanice *Petřiny* je v ražené poloze pod uličním profilem a nevyžaduje změnu funkčního využití.

Stanice *Motol* je řešena ve svahu nad ulicí Kukulovou. Možnost umístění podzemní stanice s minimálními dopady do funkční plochy LR (lesní porosty) na povrchu je vyjádřena značkou DH.

Stanice *Bílá Hora* je v ražené poloze pod uličním profilem a nevyžaduje změnu funkčního využití. Pro potřeby případného lokálního zařízení PID je v ploše SV (všeobecně smíšené) vložena značka DH.

Stanice *Dědina* v případě povrchového řešení vestibulu představuje minimální dopady do ploch zeleně ZMK (zeleň městská a krajinná), realizace povrchového vestibulu je stabilizována značkou DH.

Stanice *Dlouhá Mile* a *Letiště Ruzyně* nemají dopady do funkčního využití.

Regulativy funkčního využití jsou uvedeny ve vyhlášce hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. o závazné části územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ve znění pozdějších předpisů.

Změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy Z 1344/00 se týká závazné části ve výkresech č. 4 – *Plán funkčního využití ploch*, č. 5 - *Doprava*, č. 25 – *Věřejně prospěšné stavby*, č. 30 – *Systém zeleně*, č. 31 – *Podrobné členění ploch zeleně* a č. 37 – *Vymezení zastavitelného území* a směrné části ve výkresech č. 4 – *Plán funkčního využití ploch* a 28 – *Ostatní nebytové funkce*.

V souvislosti s prodloužením trasy metra A budou zároveň vyhlášeny **veřejně prospěšné stavby**:

X1DM15	Praha 5 - trasa A Dejvická - Letiště Ruzyně
X1DM16	Praha 6 - trasa A Dejvická - Letiště Ruzyně
X1DM16	Autobusový terminál PID Veleslavín
X1DM144	Řepy - trasa A Dejvická - Letiště Ruzyně

Ve vymezeném rozsahu bude vyhlášena na ochranu území pro plánovanou trasu prodloužení metra **stavební uzávěra**.

Dle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění je **ochranné pásmo metra** 30 m od hranic obvodu dráhy a 35 m od osy krajní koleje u tunelu.

Přehled porovnávaných variant řešení a jejich stručný popis

Navržená změna Z 1344/00 územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy „*Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně*“ je v dokumentaci SEA hodnocena ve dvou variantách vedení trasy (dále jen *Varianta 1* a *Varianta 2*).

Změna Z 1344/00 je v dokumentaci SEA posuzovaná především z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel. Pro výhledový rok 2020 je také podrobněji porovnávána s dalšími možnými variantami dopravní obsluhy dotčeného území (*Varianta 0* a *3, 4*).

V rámci dokumentace SEA jsou tedy hodnoceny následující varianty, resp. stavy:

- **Stávající stav v roce 2006** - Jako výchozí varianta je hodnocen současný stav dopravní zátěže na stávající komunikační síti v roce 2006.
- **Varianta 0 – „Aktivní nulová varianta“ - Výhledový rok 2020** - Tato varianta uvažuje se zachováním stávajícího stavu dopravní obsluhy daného území včetně obsluhy letiště stávající nekolejovou formou dopravy (tj. obsluhou pouze autobusy, taxi, smluvní dopravou letiště a individuální automobilovou dopravou). Aktivní nulová varianta počítá s nárůstem intenzit dopravy v souvislosti s již realizovanými či plánovanými investicemi pro zkapacitnění letiště (VPD včetně tzv. BIS dráhy i nového odbavovacího terminálu) a také s realizací dalších dopravních staveb ovlivňujících dopravní situaci v území (dostavba Pražského silničního okruhu, Břevnovská radiála, atd.). V souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy je uvažováno i s možnou realizací prodloužení stávající tramvajové trati do prostoru sídliště Dědina s následnou vazbou na terminál Dlouhá Míle a dále do oblasti starého letiště Ruzyně.
- **Varianta 1 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ - Výhledový rok 2020** - Trasou prodloužení metra A je ve variantě 1 uvažováno především s dopravní obsluhou území Prahy 6, části Prahy 5 a Prahy 17. Trasa je uvažována v relaci Dejvická – Červený Vrch – Veleslavín – Petřiny – Motol – Bílá Hora – Dědina – Dlouhá Míle - Letiště Ruzyně. V souladu s platným ÚPn SÚ hl. m. Prahy je uvažováno i s realizací prodloužení stávající tramvajové trati v linii sídliště Dědina - terminál Dlouhá Míle - staré letiště Ruzyně (dnes Terminál jih). *)
- **Varianta 2 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ - Výhledový rok 2020 – modifikace trasy přes staré letiště Ruzyně (s vložím stanice Staré Letiště)** - Trasou prodloužení metra A je ve variantě 2 uvažováno především s dopravní obsluhou území Prahy 6, části Prahy 5 a Prahy 17. Trasa je uvažována v relaci Dejvická – Červený Vrch – Veleslavín – Petřiny – Motol – Bílá Hora – Dědina – Dlouhá Míle – Staré Letiště - Letiště Ruzyně. Stejně jako v předcházející variantě je uvažováno s realizací prodloužení stávající tramvajové trati v linii sídliště Dědina - terminál Dlouhá Míle - staré letiště Ruzyně (dnes Terminál jih). *)

- **Varianta 3 - „Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“ - Výhledový rok 2020** - Tato porovnávací varianta byla vybrána v souvislosti s platným obsahem územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, ve kterém je dopravní obsluha části území Prahy 6 stabilizována prodloužením tramvajové trati přes sídliště Dědina, Dlouhou Míli až do oblastí starého letiště Ruzyně¹ a obsluha letiště Ruzyně je řešena odbočnou větví železnice napojenou na modernizovanou železniční trať Praha – Kladno.
- **Varianta 4 - „Varianta obsluhy území všemi 3 novými kolejovými systémy vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“ - Výhledový rok 2020** - Tato varianta vychází z teoretické možnosti realizace všech 3 kolejových systémů (tj. realizace prodloužení metra A z Dejvické na Ruzyň, prodloužení tramvajové trati do oblasti starého letiště Ruzyně a obsluha letiště odbočnou větví z modernizované železniční trati Praha – Kladno) v daném území v souladu se změnou ÚPn.

Jedná se však spíše o hypotetickou variantu, neboť v praxi by se jednalo o neefektivní investici ve vztahu k dopravní obsluze letiště a vytvoření zbytečných rezerv ve využití kapacity jednotlivých dopravních systémů.

V případě, že by ruzyňské letiště bylo obsluženo dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy (metro + železnice) je možné očekávat, že se přepravní zátěže přirozeně rozdělí mezi oba systémy podle atraktivity užitého prostředku ve vztahu k zdrojovému a cílovému pohybu cestujících.

Pokud by oblast starého letiště obsluhovalo podle této varianty metro jeví se realizace prodloužení tramvajové trati málo pravděpodobná.

Varianta 4 umožňuje do budoucna optimální možnost volby mezi 3 kolejovými systémy stabilizovanými v rámci územního plánu. Cílem územního plánu je tedy pro tuto možnou volbu zajistit územní předpoklady.

Speciální pozornost byla v dokumentaci v souvislosti s hodnocenou Změnou Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy věnována především následující problematice:

- vlivy posuzovaného konceptu na fungování sídelního útvaru v rámci širších územních vztahů, vlivy na funkční využití přilehlého území a jeho dopravní obsluhu,
- vlivy na akustickou situaci,
- vlivy na znečištění ovzduší,
- vlivy na zdraví obyvatel,
- vlivy na povrchové a podzemní vody (vliv změny územního plánu na množství a kvalitu povrchových a podzemních vod),
- zásah do horninového prostředí související s realizací změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy,
- vlivy na flóru a faunu,

¹ Realizace prodloužení tramvajové trati je z pohledu přepravních zátěží ve vztahu k návrhu vedení trasy metra málo pravděpodobná.

- vlivy na zvláště chráněná území,
- vlivy na zábor půd, možné ovlivnění kvality dotčených půd,
- vlivy na odpady (vliv na produkci odpadů, vyhodnocení objemu výkopových zemin, systém nakládání s vzniklým odpadem, odhad množství produkovaného odpadu),
- vlivy na charakter městské části, resp. vlivy na krajinný ráz (tj. vliv navržených zastávek a terminálů na krajinný ráz),
- vlivy na životní prostředí v souvislosti s výstavbou (nároky na dopravu, řešení uložení výkopových zemin a hlušiny, atd.).

V dokumentaci SEA je v souvislosti s porovnávanými variantami věnována pozornost i srovnání řady technicko – ekonomických ukazatelů, které jsou relevantní v souvislosti s posuzovanou koncepcí:

- účelnost a účinnost dopravní obsluhy dotčených městských částí (začlenění do PID, výhledové možnosti rozvoje hromadné dopravy osob v přilehlém území, přestupní vztahy),
- kapacita (počty cestujících využívajících daný typ dopravy),
- vhodnost umístění jednotlivých zastávek a terminálů z hlediska návaznosti na navazující hromadnou dopravu,
- předpokládaný termín realizace záměru,
- dosažení cíle (časová dostupnost kontrolního bodu),
- porovnání variant z hlediska ekonomické výhodnosti (investiční náklady, provozní náklady, doba životnosti systému, atd.),
- ekologický efekt v porovnání s investičními i provozními náklady,
- způsob financování (možnost finanční spoluúčasti státu a EU).

Výsledky vyhodnocení jednotlivých aspektů ŽP, dále pak i ekonomicko-technických ukazatelů sloužily jako výchozí podklad pro formulaci závěrů a doporučení uvedených na závěr této dokumentace.

2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY

Základní charakteristika stavu životního prostředí v dotčeném území

Tato část dokumentace je zaměřena na charakteristiku stávajícího stavu životního prostředí v území dotčeném v souvislosti s posuzovanou změnou Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy. Pozornost je zaměřena na ty oblasti životního prostředí, které mohou být provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy významně ovlivněny.

2.1. Stručná charakteristika zájmového území

Navrženou změnou Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy, resp. vlastní realizací stavby prodloužení metra A z Dejvické na Ruzyň, bude dotčeno celkem 7 katastrálních území – Ruzyně, Řepy, Motol, Břevnov, Veleslavín, Vokovice a Dejvice.

Ruzyně - Ruzyně je katastrální území a čtvrť hlavního města Prahy. Před připojením k Praze roku 1960 byla samostatnou obcí. K Ruzyni patří neodmyslitelně letiště. Ve své době jedno z nejmodernějších letišť zde bylo vybudováno již ve 30. letech 20. století. Jeho kapacita však brzy po válce přestala zákonitě stačit zvyšujícím se nárokům na leteckou přepravu, a proto bylo mezi lety 1964 - 1968 západně od původního areálu postaveno letiště nové, nově zrekonstruované a rozšířené v 90. letech. Staré letiště zůstalo zachováno pro speciální linky. Záměr stavby nového letiště byl hlavním důvodem připojení do té doby samostatné Ruzyně k Praze v roce 1960.

V Ruzyni je panelové sídliště Na Dědině, v němž se nachází významná část ruzyňských obytných domů. Centrem sídliště je deset 12ti – 13ti patrových bytových panelových domů, které byly postaveny v letech 1980 - 1981. Na Dědině je i základní škola Dědina. Na tomto sídlišti má být v budoucnu realizována stejnojmenná stanice metra A *Dědina*.

Řepy - Řepy jsou jediné katastrální území v městské části Praha 17. Nacházejí se na západě města, severně od vjezdu dálnice D5 do Prahy. Na začátku 80. let se začalo postupně v několika etapách přistavovat velké sídliště pro dvacet tisíc obyvatel.

Severní část k.ú. je využita pro objekty vozovny Dopravních podniků hl. m. Praha a další velkoplošné objekty - velkosklady, autodružstvo. Všechny tyto objekty jsou umístěny na navázkách inertního materiálu mezi ulicemi Karlovarskou a Reinerovou. Severozápadní část k.ú. je v současné době dotčena stavbou silničního okruhu.

Zbývající plocha území je zastavěna stavebními objekty, domky se zahrádkami a rozsáhlým sídlištěm. Východní část na styku se západní hranicí MČ Praha 5 je kryta velkoplošnými navázkami rozličných odpadů, z části již krytými sídlištěm Na Fialce.

Tato část Prahy není nadměru ovlivněna intenzivní průmyslovou činností.

Motol – Jedná se o urbanizované prostředí okrajové části města, avšak se značným zastoupením původních krajinotvorných prvků (přírodní park Košíře – Motol, přírodní památka Skalka). Nejedná se tedy o typicky městské prostředí, a to nejen v důsledku funkčního využití území. V Motole se nenachází sídliště ani rozsáhlejší bytová zástavba. Kolem původní vesnice tak zůstaly louky, na nichž postupně vyrostla vozovna, hotel Golf, motolská nemocnice a malé sídliště Na

Homolce, které je ovšem od Motola samotného poměrně daleko. Právě výše zmíněná nemocnice spolu s nedalekým krematoriem je pro celou čtvrť nejdůležitější. Poblíž krematoria se nachází přírodní památka Kalvárie v Motole.

Břevnov - Na většině území Břevnova je zástavba (zejména obytná) a území je hustě zalidněné. V minulosti se stavělo nejprve směrem k Vypichu (tzv. Malý Vatikán a rovněž na protějších Bateriích, v sousedství Střešovic), později se výstavba rozšířila i do dalších částí. U Baterií byla v letech 1936–38 postavena dnešní Ústřední vojenská nemocnice.

Ve srovnání s jinými katastrálními územími v Praze nepatří Břevnov mezi průmyslově zatížené, na jeho území se nenachází žádný významný zdroj emisí skupiny REZZO I s emisemi škodlivin nad 100 tun/rok ani významný technologický zdroj emisí skupiny REZZO I - technologie.

Na severu území se nachází celoměstsky významná obora Hvězda využívaná k rekreaci, na západě obytná zástavba při Bělohorské ulici, zelené motolské svahy na jihu a poměrně rozsáhlé volné plochy zeleně na východě.

Vokovice - Ve východní části území Vokovic z obou stran podél Evropské ulice se nachází panelové sídliště Červený Vrch z let 1960–1972.

U hranice Vokovic je Šárecké údolí, jehož část byla vyhlášena v roce 1964 za chráněné území Prahy (přírodní rezervace Divoká Šárka). Celá severní část katastrálního území Vokovic je součástí přírodního parku Šárka-Lysolaje. Do Vokovic z jihu přitéká Litovický potok, který z vodní nádrže Džbán pokračuje šáreckými údolními pod názvem Šárecký potok.

Dejvice - Dejvice představují významné městské centrum přebírající některé celoměstské funkce. Jako velmi výhodné se jeví těsné sousedství jak centrální oblasti Prahy, tak velkých ploch zeleně (Stromovka a Divoká Šárka).

Dejvice jsou čtvrtí, které dominují budovy vysokých škol. Mezi ulicí Jugoslávských partizánů a Evropskou se nachází univerzitní kampus. Charakteristickým centrem oblasti je Vítězné náměstí postavené podle moderního urbanistického plánu architekta Antonína Engela.

Pražský region - Na severozápadní sektor území hlavního města Prahy bezprostředně navazuje Pražský region, tvořený územím okresu Praha-západ. Mezi hl. m. Prahou a ostatním územím regionu existuje vzájemná interakce, kdy Praha je pro region centrem pracovních příležitostí, vybavenosti a školství. Region je pro hl. m. Prahu zdrojem pracovních sil, zázemím krátkodobé rekreace a nositelem nadřazené sítě dopravy a technické infrastruktury. Vzájemné vazby se projevují i v tzv. kontaktním pásmu. Kontaktní pásmo reprezentuje především okres Kladno s městem Kladnem nacházejícím se 25 km severozápadně od Prahy.

V následujících tabulkách jsou uvedeny základní územně-technické údaje o dotčených katastrálních územích hl.m. Prahy.

Tab. č. 3 Základní charakteristika dotčených územně technických jednotek

Katastrální území	Kód ÚTJ	Rok první písemné zmínky	Rok připojení k Praze	Výměra k.ú. (ha)	Počet obyvatel k 1.1.2005
Ruzyně	729710	993	1960	1 500	7 832
Řepy	729701	993	1922	325	24 214
Motol	728951	993	1922	313	3 379

Katastrální území	Kód ÚTJ	Rok první písemné zmínky	Rok připojení k Praze	Výměra k.ú. (ha)	Počet obyvatel k 1.1.2005
Břevnov	729582	993	1922	525	24 050
Veleslavín	729353	993	1922	131	6 157
Vokovice	729418	1409	1922	352	10 829
Dejvice	729272	1088	1922	739	22 608

Zdroj: www.czso.cz, internetové stránky MČ Praha 5 a Praha 6

Tab. č. 4 Základní demografické údaje

Název MČ	Počet obyvatel k 31.12.2005	Rozloha (ha)	Hustota obyvatel na 1 km ²
Praha 5 (ZÚJ 500143)	80 040	2 783	2 876
Praha 6 (ZÚJ 500178)	99 850	4 154	2 403

Zdroj: www.czso.cz

Na území Městské části Praha 6 včetně přidružených obcí (Lysolaje, Nebušice, Přední Kopanina, Suchdol) žije asi 120 000 obyvatel, největší co do počtu obyvatel jsou Dejvice (23 tisíc obyv.), Břevnov (24 tisíc obyv.) a Bubeneč (17 tisíc obyvatel).

Tab. č. 5 Druhy pozemků v dotčených katastrálních územích

Název k. ú.	Výměra k.ú. (ha)	Lesní půda (%)	Vodní plochy (%)	Zastavěné plochy (%)	Ostatní plochy (%)	Zemědělská půda (%)
Ruzyně	1 500	0,7	1,1	5,8	68,7	23,7
Řepy	325	0,1	0,5	9,1	72,9	17,4
Motol	313	17,6	1,9	8,1	62,1	10,4
Břevnov	525	0,1	0,3	17,5	72,6	9,5
Veleslavín	131	7,2	0,5	17,3	62,4	12,7
Vokovice	352	38,5	3,4	8,3	42,6	7,2
Dejvice	739	17,2	1,4	13,9	53,4	14,0

(Zdroj: IMIP, 1995)

2.2. Informace o současném stavu dopravní infrastruktury a intenzitách dopravy v zájmovém území

Posuzovaná změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy souvisí se změnou systému dopravní obslužnosti v severozápadním sektoru města, proto je třeba se detailně zaměřit na stávající stav dopravní obsluhy dotčené části města a na zatížení vyplývající ze stávajících intenzit dopravy na komunikační síti.

Z hlediska dopravních vztahů je možné v souvislosti s provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy očekávat změny v intenzitách dopravy v rámci severozápadního sektoru města. Popis

stávajícího stavu dopravních vztahů se tedy zaměřuje na toto širší zájmové území, a to jak v rámci vnitroměstských vazeb, vazeb město – region a tak i možných vazeb letiště Ruzyně – město.

2.2.1 Individuální automobilová doprava

Severozápadní část města obsluhuje několik dopravně významných komunikací. V ose západ – východ je to především sběrná komunikace Evropská, Bělohorská, Plzeňská a Karlovarská. V ose sever – jih obsluhu zájmového území zajišťuje především Pražský okruh, ul. Drnovská, Slánská, Kukulova, Ankarská či Horoměřická.

Evropská ulice je páteřní komunikací spojující centrum Prahy a Dejvice zejména s ruzyňským letištěm a městem Kladno. Tato čtyřpruhová komunikace slouží nejen pro místní dopravu, ale je i jednou z hlavních současných komunikací propojujících centrální část Dejvic se silničním okruhem kolem západního okraje Prahy. Na Evropskou navazuje rychlostní silnice R7 směrem na Slaný, Louny a Chomutov. Před vybudováním ulice Evropská byla hlavní výpadovkou ulice Kladenská.

Významnou funkci dopravní obsluhy území Vokovic zajišťuje Horoměřická ulice.

Hlavní páteřní komunikací oblasti Střešovic a Břevnova je ulice Patočkova, resp. Bělohorská. Na ulici Bělohorskou navazuje jižně od Bílé Hory ulice Karlovarská, která prochází postupně přes Bílou Horu, Přední Jivinu, Zadní Jivinu a Řepy. Dále se Karlovarská severně od Zličína napojuje na Pražský okruh.

Plzeňská ulice vede z centrální části Smíchova, přes Košíře do oblasti Motola. Zde je tato komunikace napojena přes MÚK na ulici Bucharovu, resp. Kukulovu. Plzeňská komunikace končí v oblasti Řep, na křižovatce ulic Slánská, Jeremiášova a Na Radosti.

Zprovozněný úsek Pražského okruhu navazuje na komunikaci K Barrandovu, prochází přes městskou část Slivenec, Řeporyje, severně od Ořecha, Zbuzan a Jinočan. Přibližně v prostoru mezi Třebonicemi a Chrášťanami se nachází MÚK Rozvadovská spojka x Pražský okruh. Pražský okruh od tohoto MÚK pokračuje severním, resp. severovýchodním směrem, v oblasti Prahy 6 se napojuje přes MÚK Karlovarská ulice. Okruh dále pokračuje do oblasti Ruzyně, kde se na něj přes MÚK napojuje ulice Drnovská, Evropská a ulice K letišti.

Základ regionální dopravní sítě navazují na komunikace severozápadní části hlavního města Prahy tvoří komunikace R7 vedená směrem na Slaný, Louny a Chomutov, dále pak komunikace I/6 spojující Prahu s Karlovými Vary.

Intenzity dopravy na dotčených komunikačních úsecích pro průměrný pracovní den (období 6 - 22 hod) jsou uvedeny v kartogramu intenzit dopravy pro rok 2005 (ÚDI, 2006) – viz. kartogram č. 1 a tabulka A, které tvoří přílohu č. 4 této dokumentace (Dopravně-inženýrské podklady).

Vzhledem k tomu, že meziroční nárůst dopravy v letech 2005 – 2006 se výrazněji neprojeví na akustické situaci ani na znečištění ovzduší, byla pro hodnocení stávajícího stavu v roce 2006 použita data ÚDI z roku 2005. Intenzity dopravy v noční době (22 - 6 hod) byly uvažovány jako 10 % z celodenních intenzit dopravy.

2.2.2 Autobusová doprava

Zájmové území je obsluhováno především autobusovou dopravou. V daném sektoru města je v závislosti na intenzitě obydlení rozvržena síť hromadné autobusové dopravy. V zájmovém území lze vysledovat několik dopravně významných uzlových bodů z hlediska autobusové dopravy. Jedná

se především o lokalitu Dejvická u konečné stanice metra A, odkud vede řada autobusových linek do celého severozápadního sektoru města a dále i řada příměstských, resp. regionálních autobusových linek.

Z Dejvické je obsluhováno území následujícími linkami PID: č. 107 (Dejvická – Suchdol), č. 116 (Dejvická – Jenerálka – Bořislavka), č. 119 (Dejvická – Divoká Šárka – Letiště Ruzyně), č. 143 (Dejvická – Stadion Strahov), č. 147 (Dejvická – Výhledy), č. 149 (Dejvická – Stadion Strahov – U Waltrovky – Nové Bučovice), č. 160 (Dejvická – Lysolaje), č. 161 (Dejvická – jenerálka – Nebušice), č. 217 (Dejvická – Stadion Strahov – Na Knížecí), č. 218 (Dejvická – Divoká Šárka – Sídliště Na Dědině), č. 254 (Dejvická – Jenerálka – Přední Kopanina – Letiště Ruzyně), linka 312 (Dejvická – Tuchoměřice – Lichoceves), č. 316 (Dejvická – Velké Přílepy – Holubice); dále pak i příměstskými linkami č. 355 (Dejvická – Horoměřice - Únětice), č. 356 (Dejvická – Statečnice) a č. 359 (Dejvická – Únětice).

Na území Vokovic staví zejména městské a příměstské autobusové linky jedoucí po Evropské a Horoměřické ulici. Linka 216 zajíždí i do zástavby Nových Vokovic. U dnešní zastávky Horoměřická bylo dříve autobusové stanoviště příměstských autobusů ČSAD do oblasti Horoměřic, linky však byly začleněny do Pražské integrované dopravy a prodlouženy do Dejvic ke konečné stanici metra A.

Oblast Veleslavína a Petřín je obsluhována linkami č. 179 (Letiště Ruzyně – Petřiny – Motol – Nové Butovice), č. 184 (Nové Butovice – Motol – Petřiny) a č. 191 (Na Knížecí – Televizní věž – Petřiny).

Břevnov je dopravně obslužen především linkami č. 108 (Špejchar – Hradčanská – Bílá Hora – Ciolkovského), č. 174 (Velká Ohrada – Motol – Hradčanská – Špejchar) a č. 180 (Sídliště Řepy – Motol – Kafkova).

Motol je důležitý dopravní uzel pro přiléhající čtvrtě jako jsou Řepy a Jihozápadní město. Veřejnou dopravu pro sídliště Řepy zajišťují autobusové linky č. 180 (Sídliště Řepy – Motol – Kafkova), č. 225 (Nové Butovice – Nad Malou ohradou – Bílá Hora – Sídliště Na Dědině – Letiště Ruzyně) a č. 164 (Nové Butovice – Zličín - Sídliště Řepy – Bílá Hora).

Letiště Ruzyně je obsluhováno linkami č. 100 (Zličín – Letiště Ruzyně), č. 119 (Letiště Ruzyně – Dejvická), č. 179 (Letiště Ruzyně – Nové Butovice), č. 225 (Letiště Ruzyně – Nové Butovice), č. 254 (Letiště Ruzyně – Dejvická), AE (Letiště Ruzyně – Nádraží Holešovice) a příměstskou linkou č. 319 (Letiště Ruzyně – Hostouň – Jeneč – Hostivice).

Souhrnné stávající intenzity autobusové dopravy na vybraných komunikačních úsecích v roce 2006 pro průměrný pracovní den (období 6 - 22 hod a 22 – 6 hod) jsou uvedeny v tabulce č. 6. Podrobný rozbor zatížení jednotlivých komunikačních úseků v souvislosti s provozem autobusových linek MHD je patrný z tabulky B, která tvoří přílohu č. 4 Dopravně – inženýrské podklady.

Tab. č. 6 Intenzity autobusové dopravy v roce 2006

Komunikace	Úsek	Intenzity dopravy v době 6 – 22 hod	Intenzity dopravy v době 22 – 6 hod
Evropská	Vítězné nám. – Na Pískách	774	98
Evropská	Na Pískách – Horoměřická	752	102
Evropská	Horoměřická – Veleslavínská	502	60
Evropská	Veleslavínská – Libocká	446	54
Evropská	Libocká – Pražský okruh	256	32

Komunikace	Úsek	Intenzity dopravy v době 6 – 22 hod	Intenzity dopravy v době 22 – 6 hod
Na Pískách	-	240	30
Starodejvická	U Dejv. Ryb. – Na Ořechovce	56	6
Horoměřická	Evropská – Nebušická	306	48
Horoměřická	Nebušická – směr Horoměřice	124	20
Nebušická	Horoměřická – Tuchoměřická	140	20
Tuchoměřická	Nebušická - K Tuchoměřicům	68	16
K Tuchoměřic.	Lipská – Tuchoměřická	26	6
K letišti	Pražský okruh – letiště Ruzyně	548	84
ČS Armády	hranice hl.m. Prahy – Pražský okruh	72	10
Karlovarská	Pražský okruh – Drnovská	26	4
Karlovarská	Drnovská – Slánská	208	28
Karlovarská	Slánská – Thurnova	308	50
Drnovská	Karlovarská – Ruzyňská	182	24
Drnovská	Pražský okruh – Ruzyňská	172	40
Ruzyňská	Drnovská – Libocká	182	24
Slánská	Žalanského – Bazovského	100	22
Žalanského	Slánská – Strojírenská	86	16
Hrozenkovská	Strojírenská – na Radosti	298	54
Na Radosti	Hrozenkovská – Jeremiášova	100	22
Plzeňská	Jeremiášova – Kukulova	160	14
Plzeňská	Pod Kotlářkou – Podbělohorská	516	48
Kukulova	Bělohorská – Plzeňská	840	94
Podbělohorská	Kukulova – Spiritka	290	44
Tomanova	Bělohorská – směr Spiritka	191	18
Bělohorská	Tomanova – Kukulova	422	52
Bělohorská	Kukulova – Patočkova	552	70
Patočkova	Bělohorská – Myslbekova	422	52
U Hvězdy	Na Petřínách – Libocká	86	16
Libocká	Evropská – Ruzyňská	458	62
Libocká	Ruzyňská – U Hvězdy	86	16
Na Petřínách	Ankarská – U Hvězdy	296	40
Ankarská	Na Petřínách – Bělohorská	296	40

Intenzity autobusové dopravy MHD jsou ve stávajícím stavu nejvyšší na následujících komunikačních úsecích: Evropská ulice (Vítězné nám. – Na Pískách, Na Pískách – Horoměřická), K

Letišti (Pražský okruh – Letiště Ruzyně), Kukulova (Bělohorská – Plzeňská), Bělohorská (Kukulova – Patočkova). Intenzita autobusové dopravy přesahuje na těchto úsecích 500 pohybů za 24 hodin.

2.2.3 Tramvajová doprava

Tramvajová doprava je v severozápadním sektoru města realizována po čtyřech liniích. První linie vede v ose Anděl – Klamovka – Kavalírka – Kotlářka – Vozovna Motol – Motol – Sídliště Řepy. Druhá linie vede v ose Pražský hrad – Pohořelec – Malovanka – Vypich – Malý Břevnov - Bílá Hora. Tramvajová trať prochází také v ose Dejvická – Hadovka – Horoměřická – Sídliště Červený Vrch - Nádraží Veveslavín - Vozovna Vokovice – Divoká Šárka. Poslední osa vede v linii Hradčanská - Vozovna Střešovice – Petřiny.

Následující tabulka znázorňuje stávající intenzity tramvajové dopravy na dotčených komunikačních úsecích v roce 2006 pro průměrný pracovní den (období 6 - 22 hod a 22 – 6 hod).

Tab. č. 7 Intenzity tramvajové dopravy v roce 2006

Komunikace	Úsek	Počet pohybů v době 6 – 22 hod	Počet pohybů v době 22 – 6 hod
Evropská	Vítězné nám. – Na Pískách	592	76
Evropská	Na Pískách – Horoměřická	592	76
Evropská	Horoměřická – Veveslavinská	592, resp. 420	76
Evropská	Veveslavinská – Libocká	420	76
Karlovarská	Turnova – Slánská	430	76
Plzeňská	Jeremiášova – Kukulova	748	112
Plzeňská	Kukulova – Pobělohorská	748	112
Bělohorská	Tomanova – Kukulova	430	76
Bělohorská	Kukulova – Patočkova	624	80
Bělohorská	Patočkova – Myslbekova	624	80
Na Petřínách	Střešovická – Veveslavinská	616	80
Na Petřínách	Veveslavinská – Ankarská	616	80
Na Petřínách	Ankarská – U Hvězdy	616	80

Intenzity tramvajové dopravy se na dotčených komunikacích v severozápadním sektoru města pohybují v rozmezí od 496 do 860 pohybů za 24 hodin. Nejvyšší intenzity tramvajové dopravy jsou ve stávajícím stavu na Plzeňské komunikaci.

2.2.4 Železniční doprava

V severozápadním sektoru města je železniční doprava realizována po trati ČD č. 120 se zastávkami Praha – Dejvice, Praha – Veveslavín, Praha – Ruzyně, Hostivice a trati ČD č. 121 se zastávkami Praha – Jinonice, Praha – Cibulka, Praha – Stodůlky, Praha – Zličín, Hostivice.

Tab. č. 8 Intenzity železniční dopravy pro průměrný den v roce 2006

Železniční trať	Počet spojů v době 6 – 22 hod	Počet spojů v době 22 – 6 hod
ČD č. 120	62	6

2.2.5 Metro

Trasa metra A (označována zelenou barvou) vede zhruba ve směru severozápad-východ. Trasa obsahuje 13 stanic, celková délka trasy je 11 km, vlak ji projede za 23 minut. Přepravní

kapacita trasy A přepočtená na 1 hodinu činí ve špičce cca 20 320 osob a v sedle (tzn. v době snížených přepravních nároků) cca 10 500 osob.

Interval na trase metra A je ve špičce 2 - 5 minut (6 – 8 hod, 16 - 17 hod). V ostatní denní době se interval pohybuje od 5 do 10 minut. Přepravní kapacita metra je cca 33 000 osob/hod.

Nejvytíženějšími stanicemi na trase metra A jsou dle přepravního průzkumu přestupní stanice Muzeum (302 000 cestujících), Můstek (267 000 cestujících) a nepřestupní stanice Dejvická se 127 000 cestujícími.

Stanice Dejvická na kterou má v budoucnu navázat prodloužení metra A ve směru na Ruzyň je situována pod Vítězným náměstím. Stanice je hloubená, založená v jámě zajištěné konstrukčními podzemními stěnami pod hladinou podzemní vody, za stanicí se nacházejí dvě odstavné a dvě obrátové koleje. Včetně těchto kolejí je 301 m dlouhá a 11 m hluboko pod Evropskou ulicí. Obestavěný prostor stanice je 66 788 m³.

2.2.6 Napojení letiště Ruzyně na komunikační síť

Letiště Praha Ruzyně je v současné době dopravně spojeno s celou spádovou oblastí letiště (včetně hl. m. Prahy) pouze silniční sítí. Silniční doprava zabezpečuje příjezd a odjezd cestujících, zaměstnanců i návštěvníků letiště, nákladní dopravu a zásobování letiště. Doprava osob je uskutečňována autobusy (MHD, ČSAD, autobusy řady soukromých společností) a osobními vozidly (soukromými, služebními a vozidly smluvních přepravců a taxi).

Příjezd k severní části letiště Ruzyně ve směru z hlavního města Prahy je realizován po ulici Aviatická, dále po stávající silnici I/7 Praha – Chomutov (přes MÚK u obce Přední Kopanina). Příjezd k jižní části letiště (ul. K Letišti) je napojen na MÚK komunikací Evropská – silniční okruh kolem Prahy (resp. silnice I/7).

2.3. Ovzduší a klima

2.3.1 Klima

Územím Prahy probíhá klimatické rozhraní. Vesecký et al. (1959) vedou na severním okraji Prahy hranici mezi teplou oblastí a mírně teplou oblastí, okrskem A2 (teplý, suchý s mírnou zimou) a okrskem B1 (mírně teplý, suchý s mírnou zimou).

Klimatologické charakteristiky jsou v zájmovém území zásadním způsobem ovlivňovány celkovou konfigurací terénu a charakterem zástavby.

V následujících tabulkách č. 9 a 10 jsou uvedeny dlouhodobé charakteristiky klimatu za období 1961 – 1990 a za rok 2005 z nejbližší meteorologické stanice Praha - Ruzyně (364 m n.m.) a pro orientaci i ze stanice Praha – Karlov (261 m n.m.).

Tab. č. 9 Charakteristiky klimatu za období 1961 – 1990

Charakteristika	Karlov	Ruzyně
Průměrná roční teplota vzduchu	9,4 °C	7,9 °C
Průměrný roční úhrn srážek	446,6 mm	525,9 mm
Trvání slunečního svitu	1611,0 h	1668,3 h

Tab. č. 10 Charakteristiky klimatu za rok 2005

Charakteristika	Karlov	Ruzyně
Průměrná roční teplota vzduchu	10,2 °C	8,5 °C
Průměrný roční úhrn srážek	437,6 mm	498,5 mm
Trvání slunečního svitu	1872,5 h	1858,6 h

Zdroj tab. 9, 10: ČHMÚ

V následujících tabulkách jsou uvedeny souhrnné větrné růžice pro vybrané lokality zájmového území. Souhrnná větrná růžice pro lokalitu Vítězná náměstí ukazuje, že převládajícími větry jsou větry severozápadní. Podle větrné růžice pro lokalitu Břevnov a Ruzyně převládají jihozápadní větry.

Tab. č. 11 Větrná růžice pro lokalitu Praha 6 - Vítězná náměstí, Dejvice

Směr větru	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Calm
%	13,88	2,40	2,38	14,00	12,96	11,06	12,22	23,46	13,88

Tab. č. 12 Větrná růžice pro lokalitu Praha 6 – Břevnov

Směr větru	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Calm
%	6,99	5,99	7,99	5,01	6,01	20,02	14,99	11,00	22,00

Tab. č. 13 Větrná růžice pro lokalitu Praha 6 – Ruzyně

Směr větru	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Calm
%	8,0	5,0	9,0	7,02	7,0	20,01	16,0	9,98	17,99

Zdroj tab. 11-13: ČHMÚ

2.3.2 Kvalita ovzduší v zájmovém území

Informace o stávajícím stavu znečištění ovzduší je možné získat z nejbližších měřicích stanic AIM (Automatizovaný Imisní Monitoring) nacházejících v Praze 6: Praha 6 - Veleslavín (stanice č. 777 - automatická stanice, ČHMÚ), Praze 6 - Alžírská (stanice č. 441 – manuální stanice, HS), Praha 6 – Ruzyně (stanice č. 1350) a v Praze 5: Praha 5 – Mlynářka (stanice č. 775 – automatická stanice, ČHMÚ).

V následujících tabulkách jsou prezentovány hodinové, denní, čtvrtletní a roční koncentrace sledovaných polutantů (SO₂, PM₁₀, NO₂, benzen) na vybraných měřicích stanicích v roce 2005:

Tab. č. 14 SO₂

Organizace:	Typ m.p.	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
		Max.	25 MV	VoL	50% Kv	Max.	4 MV	VoL	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
Staré č. ISKO	Metoda	Datum	Datum	VoM	98% Kv	Datum	Datum	95% Kv	98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
ČHMÚ	UVFL	108,1	38,1	0	4,8	31,5	27,8	0	5,0	10,4	4,8	3,1	6,7	6,2	4,71	359
777	UVFL	07.02.	06.02.	0	24,5	06.02.	04.03.	14,2	24,3	87	91	92	89	5,0	1,92	3
Veleslavín																
ČHMÚ	UVFL	156,1	41,0	0	5,3	35,9	33,5	0	5,3	13,7	4,3	3,0	7,8	7,1	6,03	361
528	UVFL	22.06.	25.02.	0	28,5	24.02.	25.02.	18,6	23,5	87	91	92	91	5,2	2,21	2
Suchbát																
ČHMÚ	UVFL	58,1	32,0	0	4,5	23,8	21,4	0	4,6	8,5	4,6	3,6	5,2	5,5	3,60	347
775	UVFL	31.03.	04.03.	0	21,0	24.02.	08.02.	12,1	17,3	87	89	79	92	4,7	1,73	7
Mlynářka																
ČHMÚ	UVFL	71,9	35,4	0	4,3	30,6	24,8	0	4,4	10,1	4,3	3,3	5,3	5,7	4,59	353
450	UVFL	29.01.	05.02.	0	23,7	24.02.	08.02.	14,9	21,5	87	84	92	90	4,6	1,92	4
Smlibov																
ČHMÚ	UVFL	62,0	33,6	0	5,6	28,7	25,3	0	6,1	10,5	7,2	5,1	4,9	6,9	4,47	363
520	UVFL	09.02.	04.03.	0	22,9	04.03.	08.02.	14,8	20,5	88	91	92	92	5,7	1,89	2
Stodůlky																

Tab. č. 15 PM₁₀

Organiza ce: Staré č. ISKO Lokalita	Typ m.p. Metoda	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
		Max.	25 MV	VoL	50% Kv	Max.	4 MV	VoL	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
		Datum	Datum	VoM	98% Kv	Datum	Datum	95% Kv	98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
ZU 441 Pha6- Alžbírská	GRV					100,0	46,0	33	24,0	31,1	24,7				19,36	237
						23.03.	30.03.	33	78,0	60	62	56	59		2,02	10
ČHMÚ 777 Pha6- Veleslavín	RADIO	290,0		96,0	26,0	123,4	63,8	65	31,0		26,2	29,2	48,5	36,4	22,34	313
		04.11.		190,0	121,0	02.11.	26.11.	65	103,4	57	82	90	84	30,9	1,76	21
ČHMÚ 528 Pha6- Suchbát	RADIO	162,0		63,0	19,0	80,0	41,3	24	19,3		19,6	19,6			15,08	290
		22.10.		118,0	77,0	23.03.	29.11.	24	66,0	37	88	84	81		1,80	51
ZU 529 Pha5- Reporýje	GRV					166,0	59,0	56	26,0		28,8	20,9	40,6	31,2	21,74	344
						30.10.	05.10.	56	87,0	74	90	92	88	24,7	2,03	16
ČHMÚ 775 Pha5- Mlynářka	RADIO	214,0		87,0	28,0	118,4	64,4	68	30,0	41,0	33,4	27,8	37,9	35,1	19,92	347
		25.03.		183,0	108,0	24.03.	13.04.	68	85,2	87	88	84	88	30,1	1,74	7

Tab. č. 16 NO₂

Organiza ce: Staré č. ISKO Lokalita	Typ m.p. Metoda	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty			
		Max.	25 MV	VoL	50% Kv	Max.	4 MV	VoL	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N	
		Datum	Datum	VoM	98% Kv	Datum	Datum	95% Kv	98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv	
ZU 441 Pha6- Alžbírská	TLAM					156,0		72,0	38,0						18,37	227	
						07.02.		94,0	55	58	59	55		1,48	5		
ČHMÚ 777 Pha6- Veleslavín	CHLM	134,5	115,0	0	24,7	90,9		56,6	25,5	32,8	26,3	25,5	34,5	29,7	15,07	362	
		24.03.	04.03.	0	85,3	09.02.		68,4	87	91	92	92	26,1	1,68	2		
ČHMÚ 1528 Pha6- Suchbát	CHLM	138,9	101,0	0	19,5	89,5		49,2	21,9	29,7	20,0	18,1	30,4	24,6	13,62	353	
		24.03.	25.03.	0	73,6	09.02.		58,6	87	83	92	91	21,1	1,75	8		
ARERK ZU 629 Pha5- Reporýje 207156	TLAM							122,0	74,0	37,0	46,9	39,9	34,0	46,2	41,5	16,46	331
								01.09.	84,0	77	88	86	80	38,8	1,44	2	
AMLYA 775 Pha5- Mlynářka 40291	CHLM	218,3	124,7	1	34,4	95,9		68,2	35,9	44,3	38,4	30,4	39,4	38,2	15,13	348	
		06.06.	09.02.	0	95,1	04.03.		73,5	87	85	84	92	35,3	1,51	7		

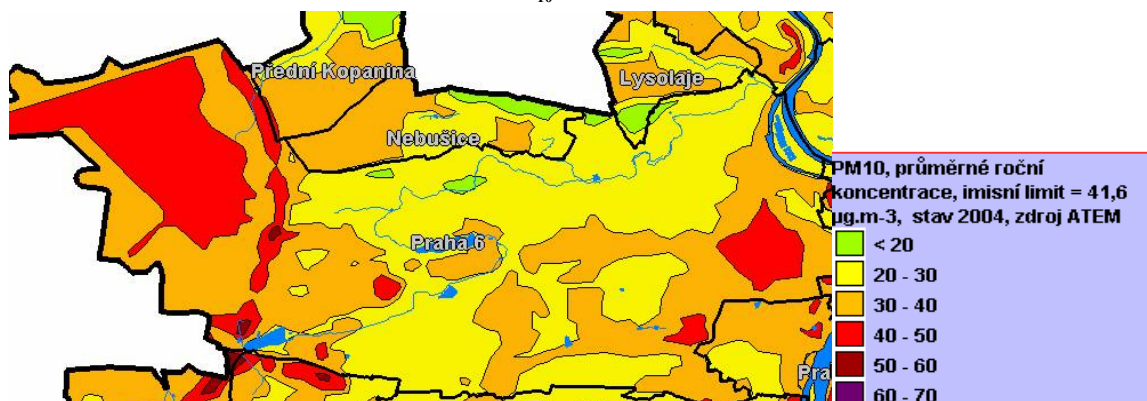
Tab. č. 17 Benzen

Organiza ce: Staré č. ISKO Lokalita	Typ m.p. Metoda	8Hodinové hodnoty				Denní hodnoty				Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
		Max.				Max.	95% Kv	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N	
		Datum		VoM		Datum		98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv	
AALZK ZU 441 Pha6- Alžbírská 207113	IRABS	3224,5				1934,9		570,2	196,4						196,48	196
		16.01.		0,0		16.01.		782,3	31	61	61	43		1,68	80	
ARERK ZU 629 Pha5- Reporýje 22956	Kombinov ané měření IRABS	3762,8				2063,0		1320,7	257,0	874,7	210,3	106,0	558,9	442,7	429,24	346
		07.03.		0,0		07.03.		1540,4	85	91	78	92	269,4	2,80	7	
AMLYA 775 Pha5- Mlynářka 40292	Automatiz ovaný měřicí program IRABS	2407,0				1665,0		1153,7	586,2	708,7	572,9		809,6	658,2	257,22	330
		17.01.		0,0		17.01.		1327,3	86	81	74	89	613,9	1,45	12	

Zdroj tab. 14-17: ČHMÚ

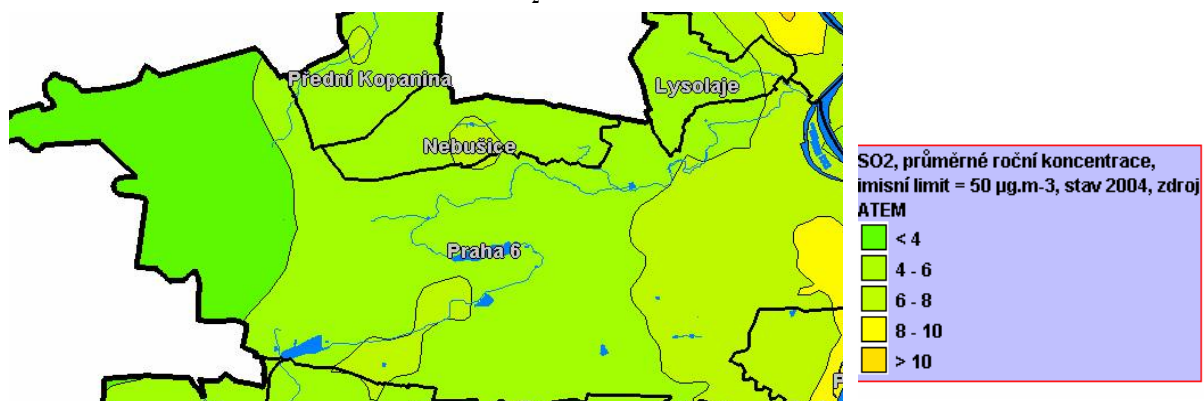
Pro popis stávajícího stavu znečištění ovzduší jsou relevantní i údaje z modelového výpočtu kvality ovzduší na území hlavního města Prahy (ATEM) pro rok 2004:

Obr. č. 1 Průměrné roční koncentrace PM₁₀ – model ATEM



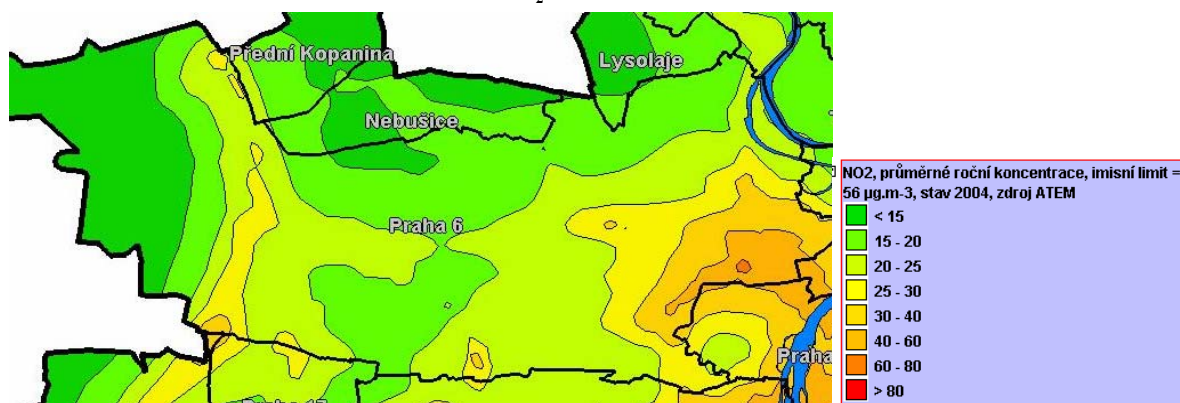
Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

Obr. č. 2 Průměrné roční koncentrace SO₂ – model ATEM



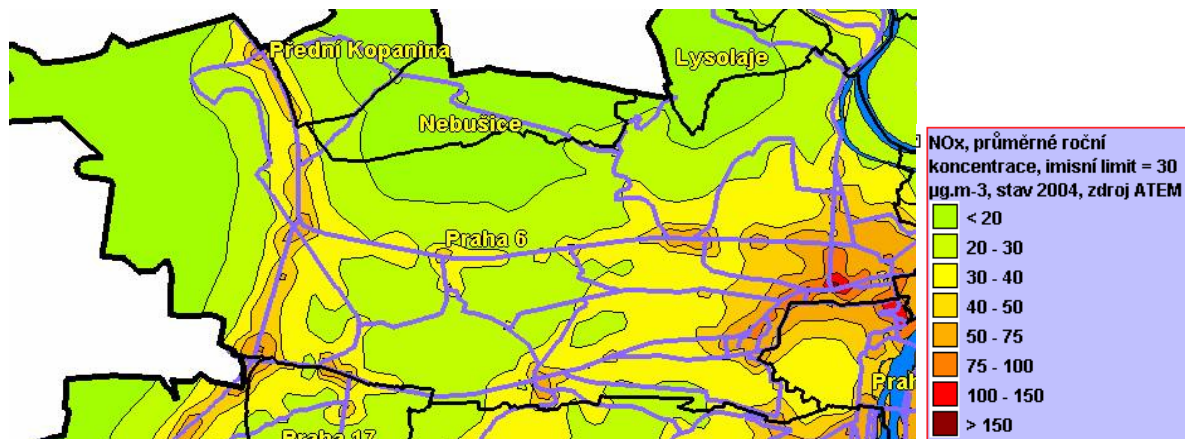
Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

Obr. č. 3 Průměrné roční koncentrace NO₂ – model ATEM



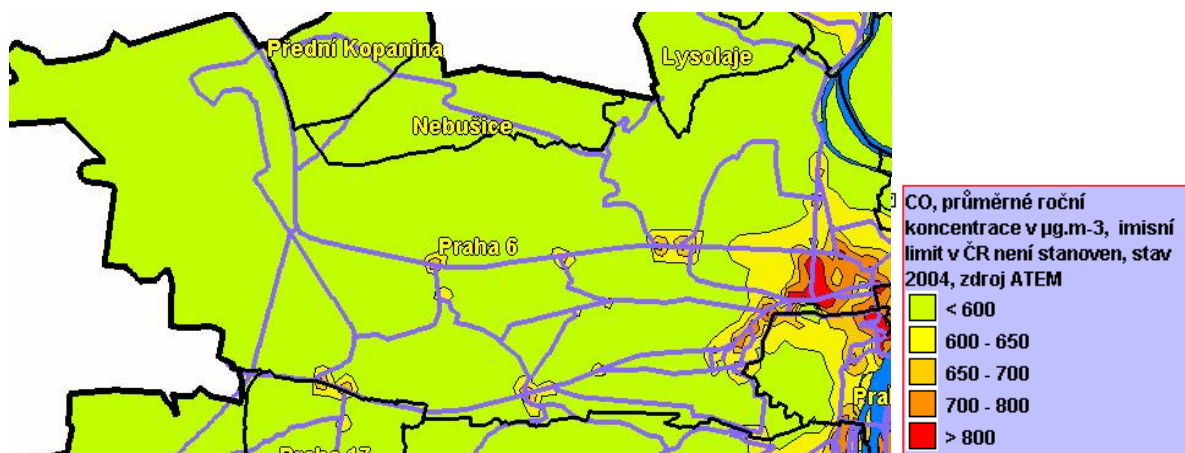
Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

Obr. č. 4 Průměrné roční koncentrace NO_x – model ATEM



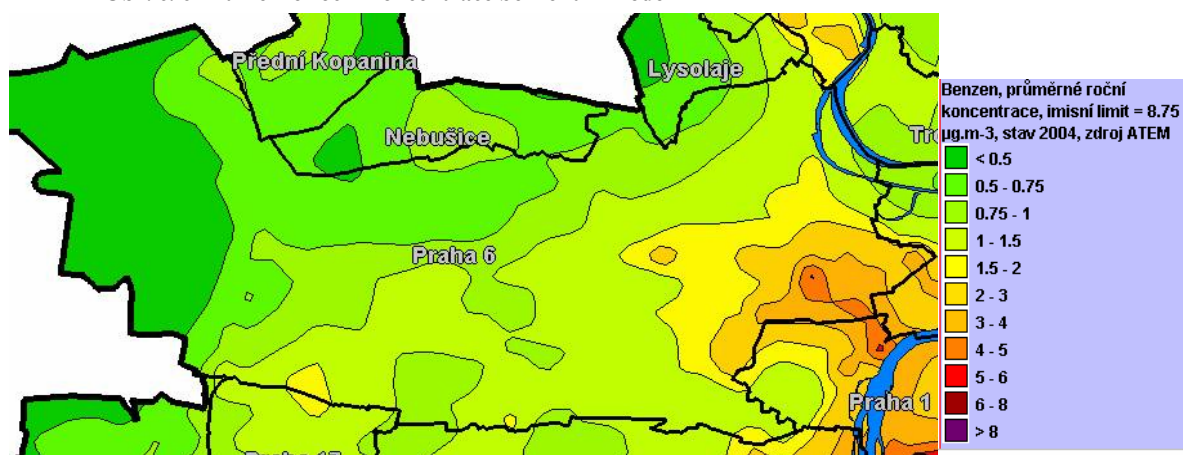
Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

Obr. č. 5 Průměrné roční koncentrace CO – model ATEM



Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

Obr. č. 6 Průměrné roční koncentrace benzenu – model ATEM



Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

Dle výpočtového modelu ATEM pro rok 2004 se v oblasti letiště Ruzyně a Vítězného náměstí pohybují průměrné roční koncentrace PM₁₀ nad hranicí imisního limitu. Na ostatním území

severozápadního sektoru hlavního města Prahy se průměrné roční koncentrace PM₁₀ pohybují v rozmezí 20 – 30 µg.m⁻³, resp. 30 – 40 µg.m⁻³.

Průměrné roční koncentrace SO₂ jsou v rámci sledovaného území nejvyšší v oblasti centrální části MČ Praha 6, kde se pohybují v rozmezí 8 - 10 µg.m⁻³, což je hluboko pod stanoveným imisním limitem (50 µg.m⁻³).

Stejně jako v případě výskytu průměrných ročních koncentrací SO₂ jsou koncentrace NO₂ dle modelu ATEM nejvyšší v oblasti centrální části MČ Praha 6, kde se pohybují v rozmezí 40 - 60 µg.m⁻³, což je na hranici stanoveného imisního limitu (56 µg.m⁻³).

Průměrné koncentrace NO_x jsou největší podél hlavních komunikačních tahů, kde se pohybují v rozmezí 40 – 50, resp. 50 – 75 µg.m⁻³. Tyto koncentrace jsou vyšší než stanovený imisní limit (30 µg.m⁻³). Na zbytku zájmového území se koncentrace pohybují pod stanoveným imisním limitem.

Průměrné roční koncentrace CO až na malé výjimky v celém zájmovém území překračují hodnoty 600 µg.m⁻³. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace CO není v ČR stanoven.

Z hlediska průměrných ročních koncentrací benzenu je situace nejpříznivější v okrajových částech Prahy (oblast Ruzyně), kde se koncentrace benzenu pohybují pod 0,5 µg.m⁻³. Naopak nejkritičtější je situace v centrální části Prahy 6, kde se koncentrace benzenu pohybuje v hodnotách 2-5 µg.m⁻³. Imisní limit je pro průměrné roční koncentrace benzenu pro rok 2004 8,75 µg.m⁻³.

2.4. Voda

2.4.1 Povrchová voda

Osu odvodnění širšího zájmového území představuje tok Vltavy se zaříznutým údolím, který má převážně erozní ráz s jedenácti vyvinutými terasovými stupni. Hydrologicky náleží hodnocený záměr v rámci širších vztahů do povodí Vltavy od Berounky po Rokytku (č. hydrologického pořadí 1.12.01) a do povodí Vltavy od Rokytky po ústí do Labe (č. hydrologického pořadí 1.12.02).

V následující tabulce jsou uvedeny průměrné hodnoty vybraných ukazatelů (koncentrace v mg/l) pro profil Vltava – Podolí:

Tab. č. 18 Profil Vltava - Podolí

Rok	2002
Průtok	275,93 m ³ .s ⁻¹
BSK ₅	2,14 mg.l ⁻¹
CHSK (Cr)	23,55 mg.l ⁻¹
NO ₃	3,68 mg.l ⁻¹
P- celkový	0,15 mg.l ⁻¹

Podle ČSN 757221 a ukazatelů uvedených v tabulce č. 17 se jedná o znečištěnou až silně znečištěnou vodu (třída III. – V.). Přesto lze konstatovat, že dlouhodobý trend zlepšování kvality povrchové vody pokračuje. Ve Vltavě došlo v letech 1990 – 1999 u většiny sledovaných látek k pozvolnému snižování koncentrací, stagnovaly pouze koncentrace dusičnanů a BSK₅.

Dotčené území navrhované Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy se nachází v oblasti, které je odvodňována malými vodními toky do povodí Vltavy. Území posuzované trasy prodloužení metra A je odvodňováno v rámci následujících dílčích povodí:

- hydrolog. povodí č. 1.12.02.0010 – povodí Únětického potoka (oblast Ruzyně, stanice letiště Ruzyně),
- hydrolog. povodí č. 1.12.02.110 – povodí Kopaninského potoka (úsek mezi stanicemi Letiště Ruzyně – Dlouhá Míle),
- hydrolog. povodí č. 1.12.02.0040 – povodí Litovického (Šáreckého) potoka (úsek trasy metra se stanicemi Dlouhá Míle, Bílá Hora a Veleslavín),
- hydrolog. povodí č. 1.12.01.0220 – povodí Motolského potoka (úsek trasy v oblasti stanice Motol),
- hydrolog. povodí č. 1.12.01.0240 – povodí Brusnice (úsek trasy v oblasti stanice Petřiny),
- hydrolog. povodí č. 1.12.02.0010 – povodí Vltavy (úsek trasy v oblasti stanice Červený Vrch a Dejvická).

Únětický potok pramení u Kněževsi v okrese Praha - západ, délka toku je 13,4 km, plocha povodí je 47,6 km².

Kopaninský potok je pravostranný přítok Únětického potoka, do kterého se vlévá pod Tuchoměřicemi. Hydrologické údaje Kopaninského potoka podle údajů ČHMÚ v profilu soutoku s Únětickým potokem jsou následující: plocha povodí - 6,688 km², průměrný dlouhodobý roční průtok (Q_a) - 17,7 l/s.

Reálné průtoky Kopaninského potoka jsou navýšeny pramenem v obci Přední Kopanina za propustkem pod rychlostní komunikací R7. Pramen je dotován vodami z cenomanské zvodně a jeho průměrná vydatnost činí 13 l/s.

Horní část povodí Kopaninského potoka je silně ovlivněna letištěm. Kopaninský potok je recipientem vyčištěných odpadních vod z části letiště (ČOV-jih) a dešťových vod z části letiště.

Šárecký potok pramení u Chýně v okrese Praha - západ, délka toku je 19,5 km, plocha povodí je 62,9 km². Litovický potok je název pro Šárecký potok v horní části povodí. Na Litovickém potoce se nacházejí 2 retenční nádrže - Strnad a Jiviny. Důležitým faktorem je systém odvodnění urbanizovaného území Na Dědině a části Pražského okruhu. Dešťové vody v území jsou svedeny přes ČDZ (čisticí dosazovací zdrž) do retenční nádrže Jiviny na Litovickém potoce.

Litovický potok z Jivin odtéká východním až severovýchodním směrem. V oblasti Veleslavína podtéká Evropskou ulici a stáčí se Šáreckým údolím k západu. V tomto úseku se vodoteč již jmenuje Šárecký potok. Před soutěskou Džbán je vybudována údolní nádrž Džbán, která slouží jako veřejné koupaliště.

Motolský potok je levým přítokem dolní Vltavy. Na většině své délky dnes teče pod zemí jako kanalizační stoka. Celá trasa potoka vede územím obvodu Praha 5, a to městskými částmi Praha 13 a Praha 5. Délka toku je 9,90 km, plocha povodí je 15,7 km². Motolský potok pramení nedaleko stanice metra Zličín, na hranici městských částí Praha 17 a Praha 5. O necelý kilometr dále za nádrží v lokalitě Pod Zličínem vtéká do zakrytého úseku, kterým pokračuje asi kilometr. Objevuje se v oblasti přírodní památky U Hájů, kde po krátkém přírodním úseku podtéká hřbitov Háje a objevuje

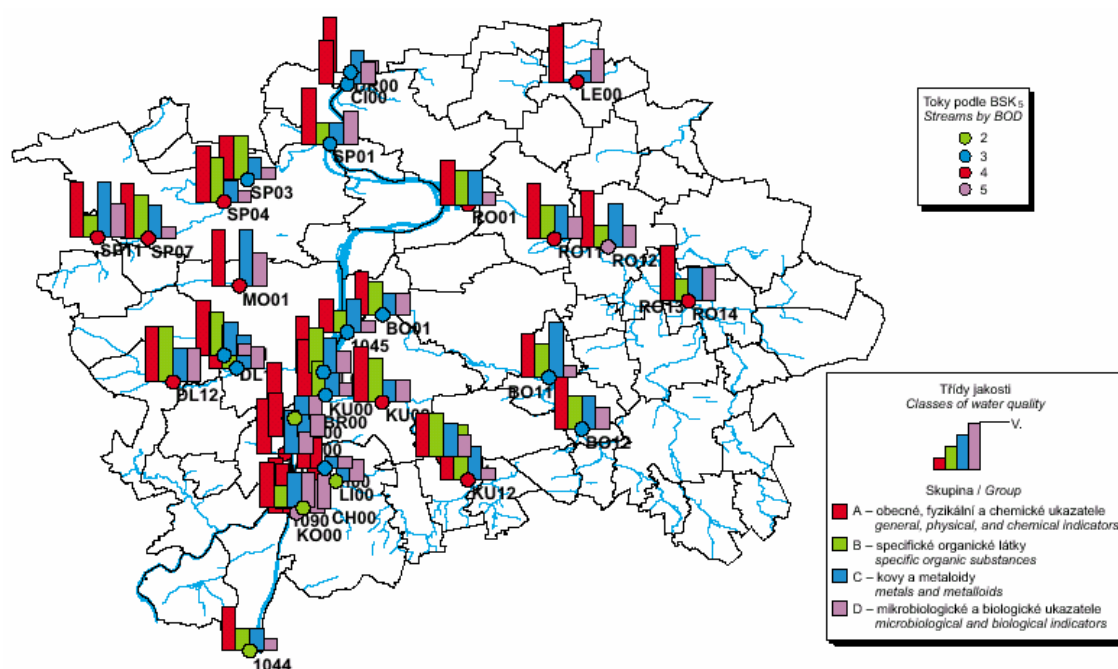
se u motolského krematoria. Tam za přírodní památkou Kalvárie v Motole podtéká Plzeňskou ulici, na začátku Košíř u sídliště Poštovka (pod usedlostí Cibulka) ústí do podzemí.

Potok Brusnice (dnes spíše kanalizace) má udávaný průtok 0,2 l/s, kvalita vody se na tomto toku nesleduje. Délka toku je 4,5 km. Tok protéká hradním příkopem, do Vltavy vtéká poblíž stanice metra Malostranská.

Hodnocení jakosti vody na území hl.m. Prahy je každoročně prováděno podle normy TNV 75 7221 Klasifikace jakosti povrchových vod. Předmětem normy je jednotné určení třídy jakosti tekoucích povrchových vod – klasifikace, která slouží k porovnání jakosti na různých místech a v různém čase. Povrchové vody se zařazují podle kvality do 5 tříd (I. třída - neznečištěná voda, II. třída – mírně znečištěná voda, III. třída – znečištěná vody, IV. třída – silně znečištěná voda, V. třída – velmi silně znečištěná voda).

Jakost vody se klasifikuje zvlášť pro každý jednotlivý ukazatel. Hodnocené ukazatele jsou členěny do pěti skupin. Ve skupině rozhoduje ukazatel s nejnepříznivější hodnotou klasifikace. O celkové klasifikaci jakosti vody v toku rozhoduje pak nejhorší klasifikace ze skupin.

Obr. č. 7 Sledované profily na povrchových tocích – třídy jakosti ve skupinách ukazatelů



Zdroj: http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr05_html/B2_01.htm

Legenda k obr. 7:

- | | |
|--|--|
| MO01- Motolský potok – zaústění do zaklenutí (říční km 4,75) | SP01- Šárecký potok – ústí do Vltavy (ř.km 0,01) |
| SP03 - Šárecký potok pod Džbánem (Jenerálka) (ř.km 4,85) | SP04 - Šárecký potok před Džbánem (ř.km 10,95) |
| SP07 - Šárecký potok Jiviny pod hrází (ř.km 15,09) | SP11 - Šárecký potok před Strnadem (ř.km neuveden) |

Z hlediska fyzikálních a chemických ukazatelů patří do nejhorší třídy jakosti téměř všechny toky v zájmovém území. Ve skupině mikrobiologických a biologických ukazatelů vykazují III. – IV. třídu jakosti Motolský potok a Šárecký potok pod Strnadem.

Pohyb vody ve skalním podloží ordovických hornin je silně ovlivněn stupněm zvětrání horniny. V neporušeném a nezvětralém stavu jsou ordovické břidlice prakticky nepropustné. Ve větších hloubkách lze předpokládat oběh podzemní vody pouze po výraznějších tektonických liniích. Úroveň hladiny podzemní vody ve skalním podloží je přímo závislá na velikosti i charakteru atmosférických srážek a na morfologii terénu. Vydutnosti jednotlivých zdrojů v tomto prostředí se pohybují průměrně v setinách $\text{l}\cdot\text{s}^{-1}$ ($q = 0,05 \text{ l}\cdot\text{s}^{-1}\cdot\text{m}^{-1}$). Větší vydutnosti lze předpokládat jen tam, kde dochází k výrazné komunikaci s vodou výše položených krycích formací.

V letenské terase se úroveň hladiny podzemí vody pohybuje těsně nad bází terasových sedimentů.

Na bázi dejvické terasy v Dejvicích byla zjištěna souvislá zvedeň s úrovní hladiny na kótě 206 až 209 m n.m. Vydutnosti jednotlivých zdrojů v tomto prostředí se pohybovaly v litrech za sekundu, $q = 1,0 \text{ l}\cdot\text{s}^{-1}\cdot\text{m}^{-1}$ (O. Tesař et al., 1971, Q. Záruba - Pfeffermann, 1940, Záruba, 1948).

Základní údaje o chemismu podzemních vod

Vzhledem k lokalizaci velkých podzemních staveb jsou na území hl. m. Prahy velmi dobře prozkoumány podzemní vody v ordovických horninách. Na základě řady rozborů provedených v minulosti byl zpracován následující přehled vod jednotlivých souvrství ordoviku a siluru:

Souvrství šárecké: vody slabě alkalické (pH 7,2 - 7,6), dosti tvrdé, s nízkým obsahem SO_4^{2-} (50-150 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), celková mineralizace 400 - 600 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Křemence skalecké: vody kalcium-sulfatické, velmi tvrdé, alkalické i kyselé (pH 6,4 - 7,3), s vysokým obsahem SO_4^{2-} (450 - 580 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$) i agresivním CO_2 , celková mineralizace 1000 - 1490 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Souvrství dobrotivské: vody s vysokou mineralizací (1000 - 1300 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), kalcium-sulfatické, s vysokým obsahem SO_4^{2-} (600 - 780 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), agresivním CO_2 , tvrdé až velmi tvrdé, pH 5,8 - 7,5.

Křemence řevnické: vody s nižší mineralizací (700 - 900 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), kyselé až neutrální reakce, tvrdé. Obsah SO_4^{2-} 200 - 300 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Souvrství libeňské: vody kalcium-sulfatické, velmi tvrdé, kyselé až silně kyselé (pH 4,1 - 6,9), agresivní CO_2 (12 - 50 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), obsah SO_4^{2-} až 880 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$, celková mineralizace 800 - 1400 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Souvrství letenské: vody kalcium-sulfatické, tvrdé, kyselé, i slabě alkalické (pH 6,8 - 7,2), agresivní CO_2 nepřesahuje hodnotu 5 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$. Koncentrace SO_4^{2-} v rozmezí 300 - 600 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$, celková mineralizace 1100 - 1500 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Souvrství vinické (černinské): vody kalcium-sulfatické, silně mineralizované (2000 - 2500 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), kyselé (pH 6,0 - 6,9), velmi tvrdé. Agresivní CO_2 , obsah SO_4^{2-} 300 - 800 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Souvrství zahořanské (chlustinské): vody kalcium-sulfatické, velmi tvrdé, mírně kyselé až kyselé (pH 6,1 - 7,0). Agresivní CO_2 pod hodnotu 47 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$. Obsah SO_4^{2-} se pohybuje od 250 do 620 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$, celková mineralizace 800 - 1000 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$.

Souvrství bohdalecké: v těchto vrstvách rozlišujeme dva typy vod. V blízkosti tektonického pásma jsou vody vysoce mineralizované (4000 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$), neutrální až alkalické (pH 7,0 - 7,5), koncentrace SO_4^{2-} velmi vysoká (2200 - 3800 $\text{mg}\cdot\text{l}^{-1}$). Ve větších vzdálenostech od tektonického pásma se snižuje mineralizace, klesá karbonátová tvrdost. Objevuje se agresivní CO_2 .

Souvrství liteňské: vody mírně kyselé až mírně alkalické (pH 6,8 - 7,2), tvrdé, obsah SO_4^{2-} 200 - 350 mg.l^{-1} , celková mineralizace 400 - 600 mg.l^{-1} .

Souvrství kopaninské: vody obdobné jako ve vrstvách liteňských, tvrdé až velmi tvrdé; koncentrace SO_4^{2-} 300 - 400 mg.l^{-1} .

2.4.3 PHO, CHOPAV, atd.

V souvislosti s posuzovanou změnou územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod, pásmo hygienické ochrany vodního zdroje ani ochranné pásmo ČOV.

V dotčeném území se nevyskytují pramenné oblasti. Území nespadá do vodohospodářsky významné oblasti ani se zde nevyskytují ochranná pásma přírodních minerálních vod dle zákona č. 86/1992 Sb. v platném znění.

2.5. Geologie a geomorfologie zájmového území, sesuvy, eroze

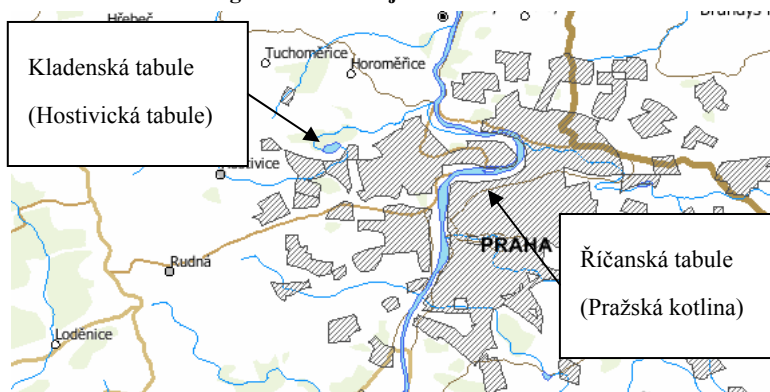
2.5.1 Geomorfologické členění

Z geomorfologického hlediska lze zájmové území začlenit následovně:

System:	Hercynský systém
Provincie:	Česká Vysočina
Subprovincie:	Poberounská soustava
Oblast:	Brdská oblast
Celek:	Pražská pločina
Podcelek:	Kladenská tabule
Okresek:	Hostivická tabule
Podcelek:	Říčanská tabule
Okresek:	Pražská kotlina

Zájmové území se nachází v rámci 2 podcelků, východní část zájmového území spadá do podcelku Kladenská tabule a západní část spadá do podcelku Říčanská tabule.

Obr. č. 9 Geomorfologické členění zájmového území



Zdroj: Geomorfologické členění CENIA (Arcdata, MZP)

Kladenská tabule se rozkládá na severozápadě Pražské plošiny a zaujímá plochu 556 km². Na horninách proterozoika, méně staršího paleozoika a jejich pokryvu permokarbonu a svrchní křídý vznikla členitá pahorkatina. Podle rázu reliéfu se Kladenská tabule člení na čtyři geomorfologické okrsky - Hostivickou a Slánskou tabuli, Turskou a Zdibskou plošinu.

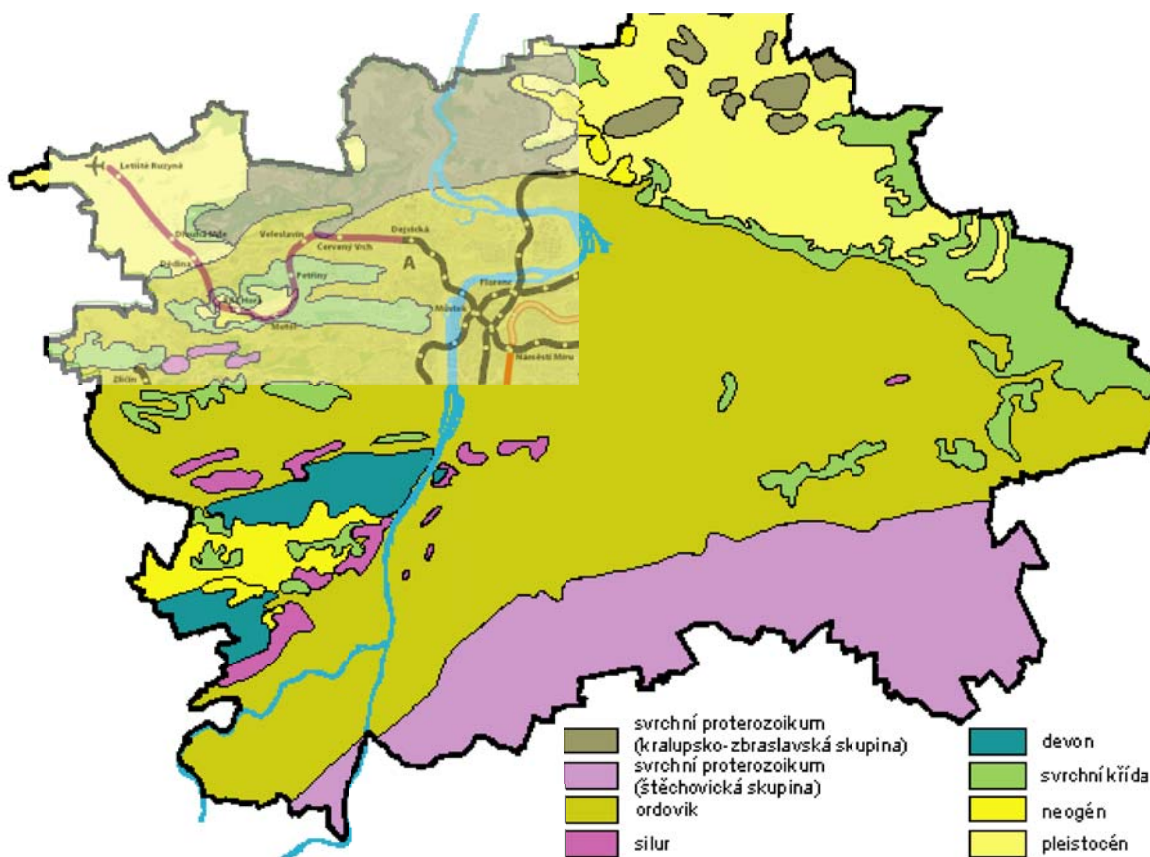
Podcelek *Říčanská tabule* zaujímá jižní a východní část Pražské plošiny o rozloze 572 km². Nejvyšším bodem je Hradinový kopec (410 m n.m.) západně od Černošic. S Kladenskou tabulí se Říčanská plošina stýká v linii Drahelčice - Rudná - Chrástřany - Motol - úpatí levého svahu Motolského potoka - úpatí levého svahu Vltavy mezi Smíchovem a Podbabou a severní okraj Pražské kotliny mezi Trójou a Hloubětínem. Reliéf Říčanské plošiny představuje z velké části odkryté podloží svrchnokřídových souvrství, tj. staropaleozoické a proterozoické horniny. Strukturními prvky reliéfu jsou v severovýchodní části území křemencové hřbety, na jihozápadě vápencové hřbítky. Podle geomorfologických poměrů se Říčanská plošina člení na čtyři okrsky: Třebotovskou, Uhříněveskou a Úvalskou plošinu a Pražskou kotlinu.

(<http://www.monet.cz/atlas/kap04.htm>)

2.5.2 Geologické poměry

2.5.2.1 Geologické poměry v širším zájmovém území

Obr. č. 10 Geologická mapa Prahy



Zdroj: http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/CHRUZEMI/cr2_cztx/chu-geol.htm

Z výše prezentovaného obrázku je patrné, že v souvislosti s posuzovanou koncepcí budou dotčeny horniny ordoviku, svrchní křídly a pleistocénu.

Nejrozsáhlejší plochy zájmového území prodloužení trasy metra A zaujímají horniny ordoviku, které tvoří rozsáhlé plochy na SZ a JV Prahy. Převahu mají málo odolné břidlice a prachovce, na něž se váží sníženiny a plošinaté níže položené okrsky. V ordoviku vystupují i polohy odolných světlých křemenců, které tvoří dva víceméně paralelní pruhy - starší křemence skalecké na bazi dobrotivského a mladší řevnické na bazi libeňského souvrství. Tvoří vyvýšeniny i skalnaté hřbety jako je Skalka v Košířích, Vítkov, Bílá skála v Libni. Vyšší odolnost vykazují rovněž souvrství flyšové povahy, v nichž se tvrdé pískovce až křemence střídají s břidlicemi. Vyvřeliny jsou v pražském ordoviku zastoupeny jen nepatrně v okolí Řeporyj (diabasy).

Křídové horniny představují poslední mořské usazeniny v pražském prostoru. Po jejich usazení již nedošlo k vrásnění, takže jsou dodnes uloženy téměř vodorovně s nepatrným sklonem k severu až východu. Tyto horniny tvoří nejvyšší plošiny a představují jen zbytky původně souvislého pokryvu. Místy z nich eroze vymodelovala pravé tabulové vrchy jako je Vidoule nebo Bílá hora a Petřín.

Z mladších třetihor (neogénu) se v Praze a okolí zachovaly písky, štěrky a jíly, nanesené řekami, popřípadě usazené v menších jezerech. Tyto uloženiny leží většinou ve vysokých polohách, např. na Bílé hoře.

Významnými prvky reliéfu Pražské plošiny (i sousedních geomorfologických jednotek) jsou tvary podmíněné geologickou stavbou podloží. Jsou to suky a strukturní hřbítky na odolnějších partiích proterozoických a staropaleozoických hornin, jejichž rozměry, tvary a směr jsou závislé na strukturně tektonických poměrech a stupni denudace reliéfu. Jsou vázány zejména na silicity (bulžníky), bazalty (spility), křemence, diabasy (žilné bazalty) a vápence. Geomorfologicky se zřetelně projevují především v silněji denudovaných územích a údolích (Motolský potok, Radotínský potok, Šárecký potok aj.). Sledují zpravidla barrandienský směr (JZ-SV). Místy výrazně ovlivnily vývoj, tvary a směry údolí (např. Vltavy, Radotínského potoka, Šáreckého potoka, Rokytky, Botiče).

Zajímavostí je výrazný průlom Motolského potoka sopečnými diabasovými vrstvami v oblasti PP Kalvarie při ulici Plzeňská.

2.5.2.2 Geologické podmínky v místě navržené trasy prodloužení metra A

Staniční tunel Letiště Ruzyně bude ražen částečně v křídových horninách a částečně v horninách staršího paleozoika a algonkia.

Tunely mezi stanicemi Letiště Ruzyně a Dlouhá Míle budou raženy převážně v horninách staršího paleozoika a algonkia. Pouze v okolí stanice Dlouhá Míle vystoupají do křídových útvarů.

Stanice Staré Letiště (uvažovaná ve variantě 2 vedení trasy metra) je navržena hloubená. U této varianty traťové tunely cca 500 m před stanicí Staré Letiště vystoupají do prostředí křídových útvarů, ve kterých budou raženy až do stanice Dlouhá Míle.

Stanice Dlouhá Míle bude ražena v křídových útvech. Na tuto kavernu budou směrem ke stanici Dědina navazovat 2 jednokolejné tunely. Traťové tunely budou raženy převážně v horninách křídových, před stanicí Dědina se ale ponoří do prostředí ordovických vrstev.

Za hloubenou stanicí Dědina pokračuje trasa metra raženými traťovými tunely. Trasa v tomto prostoru prochází údolní nivou Litovického potoka. Ve staničení cca km 8,000, kde navrhované jednokolejné ražené traťové tunely metra podchází vlastní koryto tohoto potoka, je mocnost zvodnělých kvarterních sedimentů cca 8 - 10 m. Niveleta metra je v tomto místě situována

cca 8 m pod bází těchto pokryvných útvarů. Skalní podloží zde tvoří ordovické břidlice vrstev letenských.

Stanice Bílá Hora je řešena jako ražená, v hloubce cca 50,3 m pod terénem. Mocnost kvarterních pokryvných útvarů se pohybuje v rozmezí 2 - 6 m. Skalní nadloží stanice tvoří převážně sedimenty křídového útvaru. Výška tohoto souvrství se pohybuje kolem 35 m. Vlastní stanice je ale situována do ordovických vrstev. Na základě zastížených geologických podmínek lze konstatovat, že horní část výrubu staničního tunelu se bude vyskytovat v oblasti kontaktu ordovických vrstev a nadložních křídových útvarů.

Stanice Motol je situována ve velmi složitých geologických podmínkách. V nadloží stanice je sesuvný svah na okraji křídové tabule. Podloží, ve kterém by byla realizována vlastní stanice, tvoří již ordovické vrstvy.

Stanice Petřiny je navržena s niveletou temene kolejnice 37,6 m pod úrovní terénu. Mocnost pokryvných útvarů se pohybuje kolem 2 m, pod nimi je mohutná vrstva křídových útvarů mocností cca 18 m. Podloží, ve kterém bude ražen staniční tunel i přílehlé traťové tunely, tvoří ordovické horniny. Hladina spodní vody je hluboce zaklesnuta. Při realizaci jednolodní stanice by výška klenby výrobu byla cca 10,1 m nad úrovní temene kolejnice metra. Z toho vyplývá, že mocnost nadloží horninového masivu bez pokryvných útvarů se bude pohybovat kolem 26 m.

Stanice Veleslavín je navržena jako mělce ražená (TK pod terénem cca 20,5 m). Při navrženém směrovém a výškovém vedení trasy a daných geologických poměrech je možno uvažovat s výstavbou dvoulodní ražené stanice s řadou nosných pilířů v ose stanice.

Stanice Červený Vrch je navržena jako ražená, jednolodní, přímo pod povrchem. Výška nadloží nad klenbou stanice je 17 - 24 m. Horninové prostředí v okolí stanice tvoří skalecké křemence s mocností v nadloží stanice 13 - 22 m. Skalecké křemence jsou žlutavé jemnozrné křemence a pískovce s vložkami tmavošedých siltovců a drob. Křemence tvoří lavice mocné nejčastěji 10 - 50 cm, ojediněle však i 1 - 2 metru. Lavice křemenců bývají hustě příčně rozpukané, a to zejména v povrchových zónách. Skalecké křemence probíhají napříč lokalitou v pruhu ve směru SV - JZ.

Traťové tunely mezi stanicí Dejvická – Červený Vrch budou raženy převážně v kvarterních zeminách, pod hladinou spodní vody.

2.5.3 Geodynamické jevy, sesuvy, zvětrávací procesy

Projevy nestability okrajů křídové plošiny lze očekávat v území Motolských strání, kde je navržena realizace stanice Motol. V nadloží této stanice se nachází sesuvný svah.

Okraje křídových plošin vytvářejí typický geologický profil, příznivý pro vznik blokových pohybů. Kvádrové pískovce cenomanu, rozpukané systémem vertikálních puklin, spočívající na tvárném podloží, se postupně podél trhlin odlamovaly na mohutné kry, které se zabořovaly do podloží, nakláněly a odsouvaly po svahu. Výrazné rozpukání, rozlámání a rozvolnění pískovců zasahuje někdy 100 až 200 m dovnitř plošiny.

Avšak ani úpatí podél křídových plošin nejsou z hlediska stability bezpečná. Bývají na nich daleko od paty soliflukcí a dlouhodobými plouživými pohyby rozvlečeny cenomanské jílovce spolu s pískovcovou a opukovou sutí. Pomalé pohyby plouživého charakteru (creep) probíhají dodnes na všech strmějších svazích, pokrytých jílovitými zeminami.

V následující tabulce je uveden stručný přehled zaznamenaných svahových pohybů v zájmovém území dle Geofundu ČR. Aktivní sesuv je evidován v lokalitě Praha – Červený Vrch.

Tab. č. 19 Sesuvy, odvaly a posuvy v zájmovém území dle Geofundu ČR

Lokalita	Klasifikace	Stupeň aktivity	Rok pořízení záznamu	Klíč
Přední Kopanina	sesuv	stabilizovaný	1977	777
Přední Kopanina	sesuv	stabilizovaný	1977	778
Praha-Divoká Šárka	odval	stabilizovaný	1977	780
Praha-Divoká Šárka	odval	stabilizovaný	1977	781
Praha-Břevnov	blokový posuv	pohřbený	1978	1980
Praha-Šafránka	blokový posuv	pohřbený	1990	796
Praha-Červený Vrch	sesuv	aktivní	2000	6643
Praha-Císařka	sesuv	aktivní	1990	5841
Praha-Císařka	odval	odstraněný	1990	797
Praha 5-Císařka	odval	potenciální	1990	6177

Intenzivní fosilní zvětrávání postihlo povrch předkřídových hornin a v menším rozsahu i křídové sedimenty.

Starší fáze zvětrávání spadá do časového úseku mezi skončením staropaleozoické a začátkem svrchnokřídové sedimentace. Během ní vznikl zvětrávací profil prakticky ve všech proterozoických i paleozoických horninách s výjimkou silicitů a kvarcitů. Proterozoické břidlice a droby, stejně jako ordovické a silurské břidlice a prachovce, jsou v podloží křídý místy silně kaolinicky zvětrány do hloubek kolem deseti metrů. v úplnějších profilech jsou v nadloží světle šedých kaolinických zvětralin zachovány i pestře zbarvené horizonty. Tímto zvětráváním jsou postiženy převážně paleozoické sedimenty.

Z podloží terciérních hlinitopísčitých štěrků na Bílé Hoře jsou známy relikty předkvartérního, popř. pleistocénního zvětrávání.

Kvartérní zvětralinový plášť je tvořen produkty mechanického zvětrávání a je proto silně závislý na vlastnostech matečné horniny. Na křídových pískovcích vznikají běžně přes pět metrů hluboká hlinitopísčítá a písčítá aluvia.

2.5.4 Poddolovaná území, CHLÚ, DP

Trasa prodloužení metra A se nedostává do střetu s chráněnými ložiskovými územími ani se stanovenými dobývacími prostory.

V lokalitě Vokovice je evidováno pod č. 2114 poddolované území. V širším zájmovém území se vyskytují následující poddolovaná území:

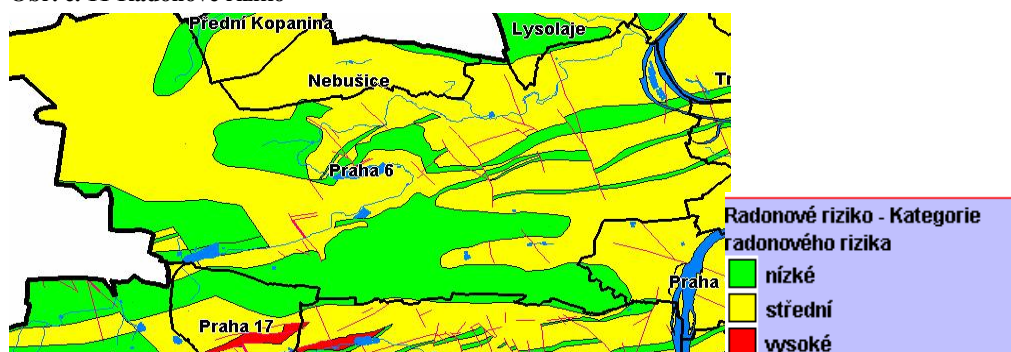
Tab. č. 20 Poddolovaná území

List ZM 1:50000	Název	Surovina	Rozsah	Rok pořízení záznamu	Klíč
1224	Vokovice	rudý	Systematická	1984	2114
1224	Dejvice - Bořislavka	rudý	Ojedinelá	1984	2129

2.5.5 Radonové riziko

Pro posouzení radonového rizika byla použita Prognózní mapa radonového rizika pro Prahu (<http://www.wmap.cz/atlaszp/>). Zájmové území metra leží v oblasti se středním až nízkým radonovým rizikem.

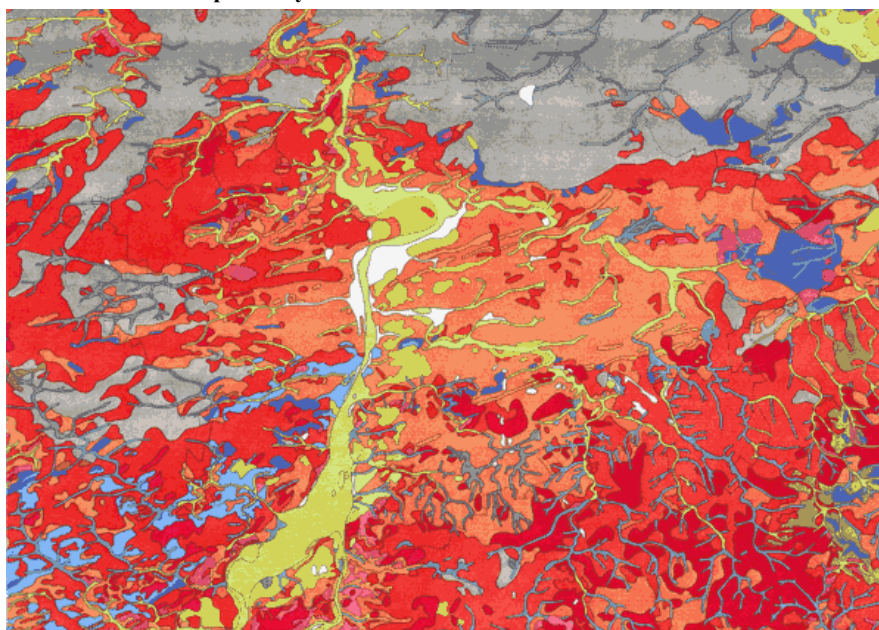
Obr. č. 11 Radonové riziko



Zdroj: <http://www.wmap.cz/atlaszp/>

2.6 Půdy

Obr. č. 12 Půdní mapa Prahy a okolí





Legenda k obr. č. 12: 1 - surové půdy; 2 - černozemě; 3 - šedozemě; 4 - hnědozemě; 5 - illimerizované půdy; 6 - pseudogleje; 7 - hnědé půdy eutrofní; 8 - hnědé půdy (nasyčené); 9 - hnědé půdy kyselé; 10 - hnědé půdy silně kyselé; 11 - hnědé půdy na štěrčích a píscích; 12 - podzoly; 13 - rankery; 14 - rendziny; 15 - pararendziny; 16 - pelosoly; 17 - arenosoly; 18 - nivní půdy; 19 - černice; 20 - gleje; 21 - antropogénní půdy; 22 - hranice Velké Prahy. Orig. M. Tomášek

V zájmovém území severozápadní části hlavního města Prahy se vyskytují převážně hnědozemě a kambizemě. Podél vodních toků se typicky vyskytují nivní půdy.

Na plošině mezi Prahou a Kladnem se nachází karbonátové černozemě na spraších a hlavně kambizemě na slínech a opukách. Místy se vyskytují pararendziny, místně se vyskytují hnědozemě. Jedná se většinou o hlinité a někdy jílovité půdy na spraších, sprašové, nepropustné hlíny, které přímo souvisejí s geologickou strukturou regionu.

2.7 Fauna, flóra a ekosystémy

2.7.1 Biogeografické začlenění

Území je **součástí Řipského bioregionu**, který v dotčeném území zabírá západní část Pražské plošiny. Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech a západní část Pražské plošiny. Území patří k nejstarším sídelním oblastem u nás. Bioregion byl již v prehistorické době odlesněn na většině plochy a rozloha lesů je dnes velmi omezená. Přirozené lesní porosty jsou často nahrazeny druhotnými akátinami, na píscích kulturními bory. V bezlesí převládají agrikultury. Louky se vyskytují jen ojediněle. Travinobylinné porosty jsou častější pouze na prudkých svazích.

Fauna Řipského bioregionu je původně ryze hercynská, se západoevropským vlivem (ježek západní, ropucha krátkonohá). Řeka Vltava patří v zásadě do cejnového pásma, doznívá však na ní vliv Vltavské kaskády, a tak má řeka částečně charakter sekundárního pstruhového pásma.

2.7.2 Potenciální přirozená vegetace

Pod pojmem “potenciální přirozená vegetace” se rozumí taková vegetace, která by pokrývala území v případě, že by nebylo ovlivněno činností člověka.

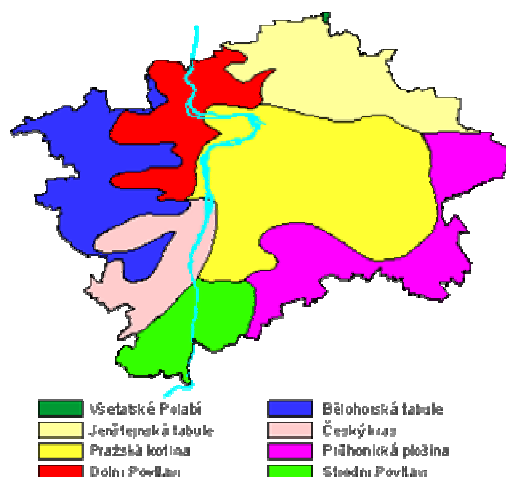
Dle mapy rekonstruované přirozené vegetace (Moravec, Neuhäusl, 1991) se v zájmovém území navržené trasy prodloužení metra A vyskytovaly následující vegetační jednotky:

- **Černýšová dubohabřina typická** (*Melampyro-Carpinetum typicum*) – území okolo stanice Dejvická, dále pak ostrůvek u stanice Petřiny a celá oblast Ruzyně vč. území stanice Dědina,
- **Lipová doubrava** (*Tilio-Betuletum*) – území okolo stanic Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny, dále pak oblast mezi stanicemi Bílá Hora a Dědina,

- **Střemchová jasenina** (*Pruno – Fraxinetum*) – území podél Litovického potoka

Fytogeograficky náleží zájmové území do oblasti termofytika, podoblasti Českého termofytika, většinou do fytogeografického okresu č. 7 Středočeské tabule, podokresu 7c Bělohorská tabule, východní část k Vltavě je součástí fytogeografického okresu č. 9 Dolní Povltaví (viz. obr. č. 13).

Obr. č. 13 Fytogeografická mapa Prahy



Zdroj: http://envis.praha-mesto.cz/rocnky/CHRUZEMI/cr2_cztx/chu-kvet.htm

2.7.3 Aktuální vegetace zájmového území

Katastrální území Ruzyně - Velkou část území katastru Ruzyně pokrývá ruzyňské letiště. V rámci letiště převažují betonové plochy přistávacích a pojezdových drah v kombinaci s pravidelně sečenými travními porosty. V blízkosti administrativních budov a hangárů je udržovaná vegetace parkového charakteru.

Travní plochy letiště jsou druhově velice chudé v důsledku pravidelného sečení a mírně ruderalizované vlivem trvalé dotace nízkých koncentrací ropných látek původem z rozprachu leteckého petroleje ze startujících letadel.

Při ulici Evropské je starý zanedbaný sad a drobné enklávy křovitých porostů svazu *Berberidion*. Bylinný podrost sadu má charakter teplomilného lučního porostu svazu *Bromion erecti*. V polních kulturách v okolí ČOV při Evropské ulici lze zastihnout roztroušené exempláře poměrně vzácné bračky rolní (*Sherardia arvensis*).

Západně od Bílé Hory zůstaly zachovány fragmenty potočních olšin (asociace *Stellario-Alnetum* svazu *Alnion incanae*) v blízkosti Manského rybníka a podél přítoku Litovického potoka.

V objektu Výzkumných ústavů rostlinné výroby Ruzyně stojí za zmínku kvalitní arboretum s mnoha cennými exempláři exotických dřevin.

Retenční vodní nádrž Jiviny má poměrně zajímavé pobřežní porosty rozličné syntaxonomické příslušnosti. Převládají rákosové porosty svazu *Phragmition*, podmáčené polohy s porosty svazu *Agropyro-Rumicion crispi* a vrbové porosty svazu *Salicion triandrae*.

Katastrální území Řepy - Z přírodovědeckého hlediska je vysoce zajímavý východní okraj území při hranici s MČ Praha 5, kde na výchozech pískovců se nacházejí enklávy vřesovišť s velmi zajímavou vegetací (roste zde například světlík vřesovištní - *Euphrasia ericetorum*) společně s teplomilnými trávníky svazu *Bromion erecti*. Bohužel poloha těchto ploch s ohledem na blízkost

rozlehlé navážky nedává těmto porostům příliš velikou naději na přežití. Nicméně cennost tohoto stanoviště vede k úvaze registrovat jej jako významný krajinný prvek a zabránit jeho další devastaci.

Katastrální území Motol - Část k. ú. západně ulice Kukulovy ulice je pokryta zanedbanými sady a rozlehlou navážkou, která se táhne až téměř k západní hranici Městské části Praha 5. Na hranici s Řepy se na písčitém sedimentu nacházejí enklávy vřesovišť s velmi zajímavou vegetací popsanou v rámci k.ú. Řepy. Severněji se nalézající lesní partie jsou většinou druhotné porosty dřevin s převahou borovice černé a akátu, místy jsou zachovány maloplošné enklávy kyselých doubrav na písčitém, živinami chudém substrátu.

Při silnici Plzeňské leží přírodní památka Kalvárie v Motole. Rybníček na Motolském potoce pod Kalvárií překvapuje bohatostí vodní fauny i flóry. Přilehlé lesní partie na pravém břehu potoka mají charakter lipové javořiny svazu *Tilio-Acerion*, roste v nich chráněná lilie zlatohlavá.

Jižně od železničního tělesa zůstaly přes silné poškození výstavbou dálničního přivaděče, fragmenty podmáčených luk podsvazu *Filipendulenion* a porostů křovitých vrb svazu *Salicion triandrae*. Lokalita je zbytkem dříve rozlehlejších mokřadů slatinného charakteru, dodnes se zde vyskytují souvislé porosty přesličky bahenní (*Equisetum palustre*), kakostu bahenního (*Geranium palustre*), zaznamenán byl výskyt kruštiku bahenního (*Epipactis palustris*).

Lesní svahy pod Hliníkem jsou pokryty převážně kyselou doubravou bikovou, která na východě přechází v nevzhledné akátové porosty.

V blízkosti rybníčků na Motolském potoce byla zjištěna velká koncentrace porostů křídlatky japonské i sachalinské. Při západním břehu nejvýše položeného rybníčku je vytvořen poměrně kvalitní porost rákosu, rybník je též oživen vodním ptactvem. Břeh Motolského potoka je lemován úzkým pruhem luhu svazu *Alnion incanae*, který se táhne až do místa, kde Motolský potok podtéká Plzeňskou třídu. Jižně Plzeňské jsou břehové porosty již nekvalitní, s převahou akátů. Koryto je regulované bez bylinných porostů, jižně potoka se nalézá enkláva vlhkého lučního psárkového porostu, avšak silně ruderalizovaného.

Katastrální území Břevnov - Hodnocena byla malá část území ohraničená na severu ulicí Tomanovou a na jihu vnější hranicí MČ Praha 5. Vrcholové partie v blízkosti usedlosti Ladronka jsou pečlivě udržovány v podobě kulturních trávníků a parkových výsadeb, bez jakýchkoliv přírodovědných zajímavostí. Západně ulice Kukulovy, na svazích nad usedlostí Šafránka, jsou zajímavé teplomilné travinné porosty kombinované s porosty mezi s křovinnou vegetací svazu *Berberidion*. Místy jsou zde výchozy pískovců, který byl lokálně těžen jako stavební kámen, vzniklé deprese byly zaváženy různorodým odpadem. Území západně od ulice Kukulova jako celek vyžaduje revitalizaci.

Katastrální území Veleslavín - Územím protéká Litovický potok s typickou břehovou vegetací pouze v místech, kde koryto není kanalizováno či opatřeno betonovými tvárnici. Železniční těleso je doprovázeno nekvalitními porosty dřevin s dominancí akátu a dalších anemochorních druhů. Z přírodovědného a krajinného hlediska stojí za zmínku zalesněné svahy tvořené křídovými prachovci a pískovci jižně železniční dráhy nad ulicí Pod Petřinami a dále k západu a též výchozy pískovců s druhotnými porosty dřevin s převahou břízy severně ulice Na okraji. Porosty mají charakter většinou dubohabřin (svaz *Carpinion*), bylinné patro je však dosti chudé, místy je i stromové patro značně pozmeněno nepůvodními dřevinami.

Katastrální území Vokovice - Území je z botanického hlediska hodnotné pouze v rámci přírodního parku Šárka - Lysolaje a zvláště chráněných území PP Vizerka a PP Jenerálka. Mimo tato území jsou plochy k.ú. souvisle zastavěny.

Katastrální území Dejvice - Většina území je z botanického hlediska hodnotná pouze v rámci přírodního parku Šárka - Lysolaje, resp. V rámci jednotlivých zvláště chráněných území zahrnutých v parku - PP Baba, PP Zlatnice, PP Dolní Šárka, PP Nad Mlýnem. Mimo tyto partie se v katastru nenalézají žádné vegetačně zajímavější oblasti.

2.7.4 Aktuální fauna zájmového území

Člověkem intenzivně využívané území prakticky vylučuje možnost osídlení území náročnějšími druhy živočichů. Území v prostoru prodloužení metra je v současné době osídleno běžnými druhy živočichů žijícími ve městě resp. na městských okrajích.

Při průzkumu v terénu byly zjištěny běžné druhy ptáků typické pro městské prostředí, např. kos černý (*Turdus merula*), sýkora modřinka (*Parus caeruleus*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), sýkora koňadra (*Parus major*), holub domácí (*Columba palumbus*), pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*) a hrdlička divoká (*Streptopelia turtur*). Na tyto městskému prostředí přivyklé druhy navazují druhy vyskytující se v intenzivně zemědělsky využívané krajině, zejména pak druhy sbírající potravu na ruderalních společenstvech okrajů sídlišť s přechodem do zemědělské krajiny, jako jsou např. strnad obecný (*Emberiza citrinella*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*) a bažant obecný (*Phasianus colchicus*). V okrajové části Prahy z okolní zemědělské krajiny do lokality místy zavítá predátor – káně lesní (*Buteo buteo*), dalším predátorem, který se zde vyskytuje je poštolka obecná (*Falco tinnunculus*), u které přetrvává trend synantropizace a přizpůsobování se městským podmínkám.

Zjištěné druhy hmyzu odpovídají typickému složení příměstské či městské entomofauny a nejsou ničím výjimečné. Ze savců lze usuzovat na výskyt hlodavců jako hraboš polní (*Microtus arvalis*), potkan (*Ratus norvegicus*) a hmyzožravců – krtek (*Talpa europea*) a bělozubka (*Crocidura* sp.). Dále je území poznamenáno predáčním tlakem synantropních druhů živočichů – domácích koček a psů.

Možný vliv na populace živočichů v souvislosti s realizací metra lze předpokládat u povrchově hloubeného úseku metra či při případných zásazích do městské zeleně při budování výstupů z metra, resp. povrchových vestibulů stanic.

2.8 Krajina a krajinný ráz zájmového území

Krajinný ráz je dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Krajinu zájmového území lze popsat jako urbanizovanou krajinu, která je součástí zástavby hlavního města Prahy. Na okraji hl. města se pak jedná o krajinu příměstského charakteru s rostoucím zastoupením velkých celků zemědělské půdy.

Krajinný ráz je významně ovlivněn charakterem zástavby. Okolo Ruzyně převládají celky skladových a výrobních areálů v kombinaci se starší obytnou zástavbou, Liboc je charakteristická spíše zástavbou rodinných domů ve svahu. Petřiny, Veleslavin, Střešovice a Dejvice jsou typické kombinací sídlištní a ostatní bytové zástavby s průmyslovými objekty ve vazbě na železniční trať. Výraznější přírodní charakter krajinného rázu je dochován v enklávě mezi Petřinami, Libocí a

Ruzyní v důsledku zalesněných svahů, upravené nivy využité pro zahrádkovou osadu a jižním okolím Libockého rybníka.

Paradoxně se řada cenných přírodě blízkých až původních přírodních prvků zachovala v enklávách mezi zástavbou města (např. v rámci přírodních parků a přírodních památek – viz. následující kap. 2.9 dokumentace).

Příměstské krajina severozápadního okraje hl. města vykazuje známky výraznějšího strukturního a funkčního zjednodušení, zapříčiněného jednak výraznými intenzifikačními zásahy do nelesní krajiny v průběhu 60. - 80. let (úprava pramenných úseků a horních částí povodí Litovicko-Šáreckého potoka, Kopaninského potoka, Dalejského potoka, Radotínského potoka a přítoků s poměrně vysokým zorněním kolem upravených vodotečí), jednak rozsáhlými stavebními úpravami celého širšího areálu letiště Praha s navazující infrastrukturou a realizací vícepruhových silničních a dálničních tahů (D5, R7, vnější okruh E50). Kolem severozápadního okraje Prahy převládá relativně plochý, málo členitý reliéf.

2.9 Zvláště chráněná území, VKP, památné stromy, NATURA 2000

2.9.1 Zvláště chráněná území

Zákon č. 114/1992 Sb. v platném znění rozlišuje několik kategorií zvláště chráněných území:

- a) *národní park* - Na území Prahy se nenachází žádný národní park.
- b) *chráněná krajinná oblast* - Na území Prahy zasahuje jako pouze CHKO Český kras, posuzovanou koncepcí však dotčena nebude.
- c) *národní přírodní rezervace* - Na území Prahy se vyskytují národní přírodní rezervace, posuzovanou koncepcí však dotčeny nebudou
- d) *národní přírodní památka* - Na území Prahy se vyskytuje 7 národních přírodních památek, posuzovanou koncepcí však dotčeny nebudou.
- e) *přírodní rezervace* - Na území Prahy se vyskytuje 15 přírodních rezervací, posuzovanou koncepcí však dotčeny nebudou.
- f) *přírodní památka* - Na území Prahy se vyskytuje 66 přírodních památek, posuzovanou koncepcí však dotčeny nebudou.

V širším zájmovém území (MČ Praha 5 a MČ Praha 6) se vyskytují následující přírodní památky a přírodní rezervace (http://www.monet.cz/zp/chruzemi/cr2_cztx/chu-chu.htm):

- ***Přírodní rezervace Divoká Šárka***

Území přírodní rezervace (k.ú. Dolní Liboc – Praha 6; rozloha: 25,346 ha, vyhlášeno vyhláškou č. 12/1964 Sb. NVP ze 10.11.1964) se nalézá na úbočí Šáreckého potoka, přibližně od soutěsky Džbán po Čertův mlýn. Jedná se o cenný krajinný celek, význačný svým geologickým vznikem a geomorfologií (skalní soutěsky v buližníku vznikly epigeneticky), se zbytky teplomilné skalní i chladnomilné flóry a fauny.

Přírodní rezervace se nachází jižním směrem od stanice Veleslavín. Plánovanou výstavbou metra nebude tato přírodní rezervace narušena.

- **Přírodní památka Jenerálka**

Chráněné území je součástí přírodního parku Šárka - Lysolaje. Skalní hřbet přírodní památky Jenerálka se nalézá u pravého břehu Šáreckého potoka, na východě se blíží oblouku ul. Horoměřické, na západě je obtékán malým přítokem Šáreckého potoka. Přírodní památka (1,51 ha) se nachází v k.ú. Praha 6 - Vokovice. Vyhlášena byla vyhláškou NVP č. 5/1968 Sb. ze 29. 4. 1968. Jedná se o význačný geologický a krajinný prvek s výskytem chráněných druhů rostlin.

Prodloužení metra A nikterak neohrozí toto maloplošné chráněné území

- **Přírodní památka Kalvárie v Motole**

Přírodní památka (3,26 ha, k.ú. Motol, vyhlášena NVP č. 4/1982 Sb. z 27. 5. 1982) představuje hřbet a pahorek z diabasů po obou stranách silnice u Motolského krematoria. Na jižně orientovaných svazích se vyskytuje teplomilná vegetace a zvířena. Nejcennější jsou společenstva skalních stepí a skalních štěrbin.

Přírodní památka je situována cca 1 km jižně od plánované trasy metra A. Realizací metra nebude tato památka ohrožena ani dotčena.

- **Přírodní památka Motolský ordovik**

Přírodní památka reprezentuje cenný zářez železniční tratě Praha - Smíchov - Slaný v Praze 5 – Motole (k.ú. Motol, rozloha: 0,20 ha, vyhlášena vyhláškou NVP č. 5/1988 Sb. ze 4. 7. 1988). Jedná se o význačný geologický profil v rámci mediteránní provincie, v němž jsou odkryty vrstvy na hranici stupňů dobrotiv-beroun (ordovik). Nalézá se zde bohaté paleontologické naleziště trilobitů a hyolitů.

Přírodní památka se nachází východně od navržené trasy prodloužení metra A. Vzhledem ke vzdálenosti od navržené osy metry je možné negativní vlivy stavby metra na tuto PP vyloučit.

- **Přírodní památka Obora Hvězda**

Přírodní památka se nachází na severovýchodě od Bílé Hory, v k.ú. Dolní Liboc - Praha 6. Její rozloha je 84,15 ha. Zřízena byla vyhláškou č. 5/1988 Sb. NVP ze 4. 7. 1988.

Cenná je přírodě blízká skladba dřevin, která tvoří smíšený les a je refugiem mnoha vzácných a ohrožených živočichů. Podložím jsou ordovické břidlice, které překrývají svrchnokřídové pískovce, opuky a jejich zvětraliny. Místy jsou vyvinuty tercierní štěrkopísky.

Přírodní památka Obora Hvězda se nachází severozápadně od stanice Motol. Konflikt s plánovanou výstavbou metra lze vyloučit.

- **Přírodní památka Opukový lom Přední Kopanina**

PP leží při jižním okraji obce Přední Kopanina mezi silnicí na Kladno a ulicí K Tuchoměřicům, v k.ú. Přední Kopanina. Rozloha přírodní památky je 4,13 ha. Zřízena byla vyhláškou NVP č. 5/1988 Sb. ze 4. 7. 1988. Geologický profil je tvořen křídovými sedimenty. V současnosti se jedná o jediný větší odkryv bělohorských opuk na pražském území.

Vzhledem ke vzdálenosti přírodní památky od navržené trasy metra A je možné konstatovat, že konflikty se záměrem je možné vyloučit.

- **Přírodní památka Skalka**

Jedná se o zalesněný dvojité skalní hřeben na severním svahu Motolského údolí. Území se rozkládá mezi ulicemi Plzeňská, U Kotlářky a Pod Skalkou v k.ú. Smíchov 5, její rozloha je 9,8227 ha. Zřízena byla vyhláškou NVP č. 5/1968 Sb. ze 29. 4. 1968.

Většinu chráněného území pokrývá acidofilní doubrava (zarostlá zakrslá biková doubrava s nevýraznými přechody do tolitové doubravy) s velmi chudým bylinným podrostem (metlička křivolaká, kostřava ovčí).

Vzhledem ke vzdálenosti přírodní památky od navržené trasy metra A je možné konstatovat, že konflikty se záměrem je možné vyloučit.

- **Přírodní památka Střešovické skály**

Přírodní památka reprezentuje k severu obrácené svahy ve Střešovicích u vojenské nemocnice (k.ú. Střešovice). Rozloha je 2,507 ha. Zřízena byla vyhláškou NVP č. 5/1968 Sb. ze 29. 4. 1968. Geologický profil je tvořen usazeninami mořského cenomanu.

Přírodní památka se nachází jihovýchodně od navržené trasy prodloužení metra A mezi ulicemi Na Petřínách a ulicí U VI. Baterie. Jakýkoliv konflikt s posuzovanou koncepcí je možné vyloučit.

- **Přírodní památka U Háje**

Přírodní památku tvoří les a přilehlé louky na severním okraji katastru Stodůlky mezi dvorem Háje a Buštěhradskou tratí. Rozloha PP je 6,63 ha, památka byla vyhlášena NVP č. 1/1982 Sb. z 28. 1. 1982. Památka reprezentuje mokřadní a luční společenstva na výstupech mírně vápnatých pramenů, zastoupena je zde biková doubrava na přilehlých pískovcích.

Přírodní památka se nachází v k.ú. Stodůlky. Realizací metra nebude tato PP dotčena.

- **Přírodní památka Zlatnice**

Přírodní památku představuje skalnatý ostroh nad Šáreckým údolím na severozápadě od ul. Zlatnice a Tobruck NVP č. 5/1968 Sb. NVP ze 29. 4. 1968. Chráněné území je součástí přírodního parku Šárka - Lysolaje. Nacházejí se zde zbytky přirozených lesostepních a vřesových společenstev včetně chráněných druhů rostlin a živočichů.

Vzhledem ke vzdálenosti přírodní památky od navržené trasy metra A je možné konstatovat, že konflikty se záměrem je možné vyloučit.

- **Přírodní památka Vizerka**

Přírodní památka se nachází na levém břehu svahu údolí Šáreckého potoka při západním okraji Tiché Šárky (k.ú. Dejvice) Rozloha chráněného území je 3,09 ha. Přírodní památka byla zřízena vyhláškou NVP č. 5/1988 Sb. ze 4. 7. 1988. Důvodem vyhlášení bylo zachování teplomilné flóry a fauny. Na skalních sucích se vyskytují společenstva s chmerkem vytrvalým, na úpatí lemové společenstva kakostu krvavého a třemdavy bílé.

Přírodní památka se nachází severně od navržené trasy prodloužení metra A. Vzhledem ke vzdálenosti PP od osy navržené trasy metra A je možné negativní vlivy stavby metra na toto maloplošné zvláště chráněné území vyloučit.

Shrnutí

Navržená trasa prodloužení metra A se nedostává do střetu se zvláště chráněnými územími ani přírodními parky podle § 12 a 14 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

2.9.2 Přírodní parky

Zákon č. 114/1992 Sb. pamatuje v § 12 také na ochranu krajinného rázu. Tím je myšlena zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa nebo oblasti a ochrana před činností snižující jejich estetickou a přírodní hodnotu. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem *přírodní park* a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo zrušení jeho stavu.

Na území Prahy 5 a Prahy 6, které bude v rámci širších územních souvislostí ovlivněno v souvislosti s předloženou koncepcí, se vyskytují následující přírodní parky:

- ***Přírodní park Košíře - Motol (Praha 5)***

Přírodní park byl zřízen vyhláškou č. 3/1991 Sb. hl. m. Prahy. Park se rozkládá na ploše 354 ha. Dominantou tohoto přírodního parku je tabulová hora Vidoule (zvláště chráněné území). Okolní lesní pozemky zahrnují i lesní komplex v okolí motolského krematoria včetně dalších zvláště chráněných území.

- ***Přírodní park Radotínské údolí (Praha 5)***

Přírodní park byl zřízen vyhláškou č. 8/1990 hl.m. Prahy. Park se rozkládá na ploše 172 ha. Radotínské údolí je součástí chráněné krajinné oblasti Český kras a zároveň z přírodovědeckého hlediska jedno z nejcennějších území Prahy. Při botanickém průzkumu zde bylo zjištěno na 600 druhů vyšších rostlin, ještě mnohem bohatší je zde zvířena - především bezobratlí.

- ***Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí (Praha 5)***

Tento přírodní park byl zřízen vyhláškou č. 7/1993 Sb. hl.m. Prahy. Park se rozkládá na ploše 652,5 ha. Přírodní park tvoří pozoruhodný komplex přírodovědecky cenných ekosystémů především na vápencích.

- ***Přírodní park Šárka-Lysolaje (Praha 6)***

Tento přírodní park byl zřízen vyhláškou č. 8/1990 Sb. NVP. Park se rozkládá na ploše 1 005 ha. Osou tohoto přírodního parku je tok Šáreckého potoka, při jehož březích leží celá řada důležitých zvláště chráněných území počínaje Divokou Šárkou a konče Podbabskými skalami.

Shrnutí

Navržená trasa prodloužení metra A se nedostává do střetu s žádným z výše uvedených přírodních parků podle § 12 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

2.9.3 Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek je definován (dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Mezi VKP dané ze zákona patří lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Kromě toho mohou být VKP i jiné části krajiny, např. mokřady, stepní trávníky, remízky, meze parky, sady, zámecké zahrady, naleziště nerostů a zkamenělin, přirozené i umělé skalní útvary a jiné, pokud je orgán státní správy v ochraně přírody zaregistruje s ohledem na jejich ekologickou a krajinnotvornou funkci.

V zájmovém území, které bude dotčeno provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek dle §3, odst. 2, odst. b) zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Konflikt s významnými krajinnými prvky definovanými ze zákona (lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy) se rovněž neočekává.

2.9.4 Památné stromy

V dotčených k.ú. Dejvice, Vokovcice, Veleslavin, Břevnov, Motol, Řepy a Ruzyně se nachází pouze jeden památný strom vyhlášený Odborem životního prostředí MHMP a to platan javorolistý (*Platanus acerifolia*) v k.ú. Dejvice v Podbabě 20/2523. Tento památný strom nebude dotčen posuzovanou koncepcí.

2.10 Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability je dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Podstatou ÚSES (územní systém ekologické stability) dle zákona č. 114/1992 Sb. je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximálně možné míře zahrнула existující přírodní lokality a zajistila jejich vhodný management.

Z hlediska ovlivnění posuzovanou koncepcí je možné dotčené prvky ÚSES obecně rozlišit na přímo a potenciálně dotčené prvky. Za přímo dotčené prvky se pokládají ty, u kterých dojde ke kontaktu nebo křížení s navrženou výstavbou. Za potenciálně dotčené prvky systému ÚSES se pokládají ty, u kterých sice nedojde ke kontaktu s navrženou stavbou, ale nacházejí se v její relativní blízkosti.

Prodloužení metra přímo nezasáhne do žádného z následujících prvků ÚSES, které se nacházejí v nejbližším okolí trasy metra:

N4/8 – Evropská – Zmrzlík (nadregionální biokoridor nefunkční)

Umístění:	součást přírodního parku Prokopské-Dalejské údolí
Popis:	nadregionální biokoridor vedený v ekologicky velmi málo stabilním území po západním okraji Prahy

Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

R3/31 – Řepy – Petřín (regionální biokoridor funkční)

Umístění: regionální biokoridor na údolních svazích pod Bílou Horou, Břevnovem a Strahovem

Popis: koridor je relativně funkční, prochází zejména přes kulturní lesy a městskou nelesní zelení s výrazným podílem introdukovaných dřevin

Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

R3/32 – Třebonice – Bílá Hora (regionální biokoridor funkční)

Umístění: součást přírodního parku Košíře - Motol

Popis: regionální koridor vedený z části po Dalejském potoce a dále převážně výrobními plochami v oblasti Zličína - Motola

Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

L1/172– Červený Vrch (lokální biokoridor funkční)

Umístění: součást přírodního parku Šárka - Lysolaje

Popis: svah s lesním porostem, kde na úpatí se vyskytuje akát; jihovýchodní hrana je lemována dožívajícím ovocným sadem

Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

L2/188 – Pod Vypichem (lokální biocentrum nefunkční)

Umístění: Vypich

Popis: lesní porost LHC Praha, polesí Cibulka, jedná se o paseku a stromy stáří 25 let

Konflikt s navrženou koncepcí: biocentrum se nachází severovýchodně od navržené stanice Motol (jižní svahy nad ulicí Kukulova); jelikož je v tomto úseku trasa metra realizována pod zemí, nemělo by být biocentrum ovlivněno. K zásahu do ÚSES však může dojít při výstavbě stanice Motol, resp. jejího vestibulu, který je navržen v lesních porostech v těsném sousedství biocentra.

Návrh opatření: důsledná ochrana tohoto prvku především při výstavbě metra

L2/189 – Pod Bílou Horou (lokální biocentrum nefunkční)

Umístění: lesní porost nacházející se pod Bílou Horou

Popis: lesní porost LHC Praha, polesí Cibulka, lesní porost 109 A5, věk 89 let, lesní typ 1B7

Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

L2/190 – U boroviček (lokální biocentrum nefunkční)

Umístění: k.ú. Řepy
Popis: degradovaná louka a ladem ležící pozemek
Konflikt s navrženou koncepcí: - není –

L3/236 – Pod Petřinami (lokální biokoridor funkční)

Umístění: Petřiny, Ořechovka
Popis: biokoridor je veden strmým svahem s lesním porostem, dále prochází Ořechovkou, vytěženým prostorem s garážemi, sadovými úpravami a skalnatými svahy
Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

L3, L4/237 – Vypich – Střešovické skály (lokální biokoridor funkční, nefunkční)

Umístění: Vypich
Popis: koridor vychází z Vypichu, kde jsou druhově chudé travinno-bylinná společenstva; součástí koridoru je městský park U Markéty, klášterní zahrada a plocha veřejné zeleně ve Stamicově ulici
Konflikt s navrženou koncepcí: - není -

2.11 NATURA 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu (§ 39 zákona č. 114/1992 Sb. V platném znění) nebo jsou chráněny jako zvláště chráněné území (§ 14 zákona č. 114/1992 Sb. V platném znění).

V zájmovém území posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy se nenachází žádná ptačí oblast ani evropsky významná lokalita. Vliv změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na ptačí oblasti a evropsky významné lokality lze vyloučit (viz. závěrečná příloha dokumentace SEA – Dokladová část - Stanovisko Odboru životního prostředí MHMP č.j. 039895/2005/001/OZP/VI ze dne 17. 3. 2005).

2.12 Kulturní a archeologické památky

Oblast Prahy 6 byla osídlena již v pravěku. Byly zde nalezeny pozůstatky po obyvatelích a jejich kulturách již od starší doby kamenné, např. v Suchdole, Sedlci či na Jenerálce v Dejvicích. Celé území je bohaté na archeologické nálezy, významný je např. soubor valounové industrie ze Suchdola nebo cihelny v Sedlci, a snad nejdůležitějším pražským nalezištěm je Jenerálka v Dejvicích, odkud pochází početná kolekce pazourků. V Liboci byl nalezen rozsáhlý soubor kostěných nástrojů z mladšího paleolitu. Zdá se, že již ve starším neolitu existovala na rozhraní Bubenče a Šárky osada, která se později rozšířila směrem k dnešnímu Bubenečskému nádraží a k cihelně na Julisce. Centrem osídlení byl zřejmě levý břeh severního oblouku Vltavy a sídliště pak

pokračovala v prostoru Vokovic, Veleslavína, Liboce, Jenerálky a dále za hranice Prahy do Horoměřic. Dokládají to též nálezy hrobů nebo keramiky v této oblasti.

V jámovém území je možné nalézt i stopy počátků slovanského osídlení z konce 6. století, např. v Bubenči či Veleslavíně. Pozdější největší pražské hradiště bylo v Šárce, v území, kde se zřejmě koncentrovalo staroslovanské osídlení. Jeho velikost nasvědčuje důležitému postavení i obchodnímu významu, který potvrzují i nálezy, jako třeba soubor bronzových nákončí pásu nebo stříbrný denár franckého krále Karla Holého. Úpadek a postupný zánik pražských sídlišť nastal až ve druhé polovině 9. století.

Bezpochyby nejvýznamnějším počinem v raném středověku pro popisované území Prahy 6 bylo založení prvního mužského kláštera v Čechách v Břevnově na konci 10. století.

Od 14. století byly v celé pražské oblasti hojně zakládány vinice, na kterých později vznikaly usedlosti. V oblasti Prahy 6 to bylo zejména na jižních svazích Břevnova, Střešovic v oblasti zvané Malé Střešovičky, Dejvic a Nebušic. V polovině 19. století se podél původní silnice začaly stavět jednotlivé domky i větší činžáky na prudkém svahu nad Bělohorskou ulicí. V roce 1936 tu byla otevřena vojenská nemocnice. Na katastru Břevnova vzniklo v letech 1959-1969 moderní sídliště Petřiny pro asi 15 tisíc obyvatel. Doprovodné vybavení zahrnovalo i obchodní dům, polikliniku a školy. Na okraji sídliště byla postavena budova Ústavu makromolekulární chemie. V 90. letech vyrostl na Petřinách nový areál obytných domů, který byl inspirován tvarem blízkého letohrádku Hvězda.

Ruzyně - Ruzyně náležela ve středověku břevnovskému klášteru. V husitských dobách byla zabavena pražany, kteří ji r. 1429 postoupili purkrabským statkům a v purkrabském majetku zůstala nepřetržitě do konce 18. století. Před věznicí, resp. bývalým cukrovarem, se pouze v torzu zachovaly pozůstatky někdejší zemědělské osady pocházející většinou z 18. a 19. století. K nejstarším z nich patří Kubrův statek (č.p. 15).

Do roku 1960 byla Ruzyně samostatnou obcí. K Praze byla Ruzyně s téměř 5700 obyvateli připojena 1. července 1960 současně s Čimicemi a současně se změnou šestnáctiobvodového členění Prahy na desetiobvodové. Ruzyně se tehdy stala součástí nového obvodu Praha 6 a v roce 1990 součástí městské části Praha 6.

Řepy - Vznik Řep jako vesnice se datuje cca do 13. století. V dalších stoletích se Řepy proslavily hlavně díky zločinci Babinskému, který je zde pohřbený. Bývala tu i ženská věznice. Rozvoj Řep nastal až po roce 1968, kdy byly v rámci menšího rozšíření města připojeny k Praze. Od roku 1988 je zde v provozu tramvajová trať.

Motol - Vznik Motola se datuje do středověku. V 17. století částečně i zde probíhala Bitva na Bílé hoře, tudy přešly bojující armády. K Praze byla tehdy vesnice připojena roku 1922 při vzniku Velké Prahy jako její okrajová část. V roce 1938 sem byla zavedena tramvajová doprava a vybudována vozovna. Nárůst dopravy po válce si vynutil modernizaci Plzeňské ulice a její pozdější přemostění tangenciální komunikací Na Vidouli - Vypich. V 60. letech vznikla místní nemocnice, která byla na konci let osmdesátých rozšířena do dnešní podoby.

Břevnov - První písemná zpráva o Břevnově pochází z konce 10. století. Tehdy byl u pramene potoka Brusnice založen klášter řádu benediktinů, nejstarší mužský klášter v Čechách. Klášterní budovy byly ve středověku několikrát přestavovány.

Výstavba pokračovala i za první republiky, a to rodinnými vilami se zahradami. Nejprve se stavělo směrem k Vypichu (tzv. Malý Vatikán a rovněž na protějším Bateriích v sousedství

Střešovic), později se výstavba rozšířila i do dalších částí. U Baterií byla také postavena podle projektu arch. B. Adámka v letech 1936–38 postavena dnešní Ústřední vojenská nemocnice.

Veleslavín - Veleslavín vznikl patrně v 10. až 11. století. Do roku 1420, kdy byl zabaven pražany a přešel do majetku Starého Města, náležel břevnovskému klášteru. Část osady byla postoupena statkům nejvyššího purkrabství a část navracena břevnovskému klášteru. V 16. století náležel jeden z dvorů ve Veleslavíně otci Daniela Adama z Veleslavína a jiný zdejší dvůr vlastnil Ferdinand Šlik.

Ve Veleslavínské ulici se rozkládá barokní zámek čp. 1, jako součást hospodářského dvora. Postaven byl kolem roku 1730, patrně podle projektu Kiliána Ignáce Dientzenhofera.

Teprve počátkem 20. století došlo ke ztelnějšímu růstu obce. Zástavba se šířila směrem na východ od historického jádra a vytvořila dnešní ulici Pod Novým lesem. V roce 1949 se stalo k.ú. Veleslavín součástí obvodu Praha 6.

Vokovice - Vokovice byly připojeny k Praze roku 1922, kdy měly 2021 obyvatel. Předtím byly Vokovice samostatnou obcí.

Staré Vokovice - První zmínka o osadě (dvoru) s názvem Okovice pochází z roku 1370, pravděpodobně však osada existovala již dříve. Oblast byla vinařská, některé vinice vlastnila svatovítská kapitula. Malá část původní zástavby Vokovic se nachází v zákrutu Litovického potoka východně od vodní nádrže Džbán (západně od ulice Ke dvoru).

Nové Vokovice - Nové Vokovice tvoří zástavba převážně z první poloviny 20. století, nacházející se severně od Evropské ulice v blízkosti nádraží Praha - Veleslavín. V jižní části Nových Vokovic se nachází secesní budova školy. Ze severu k Novým Vokovicím přiléhá rozsáhlý areál firmy s původním názvem Aritma, v západní části sportovní areál Aritmy. V prostoru Aritmy je televizní vysílač lokálního významu (o výkonu několika setin kW).

Sídlíště Červený Vrch - Ve východní části území Vokovic z obou stran podél Evropské ulice se nyní nachází panelové sídlíště - sídlíště Červený Vrch. Bylo postaveno v letech 1960–1972, hlavním architektem byl K. Jarolím. Pojmenováno bylo podle kopce Červený vrch (327 m n. m.). Ulice v jižní části sídlíště byly v roce 1962 pojmenovány podle států v Africe (nejdelší ulice je Africká), ulice v severní části podle států na Blízkém Východě (nejdelší ulice je Arabská).

V jižní části sídlíště jsou dvě moderní základní školy (ZŠ Na Dlouhém lánu a ZŠ Červený Vrch v Kladenské ulici). V severovýchodní části sídlíště je gymnázium Arabská. V ulici Na Dlouhém lánu v blízkosti školy je zimní stadión a nedaleko zdravotní středisko. Na severovýchodě v blízkosti sídlíště je zahrádkářská osada.

Dejvice - Obec Dejvice je v historických pramenech připomínána k roku 1088 jako majetek kapituly na Vyšehradě. Roku 1320 byly Dejvice postoupeny probošství kapituly sv. Víta na Hradčanech (tuto skutečnost dodnes připomíná název ulice Proboštská). Tehdy obec tvořily dva větší dvory, čtyři selské usedlosti a několik menších chalup. Za husitské revoluce se Dejvice dostaly do držení pražského purkrabství. Část náležela pražským měšťanům. Po bitvě na Bílé hoře získalo probošství opět svůj majetek a v jeho držení pak zůstalo staletí.

V průběhu 19. století vznikaly na území Dejvic průmyslové podniky. Byly to cihelny, továrna na výrobu barevného papíru a čalounů, sladovna, koželuzna a další. Záhy se začalo stavět na okraji katastru obce směrem k Hradčanům, k Bruské bráně, kde vznikaly Nové Dejvice.

V době připojení Dejvic k Praze (1922) měla tato část již 426 domů s 10 481 obyvateli.

(<http://www.sestka.cz/index.php?clanek=325>, <http://www.sestka.cz/index.php?clanek=638>)

(<http://www.sestka.cz/index.php?clanek=308>)

2.13 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení a staré ekologické zátěže

Z hlediska ekologické stability a zátěže území se jedná o území výrazně ovlivněné lidskou činností. Území severozápadní části hl.m. Prahy je možné klasifikovat jako území významně zatížené negativními vlivy nejrůznějších průmyslových, dopravních, komerčních a dalších činností.

Jedním z nejvýznamnějších současných problémů životního prostředí je zatížení území nadměrným hlukem souvisejícím především s dopravou. Zájmové území posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy se nachází v severozápadní oblasti hlavního města, kde je situována celá řada frekventovaných komunikací (Evropská, Pražský okruh, Karlovarská, Plzeňská, Bělohorská, atd.). Stávající intenzity dopravní zátěže jsou zde vysoké. Tyto vysoké intenzity dopravy na uvedených komunikacích se projevují zatížením území hlukem z dopravy, emisemi ze spalovacích motorů a zvýšenou sekundární prašností.

Neopomenutelným zdrojem hluku a znečištění ovzduší v zájmovém území je i letiště Ruzyně.

Z hlediska znečištění ovzduší je situace srovnatelná s jinými velkými městy, kde kvalita ovzduší je díky koncentrovaným zdrojům znečištění horší než v jiných oblastech.

Starou zátěž území představují např. i poddolovaná území (viz. kap. 2.5.4 této dokumentace).

Významnou zátěží v zájmovém území je i přítomnost značně problematické skládky stavebního odpadu v Motole, která se nachází na jižním svahu Bílé hory. Tato skládka již byla částečně rekultivována (západní část přilehlá k obytné zástavbě Na Fialce). Střední a východní část dosud rekultivována nebyla a jedná se o značně zdevastované území, které bylo v minulosti zastavěno provizorními budovami v centrálním plató. Jižní a severní svahy jsou silně porušeny erozí a svahovými deformacemi. Při patě severních svahů východní části skládky je projektována Radlická radiála. V současné době je zpracován projekt rekultivace skládky, který výrazně omezí infiltraci srážkových vod do vod podzemních tělesem skládky.

2.14 Počáteční akustická situace

Nejvýznamnějším zdrojem hluku v zájmovém území severozápadní části hlavního města je doprava, a to jak doprava na pozemních komunikacích, tak i doprava letecká.

Emisní charakteristiky automobilové dopravy na komunikační síti lze popsat hodnotami zdrojových funkcí jednotlivých komunikací, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace (7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu).

Hodnoty zdrojových funkcí na vybraných komunikačních úsecích pro počáteční akustickou situaci jsou uvedeny v následujících tabulkách č. 21 a 22. V daných profilech (viz. mapa č. 1 v samostatné příloze č. 4 dokumentace SEA) dochází ke spolupůsobení zdrojů hluku od IAD, BUS, TRAM.

Tab. č. 21 Hodnoty L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – PAS – pro den 6 – 22 hod

č.	Ulice	profil	IAD		BUS	TRAM	Celková
			1.směr	2.směr			
L_{Aeq} dB							
4	K letišti	12,13,14,15	58,4	58,8	59,7	-	63,8
5	Evropská	26	68,6		61,1	68,0	71,7
7	Karlovarská	63, 64	65,7	64,1	57,2	-	68,3
8	Bělohorská	66, 67	66,1	65,8	58,5	66,6	71,2
9	Bělohorská	68, 69	67,1	66,7	59,6	68,2	72,4

Tab. č. 22 Hodnoty L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – PAS – pro noc 22 - 6 hod

č.	Ulice	profil	IAD		BUS	TRAM	Celková
			1.směr	2.směr			
L_{Aeq} dB							
4	K letišti	12,13,14,15	49,6	50,0	51,7	-	55,3
5	Evropská	26	59,7		53,1	62,1	64,6
7	Karlovarská	63, 64	56,9	55,2	49,2	-	59,6
8	Bělohorská	66, 67	57,2	57,0	50,4	62,1	64,4
9	Bělohorská	68, 69	58,2	57,9	51,6	62,3	64,9

Vývoj území v případě nerealizace posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

V případě, že by nedošlo ke změně funkčního využívání dílčích částí území dle návrhu změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy a k realizaci samotné změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, bude se charakter území odvíjet od stávajícího územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

Z hlediska případného vývoje území bez provedení změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy je možné popsat 2 stavy vývoje daného území.

V první rovině je nutno vzít v úvahu stav, kdy i nadále bude dopravní obsluha zájmového území severozápadní části města byla realizována stávající formou dopravní obsluhy (viz. kap. 2.2. této dokumentace – *varianta 0*). Tento stav však lze i vzhledem k výhledovým intenzitám dopravy v zájmovém území označit za nevyhovující.

Druhým stavem, který je možné očekávat v zájmovém území, je vývoj dle stávajícího platného územního plánu – *varianta 3*, ve kterém je stabilizováno spojení Prahy a letiště Ruzyně odbočnou větví železnice napojenou na modernizaci tratě Praha – Kladno a také prodloužení tramvajové trati do prostoru sídliště Dědina, přes Dlouhou Míli a následně do oblasti starého letiště Ruzyně.

Vyhodnocení výše uvedených stavů je předmětem navazujících kapitol této dokumentace.

Nerealizací předkládané změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy nedojde ke zhoršení životního prostředí v daném území, ale také ani k potřebnému rozvoji severozápadní části města, a to nejen v oblasti dopravní infrastruktury. Nedojde také ani ke zlepšení životního prostředí v daném území plynoucím z realizace podzemního kolejového systému dopravy a tím pádem odlehčení povrchové dopravy v dotčeném území.

Pozitivní vliv na urbánní struktury v daném území (zhodnocení daného území, intenzifikace využití ploch v území) v případě nerealizace změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy nebude naplněn.

3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY VÝZNAMNĚ ZASAŽENY

Tato kapitola dokumentace SEA se zabývá vymezením těch složek a aspektů životního prostředí, u kterých by mohlo v souvislosti s provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy dojít k pozitivnímu či negativnímu ovlivnění.

V souvislosti s posuzovanou změnou Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy je možné očekávat vlivy na následující oblasti životního prostředí:

- 1/ vlivy na dopravu v zájmovém území,
- 2/ vlivy na akustickou situaci a vibrace,
- 3/ vlivy na znečištění ovzduší,
- 4/ vlivy na půdy,
- 5/ vlivy na geologické poměry,
- 6/ vlivy na režim vod,
- 7/ vlivy na faunu a flóru,
- 8/ vlivy na charakter městské části, resp. vlivy na krajinná ráz,
- 9/ vlivy spojené s nakládání s odpady,
- 10/ nároky na surovinové zdroje.

3.1 Doprava

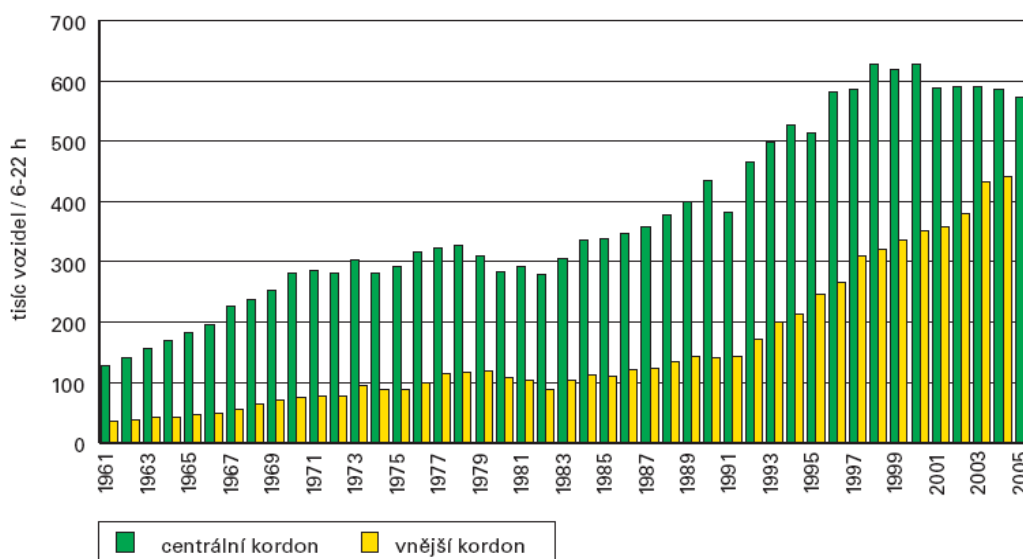
Posuzovaná změna Z 1344/00 územního plánu souvisí s dopravou v rámci severozápadní části hlavního města Prahy.

Automobilová doprava s přibývajícím počty vozidel a nárůstem provozu stále více ovlivňuje obyvatelstvo i městské prostředí a stává se prioritním problémem hl. m. Prahy, které zaujímá v automobilové dopravě ČR specifické postavení. To se projevuje v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech.

Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) vzrostla intenzita automobilové dopravy v roce 2005 oproti předcházejícímu roku 2004 o 3,4 %. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo v roce 2005 denně do Prahy z jejího okolí (především z příměstské zóny) 3,3 x více vozidel (226 % nárůst). Rozhodující část nárůstu po roce 1990 je tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil téměř čtyřnásobně (290 % nárůst).

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá. Do Prahy přijíždělo v roce 2005 v období 6 - 22 h průměrného pracovního dne cca 229 000 vozidel, z toho 197 000 osobních automobilů.

Obr. č. 14 Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2005 (prům. prac. den, 6 – 22 hod)



Zdroj: <http://www.udi-praha.cz/rocenky/rocenka05>

V budoucnu dojde v severozápadním sektoru města nejen v souvislosti s posuzovanou změnou územního plánu ke změnám v intenzitách dopravy na komunikační síti. Změny je třeba očekávat v souvislosti s dostavbou silničního okruhu kolem Prahy, dále pak i s realizací Břevnovské či Radlické radiály.

Předpokladem je, že Břevnovská radiální komunikace bude obsluhovat území Řep, Bílé Hory a Břevnova a naváže na vstup silnice R6 směrem do města. Dle platného územního plánu hl.m. Prahy se předpokládá realizace západního úseku Břevnovské radiály v návrhovém horizontu ÚPn.

Radlická radiální komunikace bude plnit funkci hlavní sběrné komunikace pro prostor Radlic, Jinonic a Jihozápadního Města a naváže na dálnici D5 směrem do centra. Radlická radiála je navržena od Vidoule na východ v souběhu s ul. Bucharovou, u stanice metra Nové Butovice je navrženo MÚK s ul. Řeporyjskou, dále Radlická radiála přechází do koridoru ul. Radlické, ze kterého se u stanice metra Jinonice odklání do samostatné převážně tunelové stopy jižně od železniční stanice Praha – Jinonice. Tunelové úseky Radlické radiály jsou tedy navrženy u Jinonic v souběhu s tzv. Jinonickou železniční tratí a následně se jejich trasa odklání směrem na Zlíchov, kde Radlická radiála bude v budoucnu napojena na Městský okruh.

V prostoru severozápadního sektoru města je navržena trasa Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) konkrétně stavba č. 518 Ruzyně - Suchdol. Tato trasa je navržena v souladu s územním plánem hl.m. Prahy. Stavba č. 518 naváže na jednom konci na již dokončený úsek stavby 517 a na druhém konci na stavbu č. 519 Suchdol – Březiněves. Silniční okruh je určen pro vedení automobilové dopravy, která je vůči městu tranzitní, dále pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města.

Dobudováním severní části silničního okruhu kolem Prahy za stávající MÚK u Ruzyně a přemostěním Vltavy na východní břeh k D8 a dále k R 10 a D 11 dojde k přesunu tranzitní dopravy (především D5, R6 a R7) ze stávající silniční sítě Prahy i z dříve vybudovaného jižního segmentu okruhu.

Doprava v zájmovém území posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Životní prostředí v zájmovém území je nutné posoudit v kontextu možných variant řešení obsluhy zájmového území. V dokumentaci SEA je věnována pozornost následujícím variantám řešení dopravní obsluhy zájmového území pro výhledový rok 2020:

- Varianta 0 – „Aktivní nulová varianta“
- Varianta 1 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“
- Varianta 2 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ – modifikace trasy přes staré letiště Ruzyně (s vložením stanice Staré Letiště)
- Varianta 3 - „Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“
- Varianta 4 - „Varianta obsluhy území všemi 3 novými kolejovými systémy (prodloužení metra, prodloužení tramvajové trati, odbočka železnice z modernizované trati Praha – Kladlo) vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“

Pozn.: Varianta 4 nepředstavuje z hlediska sledovaných změn v intenzitách dopravy na komunikační síti významný rozdíl oproti variantě 3. Vzhledem k tomu, že se jedná spíše o hypotetickou variantu, nebyla podrobněji posuzována z hlediska znečištění ovzduší, hluku a zdravotních rizik. V případě, že by letiště Ruzyně bylo obsluženo dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy (metro + železnice) je možné očekávat, že se přepravní zátěže přirozeně rozdělí mezi oba systémy podle atraktivity užitého prostředku ve vztahu k zdrojovému a cílovému pohybu cestujících.

Individuální automobilová doprava (doprava bez MHD) – Varianta 0, 1, 2, 3

Pro výše uvedené varianty bylo zpracováno modelové zatížení IAD pro výhledový rok 2020, které je patrné z kartogramů č. 2 (varianta 0) a č. 3 (varianta 1, 2, 3) v příloze č. 4 této dokumentace SEA. Modelové výpočty ÚRM (2006) vycházejí z modifikovaného odborného odhadu cest na letiště v letech 2007 - 2020 na základě údajů ze statistik a prognózy Letiště Praha, s.p. a ÚDI Praha.

Z kartogramů intenzit dopravy č. 2 a č. 3 je patrné, že se intenzity dopravy pomalých vozidel liší. Tento fakt je způsoben tím, že neexistuje samostatná matice pro pomalá vozidla a intenzity pro pomalá vozidla jsou tedy generovány na základě celkového objemu dopravy.

Vzhledem k tomu, že realizace kolejové či nekolejové obsluhy zájmového území se v daných kartogramech IAD²⁾ zákonitě projevuje pouze v individuální osobní dopravě, byly intenzity pomalých vozidel (tj. nákladní vozidla, traktory, nepravidelné autobusové linky atd.) ve variantě 1 a 2 uvažovány stejně jako ve variantě 0.

Rozdíly intenzit ve variantě 0 a variantě 1, 2, resp. 3 na jednotlivých úsecích komunikační sítě pro průměrný pracovní den za období 24 hodin jsou patrné z tabulky E, která tvoří přílohu č. 4 dokumentace SEA (Dopravně – inženýrské podklady). Intenzity dopravy v noční době (22 - 6 hod) byly uvažovány jako 10 % z těchto celodenních intenzit dopravy.

²⁾ V rámci pomalých vozidel není uvažována MHD (PID), regionální autobusové linky ani dálkové autobusové linky.

Z porovnání intenzit dopravy pro variantu 0 a 1, 2, resp. 3 prezentovaných v tabulce E vyplývá, že k nejvýraznějšímu poklesu intenzit individuální dopravy v souvislosti s realizací kolejové dopravy dojde na komunikacích Aviatická, K Letišti a Do Horoměřic, kde pokles intenzit dopravy přesahuje 10 % oproti variantě 0. Menší, avšak nezanedbatelné poklesy intenzit dopravy je možné na základě daných kartogramů očekávat i na komunikacích Lipská, Pražský okruh, Břevnovská radiála atd.

Pozn.: Z hlediska změn v akustické situaci a znečištění ovzduší se projeví relevantně pouze změny v intenzitách dopravy $\pm 10\%$.

Modelové zatížení HD – Varianta 0, 1, 2, 3

Tab. č. 23 Modelové zatížení hromadné dopravy pro jednotlivé hodnocené varianty vývoje

Druh HD	Směr / ukončení nebo linka	Intenzity HD (den 6 – 22 hod / noc 22 – 6 hod)			
		Současný stav	Varianta 0	Varianta 3	Var. 1 a 2
Železnice (trať ČD č. 120)	letišť	-	-	188/20	-
	Kladno	62/6	až 150 ²⁾	88/6	100/6
Prodloužení metra „A“	letišť	-	-	-	460/84
Tramvaj	Divoká Šárka	420/76	-	-	-
	Dlouhá Míle	-	420/76	315/65	210/54
BUS PID	Linka AE	64/4	64/4 + ⁴⁾	zrušena	zrušena
	Linka 100	120/10	120/10+ ⁴⁾	zrušena	zrušena
	Linka 119	192/28	192/28+ ⁴⁾	zrušena	zrušena
	Linka 179	86/16			
	Linka 225	86/16			
	Linka 254	26/6			
	Linka 319	66/10			
BUS mimo PID	regionální linky Středočes. kraje a dálkové	430 ⁵⁾	390* 40**	430***	430***

Poznámky k tab. č. 23:

¹⁾ Jsou-li v řádcích uvedeny stejné hodnoty k jednotlivým sledovaným variantám, znamená to, že se nepředpokládá přímá souvislost s vývojem letišť Praha. Změny v intenzitách dopravy mohou být vyvolány průběžnou aktualizací Projektů organizace Pražské integrované dopravy (ROPID).

²⁾ Využití maximální kapacity stávající tratě Praha-Kladno.

³⁾ Územní plán předpokládá tramvajovou trať v trase Divoká Šárka-Dědina-Terminál Jih.

⁴⁾ Lze očekávat navyšování počtu spojů reagující na zvýšenou poptávku. V absolutním počtu limitováno zejména provozním zázemím na konečných stanicích (odstavy apod.) a finančními možnostmi města.

⁵⁾ Ve vztahu k terminálu Dejvická, stav 2005.

* Předp. ukončení v terminálu Veveřská (vazba na tramvaj, železnici i metro).

** Zajíždí k terminálu Dejvická.

*** Předp. ukončení v terminálu Dlouhá Míle.

Autobusová doprava – Varianta 0, 1, 2, 3

V souvislosti s provozem metra nebo železnice v zájmovém území (*Varianta 1, 2 resp. Varianta 3*) se předpokládá, že by linka 116 (z Horoměřic) a linky č. 161, 218, 254, 312, 316 a 356 mohly být ukončeny v terminálu Červený Vrch. Po zprovoznění metra, resp. železnice by mohly být zrušeny i linky č. 100, 119 a AE obsluhující letiště.

Ve variantě 0 lze naopak očekávat navyšování počtu spojů reagující na zvýšenou poptávku obsluhy letiště. V absolutním počtu je tato poptávka limitována zejména provozním zázemím na konečných stanicích a finančními možnostmi města. Podle prognózy ÚRM lze očekávat, že počet cest na letiště z Prahy hromadnou dopravou naroste mezi lety 2004 a 2020 cca 1,9-krát. Ve výhledu (*Varianta 0*) tedy bylo uvažováno posílení autobusových linek AE, 119 a 100 o 1,5 násobek současného stavu.

Dle provedeného porovnání (viz. tab. F a G v příloze č. 4 dokumentace SEA) se realizace kolejové obsluhy území, resp. letiště nejvýrazněji projeví na ulici Evropská, kde v úseku Vítězné náměstí – Horoměřická může být autobusová doprava MHD výrazně redukována. Významný pokles v souvislosti s realizací metra resp. železnice je možné očekávat i na Evropské v úseku Horoměřická – Libocká a na komunikaci K Letišti, kde redukce autobusové dopravy ve variantě kolejové obsluhy letiště dosáhne přes 60 % oproti stavu bez kolejové obsluhy letiště.

Tramvajová doprava – Varianta 0, 1, 2, 3

Platný územní plán hl.m. Prahy předpokládá realizaci tramvajové trati v trase Divoká Šárka - Dědina - Terminál Jih (po komunikacích Evropská od Divoké Šárky, Vlastina, Drnovská, směrem K Letišti, kde bude realizována smyčka).

Ve variantě 1, 2 a 3 je opodstatněnost realizace tramvajové trati k Terminálu Jih z hlediska zátěží malá a uvedený odhad počtu spojů reaguje na snížení poptávky po přepravě tramvajemi v trase Dejvická - Dědina.

Ve variantě 0 je možnost navázání terminálu Dlouhá Míle pouze na tramvajovou dopravu dále do centra města možná, ale z hlediska komfortu pro cestující a dalších provozních souvislostí méně vhodná.

Předpokládané výhledové intenzity tramvajové dopravy na dotčených komunikačních úsecích pro jednotlivé sledované varianty jsou prezentovány v tabulce H v příloze č. 4 Dopravně – inženýrské podklady. Z provedeného vyhodnocení je patrné, že největší redukci tramvajové dopravy vyvolá varianta 1, resp. 2 - tj. realizace metra.

Železniční doprava – Varianta 0, 1, 2, 3

Výhledové intenzity železniční dopravy pro sledované varianty jsou uvedeny v tabulce I na v příloze č. 4 Dopravně – inženýrské podklady.

Vazba prodloužení metra A na ostatní síť MHD a obslužnost zájmového území

- *Stanice Letiště Ruzyně* – Tato stanice zohledňuje uvažovanou dostavbu přilehlého území a v budoucnu se stane hlavním kontaktním místem hromadné dopravy pražského regionu s mezinárodní leteckou dopravou a důležitou alternativou k individuální automobilové dopravě ve vztahu letiště – centrum.

Hlavní funkcí stanice Letiště Praha Ruzyně je umožnění komfortního přestupu cestujících jak k odletovým, tak příletovým halám stávajících i budoucích letištních terminálů. Poloha stanice včetně hlavních pěších přestupních vazeb bude tedy průběžně koordinována s předpokládaným rozvojem letiště Praha-Ruzyně. Zároveň lze předpokládat, že metro bude plnit funkci veřejné městské dopravy pro zaměstnance soustředěné v areálu starého i nového letiště, jejichž počet dnes přesahuje 5 000 a ve výhledu se předpokládá nárůst až na téměř 8 000 zaměstnanců.

- *Stanice Staré Letiště* (viz. posuzovaná varianta 2 trasy prodloužení metra A) – Význam této stanice souvisí především s koncentrací stávajících pracovních míst v území.
- *Stanice Dlouhá Míle* – Ve stanici Dlouhá Míle lze předpokládat již v blízké budoucnosti koncentraci významných zdrojů a cílů dopravy v souvislosti s novými pracovními příležitostmi v rozvojovém území.

Hlavní význam této stanice spočívá v možnosti vytvoření kvalitního dopravního terminálu zejména pro přestup z návazné dálkové a regionální autobusové dopravy bez nutnosti dalšího průniku většiny autobusových linek směrem do centrální části Městské části Prahy 6. Výhledově je v souladu s platným územním plánem uvažováno i s možností zavedení tramvajové trati. Součástí dopravního uzlu je i parkoviště systému P+R, které je umístěno v těsné vazbě na stanici metra a železnice.

Po realizaci této stanice bude možné zrušit dočasně navrhovaný dopravní terminál u stanice metra a železnice Veleslavín.

- *Stanice Dědina* – Při umístění stanice Dědina bylo přihlédnuto k jejímu vhodnému začlenění do území se střední hustotou obyvatelstva tak, aby stanice obsluhovala těžiště zástavby sídliště Dědina spolu s předpokládanými přestupními vazbami mezi metrem, plánovanou tramvajovou tratí Liboc – staré letiště Ruzyně a autobusy MHD (v Drnovské ulici) a zároveň umožnila i obsluhu velkého rozvojového území Ruzyně – Drnovská, kde lze v budoucnu očekávat významnou koncentraci pracovních příležitostí.
- *Stanice Bílá Hora* – Stanice Bílá Hora je situována šikmo pod ulicí Karlovarská v poloze mezi křižovatkami Karlovarská x K Motolu a Karlovarská x Turnova. Co do počtu obyvatel a pracovních míst se jedná o méně vytiženou stanici, která může případně zajistit přestupní vazby z regionu a vstupy do rekreačních území Bílá Hora – obora Hvězda a Motolské svahy. Tento dopravní uzel umožní kromě výhodného napojení na autobusovou dopravu napojení na stávající kolejovou (tramvajovou) dopravu.

Důležitým faktem souvisejícím s obslužností zájmového území je možnost větvení trasy před stanicí Bílá Hora směrem do prostoru sídliště Řepy a dále na Zličín. Větev trasy do Řep a

Zličína je uvažována jako systémová možnost, s časovým odstupem po realizaci trasy na letiště Ruzyně.

- *Stanice Motol* – Stanice metra situovaná v místech severního vstupu do areálu nemocnice Motol umožní snadnou dopravní přístupnost tohoto areálu Fakultní nemocnice.

Nemocnice Motol spolu s nemocnicí Na Homolce představuje významný zdroj a cíl hromadné dopravy v dané oblasti. Celkový denní obrat obou těchto zdravotních zařízení lze odhadnout na cca 8 000 - 10 000 cest městskou hromadnou dopravou za den.

Pro obrat stanice je významná navazující autobusová doprava, která zprostředkovává vazbu na velké sídelní celky západní a jihozápadní části Prahy. Zastávkou Nemocnice Motol je v současnosti vedeno celkem 6 linek PID. Intenzita provozu činí cca 960 vozidel/24 hod, špičkový interval na jednotlivých linkách se pohybuje v rozmezí 3-12 min.

Návaznost na autobusovou stanici na severní a jižní straně ulice Kukulova bude zajištěna napojením vestibulu stanice metra na podchod pod ulicí Kukulova. Autobusové linky, vedené ke stanici metra Motol, přetínají kolejové systémy vedené radiálně do centra města a slouží tedy po tangencích jako napáječe kapacitní kolejové dopravy a zároveň obsluhují místní vztahy. V případě městských linek se v souvislosti s realizací stanice Motol i nadále očekává současná intenzita provozu. Předpokladem je, že dojde pouze k určitému omezení přepravního vztahu Motol (metro A) - Hradčanská (Kafkova) na úrovni místní obsluhy.

- *Stanice Petřiny* – Stanice Petřiny je situována pod ulicí Brunclíkovou se středem přibližně v prodloužení ulice Fajmanové. Stanice je situována v poloze sídliště Petřiny se střední až vysokou hustotou obyvatelstva, kde pro většinu obyvatel sídliště leží navržená stanice v docházkové vzdálenosti. I v této stanici jsou umožněny přestupní vazby na tramvajovou dopravu vedenou ulicí Na Petřinách.

Stanice metra je zároveň situována ve výhodné poloze vůči obchodně společenskému centru Petřiny.

- *Stanice Veleslavín* – Stanice Veleslavín je navržena v prostoru Veleslavína, v území se střední hustotou obyvatelstva v docházkové vzdálenosti.

Poloha stanice a jednotlivých výstupů je koncipována tak, aby umožňovala přímou vazbu na dočasný autobusový terminál, který umožní vymístit část autobusových linek mimo prostor Vítězného náměstí a zároveň reagovala na předpokládanou modernizaci stávající železniční tratě ČD Praha - Kladno. Rovněž budoucí urbanizace území mezi tratí ČD a ulicí Evropskou je z takto situované stanice dobře možná.

V souvislosti se zprovozněním prodloužení metra A se předpokládá, že autobusové linky PID (161, 218, 254, 312, 316, 356) mohou být již v první etapě prodloužení metra ukončeny v terminálu u stanice Veleslavín resp. obratišti Červený Vrch, čímž dojde k poklesu vozokilometrů najetých zejména v ulici Evropské.

Stanice Veleslavín bude zároveň umožňovat přímý přestup na tramvajovou trať na Evropské ulici.

Dočasný autobusový terminál by měl začít fungovat zároveň se zprovozněním prvního provozního úseku prodloužené trasy A metra. Po realizaci dalšího provozního úseku trasy metra na letiště Praha Ruzyně, kdy bude zprovozněn velký dopravní terminál u stanice metra Dlouhá Míle, je možné dočasný terminál Veleslavím zrušit.

- *Stanice Červený Vrch* – Stanice je situována pod Evropskou ulicí, v prostoru mezi křižovatkami ulic Evropská x Arabská a Evropská x Horoměřická. Vestibul stanice metra je

navržen směrem do křižovatky s ulicí Horoměřická ve vazbě na uvažovaný malý terminál městských a příměstských linek autobusové dopravy (PID) směřujících především z oblasti Nebušic, Horoměřic a Jenerálky a z přilehlé části Pražského regionu.

Stanice Červený Vrch umožňuje přímý přestup na stávající tramvajovou trať na Evropské ulici. Pěší dostupnost této stanice obsáhne převážnou část sídliště Červený Vrch s vysokou hustotou obyvatel.

Spádová území trasy prodloužení metra A

Na základě bilance ÚPn SÚ hl.m. Prahy byl zpracován rozbor spádového území podél trasy prodloužení metra A metra s cílem stanovit potenciál trasy z hlediska dopravní obslužnosti obyvatel, pracovních příležitostí a zvláště významných cílů (nemocnice, přestupní terminály apod.) dotčených městských částí.

Tab. č. 24 Rozbor spádových území navržených stanic prodloužení metra A

Název stanice	Přímá (pěší) dostupnost – počet osob	Dostupnost 15 min. ¹⁾ - počet osob
Dlouhá Míle	10 940	17 570
Dědina	7 240	11 500
Bílá Hora	6 060	10 570
Motol	13 350	45 660
Petřiny	16 270	34 820
Veslavín	10 300	21 520
Červený Vrch	12 810	25 010
Trasa celkem	90 300	180 550

¹⁾ spádová oblast včetně návazné hromadné dopravy

3.2.1 Hluk

Ovlivnění akustických poměrů v zájmovém území posuzované změny územního plánu je možné očekávat v souvislosti s výstavbou a následným provozem systému metra.

Hluk – fáze výstavby metra

Již v této fázi projektových příprav (fáze posouzení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy) lze konstatovat, že výstavba metra bude významným zdrojem hluku, který bude ovlivňovat akustickou situaci v dotčeném území. Hluk ze stavební činnosti však bude pouze dočasný, omezený na dobu výstavby, která se předpokládá cca 48 měsíců.

Vliv výstavby metra na stav akustické situace lze očekávat v souvislosti s činností stavebních strojů/mechanismů v rámci stavenišť, dále pak v souvislosti s pohybem obslužné staveništní dopravy, která se projeví i ve vzdálenějším okolí stavenišť podél dovozových/odvozových tras.

Hluk šířící se ze staveniště bude závislý na použité technologii, zvoleném postupu organizace výstavby, dále pak i na množství, umístění, druhu a stavu používaných stavebních strojů. Hluk emitovaný ze staveniště se bude měnit v rámci jednotlivých etap výstavby.

V prostorech stavebních dvorů bude soustředěno technické a sociální zázemí. Ze zdrojů hluku tu budou např. míchací centra, čerpací stanice, trafostanice či jeřáby. Vzhledem k hlučnosti těchto stavebních strojů jsou tyto zdroje svými hlukovými parametry zanedbatelné.

Jako výraznější zdroje hluku by se mohly projevit ventilátory, odprašovače a kompresorové stanice u ústí ražených tunelů.

Při realizaci stavebních prací budou používány běžné stavební stroje typické pro realizaci daného druhu podzemní stavby (razicí stroje, tunelbagry, vrtné soupravy apod.). Nejvýraznějšími zdroji hluku na staveništích trasy metra budou vrtné soupravy a rypadla v etapě hloubení. Při těchto stavebních činnostech je možné očekávat, že se ekvivalentní hladiny akustického tlaku A před nejbližší obytnou zástavbou mohou pohybovat nad limitními hodnotami.

Pro ražené části trasy budou realizovány zemní rampy pro odvoz odtěžené rubaniny. Vzhledem k možnému ovlivnění okolní chráněné zástavby hlukem bude vhodné provádět kraje ražených tunelů pouze v denních hodinách.

Do zájmového území pro posouzení vlivu obslužné stavební dopravy na stav akustické situace ve venkovním prostoru spadá chráněná zástavba podél odvozových tras zeminy a horniny a dovozových tras materiálu na stavbu metra. Již v tomto stupni (posouzení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy z hlediska vlivů na ŽP) je nutno požadovat, aby odvozové/dovozové trasy byly navrženy tak, aby dotčení chráněné zástavby bylo minimální.

Z předpokládané bilance materiálů lze předpokládat, že maximální počet aut přijíždějících na stavbu bude v etapě zemních, resp. razících prací. Pro obslužnou dopravu (odvoz zeminy a vytěžené horniny v celkovém množství cca 1 235 – 1 290 tis. m³) byl dle předběžného harmonogramu výstavby stanoven maximální počet nákladních vozidel v rozsahu cca 100 TNA/den, což představuje 200 pohybů.

Na základě předběžně vytipovaných skládek odpadu (viz. kapitola 3.11 této dokumentace SEA) je možné konstatovat, že v souvislosti s odvozem vytěžené zeminy a horniny při stavbě metra budou pravděpodobně dotčeny především komunikace Bělohorská, Karlovarská a Evropská. Na těchto komunikacích by nárůst 10 aut/hod. resp. 20 aut hod/oběma směry činil max. 1 % současné dopravní intenzity všech vozidel.

Hluk – fáze provozu metra

Vlastní provoz metra zásadně neovlivní hlukové poměry v daném území. Předpokladem je, že provoz metra nebude emitovat hladiny akustického tlaku, které by mohly ovlivnit chráněnou zástavbu v zájmovém území.

Zdrojem hluku ve fázi provozu bude především nasávání a vyústění VZT systému metra (hlavní větrání ve stanicích, hlavní větrání v odstavných kolejích, větrání energobloků ve stanicích), měřírny a distribuční transformovny ve stanicích, pohyblivé schody a výtahy ve stanicích.

Vyústění VZT musí být řešeno tak, aby byly splněny hygienické limity pro hluk ze stacionárních zdrojů (50 dB v denní době / 40 dB v noční době) dle platného nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Na základě zkušeností s výstavbou řady stanic metra v posledních letech lze konstatovat, že eskalátorové tunely budou provedeny tak, aby ve stanicích nebyl prakticky slyšet žádný technický hluk z jezdících schodů. Ve stanicích a ve vestibulech budou použity akusticky pohltivé obklady.

Změna akustických poměrů v zájmovém území bude ve fázi provozu metra dána především změnami v systému organizace MHD a poklesem individuální automobilové dopravy plynoucí z možnosti využití metra.

Pro účely akustického zhodnocení vlivu realizace metra byly pro výhledový rok 2020 porovnávány následující varianty dopravní obsluhy území:

- Varianta 0 – „Aktivní nulová varianta“
- Varianta 1 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“
- Varianta 2 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ – modifikace trasy přes staré letiště Ruzyně (s vložením stanice Staré Letiště)
- Varianta 3 - „Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“

Pro kvantifikaci vlivů jednotlivých variant na akustickou situaci v zájmovém území byla pro účely posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy zvolena metoda emisního vyhodnocení.

Emisní charakteristiky jednotlivých typů dopravy (bus, tram, IAD, železnice) byly vyjádřeny jako hodnoty zdrojových funkcí sledovaných komunikačních úseků, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace (7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu).

Z hlediska změn v akustické situaci se projeví relevantně pouze změny v intenzitách dopravy minimálně nad 5 %. Proto byly v rámci akustického vyhodnocení řešeny pouze komunikační úseky, na kterých dojde ke změně intenzit dopravy větší než 5 %.

Hodnocení akustické situace

Hodnocení akustické situace bylo provedeno programem HLUK+, verze 7.0. Tento program je založen na „Metodických pokynech pro výpočet hladin akustického tlaku A z pozemní dopravy (VÚVA, Brno 1991)“ a na „Novele metodiky výpočtu hluku silniční dopravy 2004“.

Výstupem jsou hodnoty emisí v daných profilech ve vzdálenosti 7,5 m od osy komunikací (zdrojové funkce). Celkové hodnoty emisí na sledovaných komunikačních úsecích pro jednotlivé posuzované varianty 0, 1 a 2 jsou uvedeny v následujících tabulkách č. 25 - 30.

Součet emisí byl vyjádřen pro profily č. 12, 13, 14, 15, 26 (viz. kartogramy č. 2 a 3 v příloze č. 4 Dopravně – inženýrské podklady), na nich se projeví zvýšení či snížení 24-hod intenzity dopravy ve variantách 0, 1 a 2 o více jak 10 %. Dále pak byla suma emisí hladin akustického tlaku vyjádřena v profilech č. 63, 64, 66, 67, 68, 69 a 110, na nichž se projeví zvýšení či snížení 24-hod intenzity ve variantách 0 vs. 1, 2, 3 v rozmezí 5 – 10 %. V těchto profilech dochází ke spolupůsobení zdrojů hluku od IAD, BUS, TRAM.

Tab. č. 25 Hodnoty emisní L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – VARIANTA 0 – pro den 06 – 22 hod

č.	Ulice	profil	IAD	BUS	TRAM	Celková
			L_{Aeq} dB			
4	K letišti	12,13,14	61,3	59,0	66,5	68,2
4	K letišti	15	61,5	59,0	66,5	68,2
5	Evropská	26	59,9	60,8	68,0	69,3

7	Karlovarská	63, 64	61,0	56,5	-	62,3
8	Bělohorská	66, 67	59,7	57,8	66,6	67,9
9	Bělohorská	68, 69	61,6	58,9	68,2	69,5
10	ČSL Armády	110	52,0	50,1	-	54,2

Tab. č. 26 Hodnoty emisní L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – VARIANTA 0 – pro noc 22-06 hod

č.	Ulice	profil	IAD	BUS	TRAM	Celková
			L_{Aeq} dB			
4	K letišti	12,13,14	52,4	51,0	62,1	62,8
4	K letišti	15	52,4	51,0	62,1	62,8
5	Evropská	26	50,0	52,7	62,1	62,8
7	Karlovarská	63, 64	52,1	48,5	-	53,7
8	Bělohorská	66, 67	50,6	49,7	62,1	62,6
9	Bělohorská	68, 69	52,7	50,9	62,3	63,0
10	ČSL Armády	110	42,9	42,1	-	45,5

Tab. č. 27 Hodnoty L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – VARIANTA 1, 2 – pro den 06 – 22 hod

č.	Ulice	profil	IAD	BUS	TRAM	Celková
			L_{Aeq} dB			
4	K letišti	12,13,14	60,7	54,3	63,5	65,7
4	K letišti	15	60,7	54,3	63,5	65,7
5	Evropská	26	59,4	-	63,5	64,9
7	Karlovarská	63, 64	60,8	56,5	-	62,2
8	Bělohorská	66, 67	59,4	57,8	66,6	67,8
9	Bělohorská	68, 69	61,4	58,9	68,2	69,4
10	ČSL Armády	110	51,6	50,1	-	53,9

Tab. č. 28 Hodnoty emisní L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – VARIANTA 1, 2 – pro noc 22-06 hod

č.	Ulice	profil	IAD	BUS	TRAM	Celková
			L_{Aeq} dB			
4	K letišti	12,13,14	51,8	46,3	60,6	61,3
4	K letišti	15	51,6	46,3	60,6	61,3
5	Evropská	26	50,5	-	60,6	61,0
7	Karlovarská	63, 64	51,9	48,5	-	53,5
8	Bělohorská	66, 67	50,3	49,7	62,1	62,6
9	Bělohorská	68, 69	52,5	50,9	62,3	63,0
10	ČSL Armády	110	42,5	42,1	-	45,3

Tab. č. 29 Hodnoty emisní L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – VARIANTA 3 – pro den 06 – 22 hod

č.	Ulice	profil	IAD	BUS	TRAM	Celková
			L_{Aeq} dB			
4	K letišti	12,13,14	60,7	54,3	65,2	66,8
4	K letišti	15	60,7	54,3	65,2	66,8
5	Evropská	26	59,4	-	65,2	66,2
7	Karlovarská	63, 64	60,8	56,5	-	62,2
8	Bělohorská	66, 67	59,4	57,8	66,6	67,8
9	Bělohorská	68, 69	61,4	58,9	68,2	69,4
10	ČSL Armády	110	51,6	50,1	-	53,9

Tab. č. 30 Hodnoty emisní L_{Aeq} pro součet hlukových emisí – VARIANTA 3 – pro noc 22-06 hod

č.	Ulice	profil	IAD	BUS	TRAM	Celková
			L_{Aeq} dB			
4	K letišti	12,13,14	51,8	46,3	61,4	62,0
4	K letišti	15	51,6	46,3	61,4	62,0
5	Evropská	26	50,5	-	61,4	61,7
7	Karlovarská	63, 64	51,9	48,5	-	53,5
8	Bělohorská	66, 67	50,3	49,7	62,1	62,6
9	Bělohorská	68, 69	52,5	50,9	62,3	63,0
10	ČSL Armády	110	42,5	42,1	-	45,3

Na základě analýzy výsledků výpočtu dopadů hluku je možno provést vzájemné porovnání výhledových variant 0 vs. 1, 2 a 3. Ze vstupních údajů intenzit dopravy a výsledků výpočtů vyplývají následující změny na posuzovaných úsecích komunikací:

Tab. č. 31 Rozdíly hodnot emisní L_{Aeq} (dB) pro V0 a V1, V2, V3

Komunikace	Rozdíl V1(V2) - V0 (dB)		Rozdíl V3 - V0 (dB)		Rozdíl V3-V1(V2) (dB)	
	den	noc	den	noc	den	noc
K letišti – profil 12,13,14	-2,5	-1,5	-1,4	-0,8	1,1	0,7
K letišti – profil 15	-2,5	-1,5	-1,4	-0,8	1,1	0,7
Evropská – profil 26	-4,4	-1,8	-3,1	-1,1	1,3	0,7
Karlovarská – profil 63,64	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2	0	0
Bělohorská – profil 66,67	-0,1	0	-0,1	0	0	0
Bělohorská – profil 68,69	-0,1	0	-0,1	0	0	0
ČSL Armády	-0,3	-0,2	-0,3	-0,2	0	0

K letišti (úseky 12, 13, 14, 15) - Ve variantách V1, 2 a V3 budou emisní hladiny hluku nižší než ve variantě V0, a to: ve dne o -2,5 dB pro V1, V2 a o -1,4 dB pro V3, v noci o -1,5 dB pro V1, V2 a o -0,8 dB pro V3. Z variant V1(V2) a V3 je emisní hladina hluku nižší pro variantu V1(V2), a to o -1,1 dB pro den a -0,7 dB pro noc.

Evropská (úsek 26 s tramvajovým provozem) - Ve variantách V1(V2) a V3 budou emisní hladiny hluku nižší než ve variantě V0, a to: ve dne o -4,4 dB pro V1 a o -3,1 dB pro V2, v noci o -1,8 dB pro V1(V2) a o -1,1 dB pro V3. Z variant V1(V2) a V3 je emisní hladina hluku nižší pro variantu V1(V2), a to o -1,3 dB pro den a -0,7 dB pro noc.

Karlovarská (úseky 63, 64 bez tramvajového provozu) - Ve variantách V1(V2) a V3 budou emisní hladiny hluku nižší než ve variantě V0 pouze nepatrně, a to o 0 až -0,2 dB pro den i pro noc. Varianty V1(V2) a V3 jsou z hlediska emisních hladin hluku srovnatelné.

Bělohorská (úseky 66, 68, 69 s tramvajovým provozem) - Ve variantách V1(V2) a V3 budou emisní hladiny hluku nižší než ve variantě V0 pouze nepatrně, a to o 0 až -0,1 dB pro den i pro noc. Varianty V1(V2) a V3 jsou z hlediska emisních hladin hluku srovnatelné.

ČSL Armády - Ve variantách V1(V2) a V3 budou emisní hladiny hluku nižší než ve variantě V0 pouze nepatrně, a to o -0,2 až -0,3 dB pro den i pro noc. Varianty V1(V2) a V3 jsou z hlediska emisních hladin hluku srovnatelné.

Z výše uvedených porovnání vyplývá, že z výhledových variant je pro zájmové území z hlediska hlukových emisí nejpříznivější varianta V1 (V2).

3.2.2 Elektromagnetické záření a vibrace

Vibrace

Vibrace – fáze výstavby metra

Vznik vibrací je závislý na zvoleném technologickém postupu výstavby. K lokálnímu výskytu vibrací ve *fázi výstavby* metra může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (razicí stroje, kompresory, apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů zajišťujících obslužnou staveništní dopravu. Projevy vibrací těchto zdrojů lze očekávat v závislosti na geologickém podloží řádově do vzdálenosti jednotek metrů od zdroje.

Problém přenosu vibrací na chráněnou zástavbu by mohl nastat v případě mělce ražených stanic (např. stanice Motol nebo Veleslavín), resp. tunelů metra.

Vibrace – fáze provozu metra

Hodnocení možného vlivu vibrací vznikajících při průjezdu vlaků metra na chráněnou zástavbu je bez provedení zkoušek značně problematické. Proto je tato kapitola zaměřena především na vyhodnocení geologického podloží z hlediska potenciálu pro šíření vibrací. Dále je sledován i parametr hloubky uložení tubusu metra a jednotlivých stanic pod zemským povrchem. Oba tyto faktory jsou limitující pro možný přenos vibrací do chráněné zástavby.

V souvislosti s realizací metra budou dotčeny horniny křídly, ordoviku (břidlice letenského souvrství) a částečně i horniny staršího paleozoika a algonkia.

Skalní horniny letenského souvrství a jílové břidlice jsou vhodným, prakticky nestlačitelným podložím, ve kterém je šíření vibrací minimální. Naproti tomu jílové horniny či navážky jsou pro šíření vibrací vhodným prostředím.

Hloubka uložení jednotlivých stanic metra pod zemským povrchem je dle zpracované ověřovací studie pro koncept návrhu změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy a posouzení SEA (ÚRM, 2006) následující:

Stanice Letiště Ruzyně	- 22,0 m pod povrchem
Stanice Staré Letiště (varianta 2)	- 13,3 m pod povrchem
Stanice Dlouhá Míle	- 18,4 m pod povrchem
Stanice Dědina	- 13,3 m pod povrchem
Stanice Bílá Hora	- 50,3 m pod povrchem
Stanice Motol	- 19,2 m pod povrchem
Stanice Petřiny	- 37,6 m pod povrchem
Stanice Veleslavín	- 20,5 m pod povrchem
Stanice Červený Vrch	- 27,8 m pod povrchem

Pro šíření vibrací je v neposlední řadě důležitý i charakter základové konstrukce metra, která přenáší otřesy do vnějšího prostředí.

Elektromagnetické záření

Elektromagnetické záření se projevuje elektromagnetickými vlnami, které se v prostředí šíří konečnou rychlostí závisící od vlastností prostředí.

Vznik elektromagnetického záření v souvislosti s provozem metra je možné při provozu transformačních stanic a měniren. Všechna tato záření musí splňovat příslušné normy o provozu těchto zařízení z hlediska ochrany lidí před nepříznivými účinky elektromagnetického záření.

3.3 Ovzduší

Ovzduší – fáze výstavby metra

Zdrojem znečištění ovzduší ve fázi výstavby metra bude plocha staveniště, resp. otevřená stavební jáma v lokalitě Dědina (plošný zdroj znečištění ovzduší).

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší ve fázi výstavby bude obslužná staveništní doprava, která se bude pohybovat po veřejných komunikacích. Nejvýznamnějšími polutanty z dopravy jsou NO_x , resp. NO_2 , PM_{10} a benzen.

Lze předpokládat, že maximální počet aut přijíždějících na stavbu bude v etapě zemních, resp. razících prací. Na základě předběžně vytipovaných skládek odpadu (viz. kapitola 3.11) je možné konstatovat, že v souvislosti s odvozem vytěžené zeminy a horniny při stavbě metra budou dotčeny komunikace Bělohorská, Evropská či Karlovarská.

Ovzduší – fáze provozu metra

V souvislosti s provozem samotného systému metra (elektrifikovaný systém) se nepředpokládá ovlivnění znečištění ovzduší. Ovlivnění ovzduší v souvislosti s posuzovanou koncepcí je dáno především změnami v řešení organizace dopravy v severozápadním sektoru Prahy a v přelivu části individuální automobilové dopravy a hromadné dopravy na systém metra.

Vzhledem k lokalizaci převážné části zátěže dopravního spojení města Prahy s letištěm Ruzyně na návětrném severozápadním okraji a v jeho severozápadním sektoru je omezení automobilové dopravy a zvětšení podílu elektrifikované kolejové dopravy přínosem pro kvalitu ovzduší v širší oblasti hlavního města Prahy, nejen pouze v dotčeném území.

Hodnocení znečištění ovzduší v rámci této dokumentace SEA se odvíjí především od vzniklých změn v intenzitách individuální automobilové dopravy a změn v intenzitách autobusových a tramvajových linek MHD, dále změn v regionální dopravě v návaznosti na vybudování metra.

Pro účely posouzení vlivu realizace metra na znečištění ovzduší byly porovnávány tyto varianty pro výhledový rok 2020:

- Varianta 0 – „Aktivní nulová varianta“
- Varianta 1 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“
- Varianta 2 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ – modifikace trasy přes staré letiště Ruzyně (s vložením stanice Staré Letiště)

- Varianta 3 - „Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“

Stejně jako v případě hodnocení vlivů na akustickou situaci byla pro kvantifikaci vlivů jednotlivých variant na znečištění ovzduší v zájmovém území posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy zvolena metoda emisního vyhodnocení. Porovnání bilancí emisí bylo řešeno pro následující škodliviny: NO_x, NO₂, CO, PM₁₀, benzen a benzo(a)pyren. Emisní vyhodnocení bylo provedeno zvlášť pro individuální automobilovou dopravu a hromadnou dopravu.

Ve výpočtu použité emisní faktory jsou sumarizovány v následující tabulce:

Tab. č. 32 Emisní faktory

Typ vozidla	Emisní úroveň	Rychlost (km/h)	Emisní faktor					
			(g/km)					(µg/km)
			NO _x	NO ₂	CO	PM ₁₀	Benzen	BaP
OA	EURO 4	50	0,1175	0,0024	0,2615	0,0005	0,0019	0,0427
TNA	EURO 4	50	1,4191	0,0990	2,5171	0,0659	0,0075	0,3423

Podrobné porovnání řešených variant dle jednotlivých úseků a hodnocených škodlivin je uvedeno v samostatné příloze č. 2 dokumentace SEA (Vliv změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy na znečištění ovzduší).

Souhrnné množství emisí pro jednotlivé varianty na řešených komunikačních úsecích je patrné z následujících sumarizačních tabulek:

Tab. č. 33 Bilance emisí individuální automobilové dopravy pro jednotlivé hodnocené varianty – všechny vozidla / pomalá vozidla za 24 hod (bez vozidel MHD)

NO _x - varianta 0			NO _x - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
345,007206	125,9276302	0,009583534	331,731682	121,082064	0,00921477
NO ₂ - varianta 0			NO ₂ - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
13,937046	5,08702179	0,00038714	13,446042	4,90780533	0,0003735
CO - varianta 0			CO - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
704,728746	257,2259923	0,019575799	677,196862	247,176855	0,01881102
PM ₁₀ - varianta 0			PM ₁₀ - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
7,359064	2,68605836	0,000204418	7,114608	2,59683192	0,00019763
Benzen - varianta 0			Benzen - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
4,058686	1,48142039	0,000112741	3,892522	1,42077053	0,00010813
BaP - varianta 0			BaP - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s

NO _x - varianta 0			NO _x - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
0,108312106	0,039533919	3,00867E-06	0,10403222	0,03797176	2,8898E-06

Tab. č. 34 Bilance emisí hromadné autobusové dopravy v souvislosti s jednotlivými porovnávanými variantami

NO _x - varianta 0			NO _x - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
30,158353	11,007799	0,0008377	20,771927	7,5817534	0,000577
NO ₂ - varianta 0			NO ₂ - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
2,103387	0,7677363	5,843E-05	1,448733	0,5287875	4,024E-05
CO - varianta 0			CO - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
21,548685	7,86527	0,0005986	14,841915	5,417299	0,0004123
PM ₁₀ - varianta 0			PM ₁₀ - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
0,5138344	0,1875496	1,427E-05	0,3539096	0,129177	9,831E-06
Benzen - varianta 0			Benzen - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
0,0960988	0,0350761	2,669E-06	0,0661892	0,0241591	1,839E-06
BaP - varianta 0			BaP - varianta 1(2) a 3		
kg/km/den	t/km/rok	g/m/s	kg/km/den	t/km/rok	g/m/s
0,0033566	0,0012252	9,324E-08	0,0023119	0,0008438	6,422E-08

Na úrovni předkládané SEA není smysluplné vyhodnocovat úseky i imisně, protože pro řešený časový horizont nejsou známy přesné údaje o předpokládaném imisním pozadí a tudíž vyhodnocení případných vypočtených imisních příspěvků by nemělo odpovídající vypovídací schopnost ve vztahu k celkové zátěži území. Z bilancí emisí pro jednotlivé řešené úseky však lze s poměrně dobrou přesností vyvodit změny v sumách emisí, které navrhované varianty vyvolávají, a to jak z hlediska celkových sum znečišťujících látek za všechny řešené úseky v daných variantách, tak i pro jednotlivé úseky v těchto řešených variantách, což může mít význam z hlediska ovlivnění počtu obytných objektů a trvale bydlících obyvatel v rámci řešených úseků.

Celkově lze konstatovat, že z hlediska individuální automobilové dopravy dochází s výjimkou 6 úseků k poklesu celkových emisí u varianty 1(2) a 3 v porovnání s variantou 0. Je však třeba konstatovat, a vyplývá to i ze závěrečné sumarizační tabulky, že pokles emisí není nijak výraznější.

Prokazatelnější změny v emisních bilancích však lze zaznamenat na úsecích komunikací hodnotících hromadnou autobusovou dopravu, kde se projevují funkce metra (respektive tramvajové

nebo železniční dopravy) snížením počtu autobusů a tedy i snížením produkovaných emisí do ovzduší.

Z hlediska vlivů na ovzduší tak lze celkem logicky dospět k závěru, že jakékoliv z navrhovaných řešení reprezentovaných variantou 1(2) respektive variantou 3 je z hlediska vlivů na ovzduší oproti variantě 0 vždy příznivější.

3.4 Vody

Vody - fáze výstavby metra

V souvislosti s výstavbou prodloužení metra A je možné očekávat velké změny úrovně hladin podzemních vod. Proto je třeba v předstihu před zahájením vlastních prací realizovat účelovou pozorovací síť vrtů v okolí navržené trasy.

Podzemní část stavby bude představovat překážku proudu podzemní vody. Během ražby tunelovaných úseků, které se nacházejí pod hladinou podzemní vody (např. tunely mezi stanicemi Červený Vrch a Dejvická) lze předpokládat přítoky podzemní vody do díla, které bude nutno odvádět. Ražené tunely tak budou plnit po dobu realizace drenážní funkci, následkem čehož dojde ke snížení hladiny podzemní vody v okolí ražby.

Pro omezení přítoků podzemní vody do stavební jámy plánované stanice Dědina, případně i stanice Staré Letiště (varianta 2 trasy prodloužení metra A) a pro omezení vztlaku bude třeba uvnitř jámy po jejím obvodu zřídit mělké čerpací vrty či jímky.

Po ukončení stavebních prací bude vhodné realizovat zásyp stavební jámy vhodnou hydraulicky propustnou zeminou tak, aby vznikla propustná bariéra umožňující zasakování atmosférických srážek. S ohledem na proudění podzemních vod bude nutné zajistit návaznost nasypaných zemin na původní horninový masív. Tímto řešením bude vliv hydraulicky nepropustné stavby na proudění podzemních vod částečně kompenzován.

Během stavby metra může být podzemní voda kontaminována zejména úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při případné havárii bude nutné zahájit sanační čerpání a kontaminovanou vodu příslušným způsobem sanovat.

Vody - fáze provozu metra

Stavba metra bude realizována převážně v intravilánu hlavního města, tj. v území silně dotčeném antropogenní činností. Nelze proto hovořit o vlivu projektované stavby na přirozený vodní režim, ale o vlivu záměru na stávající vodní režim.

V okolí stavby není podzemní voda využívána k zásobování obyvatel pitnou nebo užitkovou vodou (v okolí se nachází zástavba bez individuálního zásobování), nelze tedy očekávat významnější konflikt zájmů z hlediska využívání podzemních vod.

Podzemní část stavby metra bude představovat překážku proudění podzemní vody. V souvislosti s výstavbou metra (podzemní liniová stavba) je možné očekávat nevýznamné kvantitativní a kvalitativní ovlivnění povrchových vod.

Celková změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy zásobování metra vodou vychází z předpokladu odběru vody z městské vodovodní sítě. Voda bude do objektů metra zavedena vodovodními vstupy v místech největší spotřeby, tj. ve stanicích.

Kromě dodávky vody bude třeba zajistit i odvodnění objektů metra. Jedná se o odvedení vod průsakových, tj. vod prosakujících do tunelů nebo stanic metra netěsnostmi stavební konstrukce a odpadní vody používané při provozu metra.

3.5 Půda

Vlastní podzemní stavba metra nevytváří trvalý zábor pozemku. Trasa prodloužení metra A je v daném úseku navržena pod povrchem. Nároky na trvalý zábor vzniknou v souvislosti s vstupy/výstupy do vestibulů stanic metra, s případnými povrchovými vestibuly ve stanici Dědina, Dlouhá Míle a doprovodným zařízením – např. parkoviště P+R, autobusové terminály, atd.

Charakteru dotčených katastrálních území odpovídá i druh pozemků dotčených trvalým zábohem. V intenzivně urbanizovaném území k. ú. Vokovice, Veleslavín a Břevnov budou dotčeny pouze plochy ostatní, resp. zastavěné. Naproti tomu v k.ú. Ruzyně bude dotčena především orná půda. V případě realizace stanice Motol, resp. jejího vestibulu je nutno počítat se zásahem do lesních porostů podél ulice Kukulova.

Nároky na dočasný zábor půd ve fázi výstavby je možné očekávat v souvislosti se zábohem ploch pro staveniště.

Ke kontaminaci zemin může dojít ve fázi výstavby metra v případě úniku pohonných hmot a mazacích látek ze stavebních strojů a dopravních prostředků. Kontaminace zemin ve fázi provozu metra se nepředpokládá.

3.6 Geologie

Zásah do geologického prostředí v souvislosti tak významnou podzemní linií stavbou jakou je stavba metra bude nezanedbatelný. K zásahu do geologického prostředí dojde v souvislosti s realizací tubusů metra a kavern pro stanice.

Výstavba metra bude v převážné části navržené trasy realizována ražením. Pouze v omezené míře bude moci být vzhledem k charakteru dotčeného území využita metoda hloubení, a to v úseku km 7,024 – 7,475 (úsek u na stanici Dědina). Na trase prodloužení metra A ve variantě 1 je navržena pouze 1 hloubená stanice, a to stanice Dědina (km 7,101 stavby). Ve variantě 2 trasy prodloužení metra se navíc předpokládá realizace hloubené stanice Staré Letiště.

Při realizaci metra budou použity dvě základní razící metody – Nová rakouská tunelovací metoda a metoda TBM (Tunnel Boring Machine). V souvislosti s tím je nutno poznamenat, že právě volba razící metody může mít významný dopad na časový průběh výstavby metra.

- NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda) - Ražba metodou NRTM (nová rakouská tunelovací metoda) spočívá v postupném vyrubávání zpravidla horní části budoucího tunelu (přístropí, kalota) a zajištění jeho stability ihned po provedeném výrubu nástřikem rychletuhnoucího stříkaného betonu, s případným osazováním horninových kotev a podle potřeby i ocelových skruží. Tím se vytvoří provizorní zabezpečení vyrubaného prostoru a následně se pod ochranou takto vytvořené klenby odtěží hornina ve spodní části tunelu (tzv. jádro) a v celém profilu se pak zřídí

definitivní ostění v potřebné tloušťce, jako betonová monolitická konstrukce (betonovaná a zhutněná do posuvného bednění).

Výhodou nové rakouské tunelovací metody (NRTM) je fakt, že je dobře přizpůsobivá měnícím se horninovým podmínkám.

- *TBM (Tunnel Boring Machine)* - Ražbu TBM provádí mechanizovaný štít. Obecně se TBM používá spíše v homogenním geologickém prostředí. Vybavení TBM pro ražbu v proměnlivých podmínkách je drahé a složité. Dosahované výkony razících strojů TBM se běžně pohybují mezi 200 - 400 m/měsíc.

Využití metody NRTM s vertikálním i horizontálním členěním výrubu se předpokládá např. pro ražbu kaverny stanice Letiště Ruzyně či stanice Dlouhá Míle. Ražba pomocí TBM mechanismů bude využita při realizaci tunelů mezi stanicemi Letiště Ruzyně a Dlouhá Míle, tunelů mezi stanicemi Dlouhá Míle a Dědina a tunelů mezi stanicí Červený Vrch a Dejvická. V prostoru stavební jámy hloubené stanice Staré Letiště (varianta 2 trasy prodloužení metra A) se uvažuje nasazení razících strojů TBM pro ražbu jednokolejných traťových tunelů jak směrem ke stanici Letiště Ruzyně, tak i směrem ke stanici Dlouhá Míle a dále až do stanice Dědina, kde je možno stavební jámu využít buď pro demontáž TBM nebo i pro otočení a následnou proti ražbu.

Během výstavby může být horninové prostředí v havarijním případě kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu, resp. horninu ihned vytěžit a odvézt na zabezpečenou skládku.

3.7 Sesuvná území

V sektoru severozápadní části hlavního města je evidováno několik sesuvů (viz. tab. č. 19 v kapitole 2.5.3).

Vliv realizace metra na území, které je ohroženo sesuvy, je možné očekávat v cca km 10, 514 stavby (poblíž mělce ražené stanice Motol), kde trasa je situována ve svažitém území ohroženém sesuvy. Při návrhu postupu výstavby bude nutné příslušně zajistit stabilitu zástavby v lokalitě Šafránka.

Poklesy terénu v souvislosti s realizací stavby metra

Povrchové objekty nad raženými částmi tunelu mohou být dotčeny nepřímo, tj. sesedáním terénu, seismickými účinky nebo zásahem do režimu podzemních vod.

V průběhu výstavby bude třeba organizačními a technologickými opatřeními minimalizovat možné poklesy terénu a stávající zástavby, včetně provádění příslušného monitoringu (např. v oblasti Na Dědině, Veleslavín, atd.).

3.8 Flóra a fauna, zeleň

Fauna a flóra zájmového území může být dotčena v souvislosti s trvalým záborem ploch pro realizaci metra, dále pak i v souvislosti s dočasným záborem ploch pro realizaci staveniště.

Realizace prodloužení metra bude mít zprostředkovaně vliv na populace živočichů a rostlin v zastavěném území, resp. v nezastavěném území (oblast stanice Dlouhá Míle). Je nutné

připomenout, že dotčené zájmové území nelze považovat za prostředí přirozené, ani přírodě blízké. Z tohoto důvodu nepovažujeme vliv záměru na ekosystémy za významný.

Navrhované řešení prodloužení trasy metra A zasahuje do celoměstského systému zeleně. Vyžaduje však jen nepatrný zásah do ploch zeleně, konkrétně ve stanici Motol. Přesto, že dojde k úbytku celoměstského systému zeleně, bude zachována spojitost systému a funkčnost v území.

Podrobné posouzení vlivů záměru na faunu a flóru v území dotčeném realizací prodloužení metra musí být předmětem dokumentace EIA, v rámci níž je třeba se podrobněji zaměřit např. na specifikaci vlivů záměru na faunu a flóru v oblasti lesních porostů u stanice Motol, kde je možné očekávat určité střety.

3.9 Zvláště chráněná území, přírodní parky, VKP, ÚSES a NATURA 2000

Obě hodnocené varianty trasy prodloužení metra A se nedostávají do střetu se zvláště chráněným územím, přírodním parkem, územím navrženým do soustavy NATURA 2000, významným krajinným prvkem.

Stanice Motol a navazující část trasy metra je z převážné části umístěna pod lokálním biocentrem L2/188 vymezeném v jižních svazích nad ulicí Kukulova. Vzhledem k tomu, že se v daném úseku jedná o podzemní stavbu, nemělo by být biocentrum výstavbou metra ovlivněno. K zásahu do tohoto prvku ÚSES však může dojít při výstavbě vestibulu stanice, který je navržen v lesních porostech v těsném sousedství biocentra.

Jiné přímé ovlivnění systému ÚSES se v souvislosti s prodloužením metra A nepředpokládá.

3.10 Charakter městské části a krajinný ráz

Převážná část stavby (cca 96 - 97 % z celkové délky navrženého prodloužení metra) bude realizována jako ražená. Ražené konstrukce se budují bez masivního zásahu do terénu. V každém případě bude takové ovlivnění nesrovnatelně menší než u hloubených částí metra.

Vliv na charakter městské části a krajinný ráz bude v souvislosti s provozem metra omezen pouze na možný vliv povrchových objektů (nástupy/výstupy z vestibulů metra, případné povrchové vestibuly stanice Dědina a Dlouhá Míle) další doprovodné stavby – parkoviště P+R, autobusové terminály, apod.).

Pro posouzení vlivu povrchových staveb metra na krajinný ráz a estetické charakteristiky území je podstatné hodnotit posuzovaný záměr dle určujících objektivních faktorů krajinného rázu území. Hodnocení vlivů na krajinný ráz je možné provést z několika hledisek:

- Vliv na estetické kvality území a krajinný ráz - Vlivy vhodně architektonicky ztvárněných stavebních objektů metra (především povrchových vestibulů stanic metra) na estetické kvality území je možno pokládat za příznivé.
- Vznik nové charakteristiky území - Realizací metra nedojde ke změně krajinného rázu území. Výrazné změny lokální morfologie terénu se nepředpokládají. Vliv stavby metra na charakteristiku území lze hodnotit jako málo významný.

- Narušení stávajícího poměru krajinných složek - Dotčenou část města lze charakterizovat jako intenzivně urbanizované území. Výstavbou metra nedojde k narušení poměru krajinných složek.
- Narušení vizuálních vjemů - Snahou při architektonickém ztvárnění povrchových objektů metra musí být citlivé řešení vůči dotčenému území, ať již z hlediska hmotového ztvárnění či barevnosti.

Nově realizované povrchové stavební objekty metra budou vytvářet nový prvek v blízkých, případně středně vzdálených pohledech. Optické ovlivnění v souvislosti se stanicemi metra a terminálem Dlouhá Míle bude malé, a proto i vliv na krajinný ráz lze označit za nevýznamný.

- Dálkové pohledy - Vzhledem k morfologii terénu a charakteru budovaných povrchových objektů metra nejsou dálkové pohledy příliš aktuální.

Závěrem lze konstatovat, že ovlivnění krajinného rázu v souvislosti s realizací navržené změny územního plánu bude při dodržení opatření k minimalizaci negativních vlivů na krajinný ráz malé. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat i způsobu uložení přebytečné zeminy a horniny tak, aby nedošlo k narušení krajinného rázu.

3.11 Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. a navazujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle Vyhlášky 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek.

V následujících tabulkách jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikají ve fázi výstavby a provozu metra.

Odpady – fáze výstavby metra

Tab. č. 35 Odpady vznikající při výstavbě

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
08 01	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků</i>	
08 02	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání ostatních nátěrových hmot (včetně keramických materiálů)</i>	
08 04	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání lepidel a těsnících materiálů (včetně vodotěsnících výrobků)</i>	
12 01	<i>Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů</i>	
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13 01	<i>Odpadní hydraulické oleje</i>	
13 02	<i>Odpadní motorové, převodové a mazací oleje</i>	
14 06	<i>Odpadní z organická rozpouštědla, chladicí média a hnací média rozprašovačů pěn a aerosolů</i>	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 01	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>	
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby</i>	
16 06	<i>Baterie a akumulátory</i>	
17 01 01	Beton	O
17 01 02	Cihly	O
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 02 00	Dřevo, sklo, plasty	
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N
17 03 03	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	N
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 10	Kabely	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 05	Vytěžená hlušina obsahující nebezpečné látky	N
17 05 06	Vytěžená hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	O
17 08	<i>Stavební materiál na bázi sádry</i>	

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

V případě, že bude stavební materiál znečištěn nebezpečnými látkami, je třeba odpad roztřídit na nebezpečný a ostatní, jinak s ním musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem. Nebezpečný odpad by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku NO.

Zemina a hlušina z výkopů a ražby tunelů (rubanina) je řazena v katalogu odpadů pod číslem (17 05 04 a 17 05 06). Pro realizaci metra se předpokládá s vytěženým množstvím zeminy a horniny v množství cca 1 235 – 1 290 tis. m³.

V případě znečištění nebezpečnými látkami (např. vyteklý olej či palivo ze stavebních mechanismů) se jedná o nebezpečný odpad (17 05 03 a 17 05 05), který by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku nebezpečných odpadů.

V rámci realizace stavby bude vznikat stavební odpad skupiny 17, který bude v největší míře obsahovat zbytky pojiv, stavebních prefabrikátů, kovů, izolačních materiálů, umělých hmot, apod. Větší kusy využitelných materiálů by měly být vytríděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytríděné složky by měly být přednostně recyklovány. Vytríděny by měly být rovněž možné nebezpečné odpady.

Ve velkém množství bude vznikat stavební odpad 17 02 01 – dřevo. Jedná se o stavební dřevo používané jako bednění, např. při realizaci stavebních konstrukcí, apod.

Z nebezpečných odpadů se ve stavebním odpadu mohou vyskytovat zbytky izolačních materiálů obsahující dehet (17 03 03 N) a dále stavební a izolační materiály obsahující azbest, popř. jiné nebezpečné látky (17 06 01 N, 17 06 03 N). Kromě toho jsou za nebezpečný odpad považovány i ostatní odpady znečištěné nebezpečnými látkami, které se řadí např. do druhu (17 02 04 N).

Při zpracování a použití kovových materiálů při stavbě může vznikat odpad ze skupiny 12, a to při činnostech jako je svařování, řezání, broušení, apod.. V případě vzniku většího množství budou tyto odpady řazeny do druhu (12 01 01, 12 01 03, 12 01 13 či do druhu 17 09 04).

Opatřované pneumatiky (16 01 03) budou vznikat v souvislosti s provozem dopravních prostředků a stavebních strojů. V rámci provozu stavebních strojů budou vznikat také upotřebené nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N).

"Vyjeté" a upotřebené oleje budou vznikat použitím ve stavebních strojích a v malé míře i použitím mechanizace na údržbu metra za provozu. Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 - Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje.

Zejména v rámci realizace stavby a částečně při údržbě metra při provozu budou vznikat odpady podskupiny 15 02 - Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo nečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03.

Obaly podskupiny 15 01 zahrnují papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“. Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů.

Zbytky organických rozpouštědel a ředidel budou vznikat při ředění barev, popř. čištění materiálů, a to převážně v průběhu výstavby. Je možné je řadit do skupiny 14 – odpadní organická rozpouštědla. Může se jednat rovněž o pevné látky rozpouštědly znečištěné.

Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů budou vznikat převážně v průběhu výstavby. Tyto odpady řadíme do podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04. V této skupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady podle použité technologie a materiálů.

Odpad z chemických toalet (20 03 04) bude likvidován podle použité technologie.

Místa pro odstranění odpadů, separaci a využití odpadů

Výkopová zemina a rubanina – 17 05 04, 17 05 06 (1 123 tis. m³), která vznikne v rámci realizace prodloužení metra A z Dejvické na Ruzyň bude muset být odvážena mimo staveniště.

Vzhledem k omezené potřebě inertního materiálu na skládkách komunálních odpadů lze předpokládat, že doprava zeminy se rozdělí na několik skládek, tzn. že doprava bude uskutečňována po několika trasách. V každém případě by však doprava zeminy měla být prováděna ve směru ven z Prahy, z důvodů kritické dopravní situace v Praze.

V rámci dokumentace SEA byla vytipována potenciální místa uložení stavebního odpadu, resp. recyklační střediska a sběrné dvory. Předběžně byla vytipována následující místa:

Zemina a kamení (17 05 03, 17 05 04)

V úvahu připadají následující skládky v okolí Prahy, kam by mohla být odvážena zemina a rubanina z výkopů a ražby tunelů a stanic metra:

- skládka Chrástany – Chýně (dotčené komunikace: Bělohorská, Karlovarská, Pražský okruh, II/605 Praha - Beroun),
- skládka Úholičky (dotčené komunikace: II/240 Praha – Velké Přílepy),
- skládka Buštěhrad (dotčené komunikace: Evropská, I/7 Praha – Slaný),
- skládka Motol (dotčené komunikace: Bělohorská),
- skládka Nové Strašecí (dotčené komunikace: Bělohorská, Karlovarská, I/6 Praha – Nové Strašecí),
- skládka Lány (dotčené komunikace: Bělohorská, Karlovarská, I/6 Praha – Nové Strašecí).

Pro finální uložení vytěžené zeminy a horniny se jeví jako vhodné i doly na Kladně a další lomy v okolí Prahy (Černuc, Borek, atd.), kde by zemina a rubanina mohla být využita pro rekultivaci vytěžených prostor.

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 1	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
20	Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru	
<i>20 01</i>	<i>Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v podskupině 15 01)</i>	
20 01 01	Papír a lepenka	O
20 01 02	Sklo	O
20 01 21	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N
20 01 27	Barvy, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice obsahující nebezpečné látky	N
20 01 28	Barvy, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice neuvedené pod číslem 20 01 27	O
20 01 29	Detergenty obsahující nebezpečné látky	N
20 01 30	Detergenty neuvedené pod číslem 20 01 29	O
20 01 35	Vyřazené elektrické a elektronické zařízení obsahující nebezpečné látky neuvedené pod čísly 20 01 21 a 20 01 23	N
20 01 36	Vyřazené elektrické a elektronické zařízení neuvedené pod čísly 20 01 21, 20 01 23 a 20 01 35	O
20 01 39	Plasty	O
20 01 40	Kovy	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 02	Zemina a kameny	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady; O – ostatní odpady

I z provozu metra mohou vznikat zbytky organických rozpouštědel a ředidel z ředění barev, popř. čištění materiálů. Je možné je řadit do skupiny 14 – odpadní organická rozpouštědla.

Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů budou vznikat převážně v průběhu výstavby, ale v omezeném množství mohou vznikat i za provozu. Tyto odpady řadíme do podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04.

Při údržbě metra za provozu mohou vznikat odpady podskupiny 15 02 - Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo nečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03.

Obaly podskupiny 15 01 zahrnují papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní. Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů.

Za provozu lze očekávat vznik pouze malého množství lepidel převážně bez nebezpečných vlastností, které se budou stávat součástí směsného komunálního odpadu. Při produkci většího

množství ostatního odpadu lze třídit složku k druhu (20 01 28), v případě nebezpečných vlastností půjde o druh (20 01 27 N).

Drobný odpad z běžného provozu jednotlivých stanice metra je možné zařadit do skupiny 20 – komunální odpady. Nejběžnějším druhem je 20 03 01 - směsný komunální odpad. Jeho množství bude závislé především na počtu osob (personálu) v jednotlivých stanicích metra. Množství vznikajícího směsného komunálního odpadu je však nutné minimalizovat tříděním a odděleným sběrem. Vytříděny mohou být zejména papír a lepenka (20 01 01), sklo (20 01 02), plasty (20 01 39).

Při provozu budou metra budou v rámci jednotlivých stanic vznikat upotřebené, nefunkční zářivky a výbojky (zářivky a jiný odpad s obsahem rtuti, 20 01 21 N).

Odpad z úklidu prostor stanic metra po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 - uliční smetky. Při údržbě zeleně v areálu stanic bude vznikat biologicky rozložitelný odpad (20 02 01 - biologicky rozložitelný odpad).

Odpady – shrnutí

Ve fázi výstavby bude největší množství odpadu vznikat při hloubení stavební jámy a při ražení tunelu metra a stanic. Dále budou vznikat převážně ostatní odpady skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. Jejich množství lze těžko dopředu stanovit. Minimalizace těchto odpadů souvisí s úsporou stavebních nákladů, proto by měla být i cílem stavební organizace. Další odpady by měly vznikat jen v menším množství a lze je velmi těžko předem kvantifikovat. Produkce těchto odpadů bude časově omezena na dobu výstavby metra.

Za provozu metra by nemělo vznikat nadstandardní množství odpadů, které by nadměrně ohrožovalo životní prostředí.

3.12 Surovinové zdroje

Vzhledem k charakteru posuzované změny územního plánu je třeba očekávat vysoké nároky na surovinové zdroje a stavební materiály. Pro výstavbu metra a dalších doprovodných staveb budou potřeba především následující suroviny a stavební hmoty:

- beton – cement, písek, přísady do betonů, betonové prefabrikáty – na konstrukci tunelů, apod.,
- kamenivo, šterková drť a šterkopísky pro betonové konstrukce,
- ocel – do výztuží, apod.,
- prefabrikáty, roury, potrubí, kabelová vedení,
- armatury,
- dřevo – pro realizaci bednění,
- zemina pro finální terénní úpravy.

Nároky na potřebu jednotlivých surovin a hmot není možné v rámci dokumentace SEA podrobněji vyhodnotit. Je však možné pro orientaci uvést spotřebu základních surovin pro založení stanice Prosek I – Střížkov: cca 2000 t armatury, 22 000 m³ betonových konstrukcí a 65 000 m² bednění.

4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V zájmovém území dotčené části hl. m. Prahy se můžeme setkat s tradičními vlivy, které ovlivňují životní prostředí ve městě. Jedná se především o následující problémy:

- doprava (nadměrné zatížení stávajících komunikací, nedořešená elektrifikace železniční trati, do budoucna nevyhovující dopravní napojení letiště),
- zatížení obyvatelstva hlukem a vibracemi z provozu na komunikacích,
- zatížení obyvatelstva hlukem z leteckého provozu,
- znečištění ovzduší v souvislosti s leteckým provozem a s tím spojené zatížení obyvatelstva,
- znečištění ovzduší spojené nadměrným zatížením komunikačních tahů a s tím spojené zatížení obyvatelstva,
- znečištění ovzduší spojené s přítomností řady stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO 1 - 3),
- investorský tlak na zábory půd,
- výskyt oblastí citlivých na erozi půd a sesuvy (Motolské stráně),
- negativní vliv provozu na pozemních komunikacích na znečištění půd,
- složité geologické poměry v zájmovém území,
- přítomnost poddolovaných území (Vokovice – poddolované území č. 2114),
- tlak na faunu a flóru v zastavěném území dotčených městských částí,
- měnící se charakter městské části pod tlakem investorských aktivit,
- stanovené záplavové území Litovického potoka,
- výskyt povrchových toků vykazujících silné znečištění,
- skládky vyžadujících sanaci a rekultivaci – skládka Motol.

V následujícím textu je věnována podrobnější detailnější pozornost některým výše jmenovaným aspektům životního prostředí, které mají vztah k posuzované koncepci.

4.1 Doprava

Za nejvýznamnější problémy ochrany životního prostředí z hlediska dopravy v dotčeném území lze považovat:

- vysoké intenzity a neustálý nárůst automobilové dopravy na dotčených komunikacích (např. Evropská, Lipská, Pražský okruh, Karlovarská, Slánská, Plzeňská, Kukulova, Bělohorská a Patočkova),
- nedokončený systém objízdnych tras kolem hl. m. Prahy (městské okruhy),
- deficit parkovacích stání v zájmovém území,

- nedokončená elektrifikace železničních tratí,
- do budoucna nevyhovující dopravní obsluha kapacitně rozvíjejícího se letiště Ruzyně,
- do budoucna nevyhovující a problematická dopravní obsluha některých dalších oblastí (lokality Dědina a Dlouhá Míle).

4.2 Hluk

V zájmovém území je zdrojem hluku především silniční, železniční, tramvajová a v neposlední řadě i letecká doprava.

Z vývoje v posledních letech je možné sledovat neustálý nárůst intenzit automobilové dopravy (viz. kapitola 3.1), z čehož plyne i zvyšující se expozice obyvatelstva hlukem.

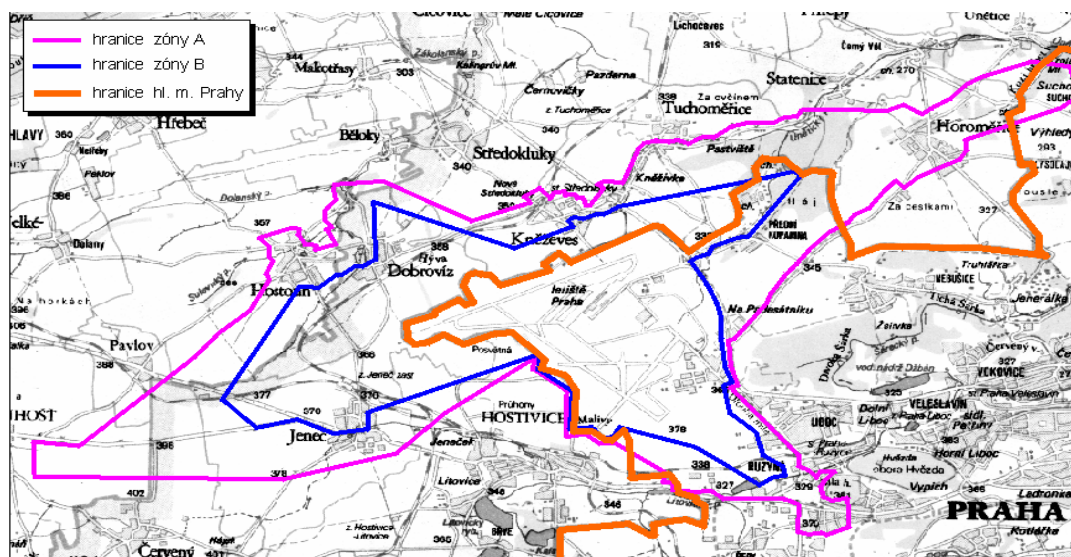
Za nejkritičtější je možné označit hlukové poměry podél dopravně nejzatíženějších komunikací v zájmovém území (Evropská, Lipská, Pražský okruh, Karlovarská, Slánská, Plzeňská, Kukulova, Bělohorská a Patočkova).

K významným liniovým zdrojům hluku, které prochází územím severozápadních sektorů města, patří také železniční trať č. 120 Praha – Kladno - Chomutov, dále pak i trať ČD č. 121 Praha – Hostivice.

Zátěž obyvatelstva hlukem v neposlední řadě způsobuje i letecký provoz, který působí hlukovou zátěž širšího okolí letiště. Území vystavené hluku z přeletu letadel je velmi rozsáhlé. Ochranné hlukové pásmo letiště Ruzyně bylo s účinností pouze na území hlavního města Prahy vyhlášeno Odborem územního rozhodování MHMP k 3. 7. 1998 územním rozhodnutím č.j. 127080/98/OUR/SZ/Fo. Vyhlášení ochranného hlukového pásma poskytuje právní záruku před živelným rozšiřováním sídelních útvarů včetně individuální bytové výstavby a zvláště pak před umísťováním staveb citlivých na ochranu před hlukem ve smyslu hygienických předpisů, jako jsou školská a zdravotnická zařízení.

Ochranné hlukové pásmo vymezené na obrázku č. 18 zahrnuje území, na němž je překročena limitní úroveň hluku z leteckého provozu.

Obr. č. 16 Ochranné hlukové pásmo letiště Ruzyně



V budoucnu se uvažuje s výstavbou paralelní dráhy 06R/24L letiště Ruzyně, čímž se do značné míry změní podmínky leteckého provozu a tím i hluková zátěž širšího okolí letiště.

Na území Prahy zahrnuje ochranné hlukové pásmo letiště Praha - Ruzyně část Prahy 6 - Řepy (ulice Boršovská, Čistovická, Dobnerova, Doubravínova, Hořovského, Karlovarská, Kartounářů, Ke Kulturnímu domu, Krolmusova, Na Bělohorské pláni, Opuková, Podkrkonošských Tkalců, Prefátova, Selských baterií, Slánská, Třanovského, Žalanského), část Prahy 6 - Ruzyně (ulice Drnovská, Hořelická, Karlovarská, K Mohyle, Lišanská, Možného, Nad Manovkou, Nad Višňovkou, Na Višňovce, Netřebská, Ovocná, Pod Hřbitovem, Pod Karlovarskou silnicí, Pod Mohylou, Sadová, Unhošťská, Ve Skalkách, Ve Višňovce, V Lukách, Za Humny, Zbuzanská), území Na Padesátníku a Prahu 6 - Přední Kopaninu.

4.3 Ovzduší

V oblasti ovzduší pokračuje nepříznivý vývoj spojený s emisemi z dopravy, spočívající především v nárůstu znečištění NO_x a přízemního ozonu. Znečištění ovzduší v zájmovém území je způsobované převážně exhalacemi z automobilové dopravy (NO₂ a NO_x, polycyklické aromatické uhlovodíky, CO, poléťavý prach PM₁₀) a v neposlední řadě i z letecké dopravy.

V severozápadním sektoru města se nachází i řada zdrojů REZZO 1 – 3. V následující tabulce je uveden přehled zdrojů REZZO 1 v zájmovém území vč. bilance emisí.

Tab. č. 37 Zdroje REZZO 1 v zájmovém území

Znečišťov.	Umístění zdroje	Celkový výkon (MWh)	Emise (t/rok)						
			Tuhé emise	Oxid siřičitý	Oxidy dusíku	Oxid uhelnatý	Organické látky	Těkavé organické látky	Benzen
Česká správa letišť s.p.	Ul. K letišti, Praha 6	32,093	0,1572	0,0756	10,6308	0,4359	3,547	9,34	0,000075
ČI-PRA servis, spol. s r.o.	Ul. Vlastina, Praha 6	Chem. čištění oděvů	-	-	-	-	-	0,11	-
Pražská teplárenská AS Dědina	Ul. Pod Cihelnou, Praha 6	20	0,08	0,04	6,56	0,23	0,09	-	-
UK v Praze	José Martino, Praha 6	6,1	0,0117	0,004	0,996	0,0411	0,028	-	-
MO ČR – Vojenská ubytovací správa	Ul. Pilotů, Praha 6	20,9	0,04805	0,02296	7,91	0,64876	0,15378	-	-
DP P a.s. – Provozovna Řepy	Ul. Reinerova, Praha - Řepy	18,1163	0,06214	0,00947	1,306	0,05664	0,8685	-	-

Znečišťov.	Umístění zdroje	Celkový výkon (MWh)	Emise (t/rok)						
			Tuhé emise	Oxid siřičitý	Oxidy dusíku	Oxid uhelnatý	Organické látky	Těkavé organické látky	Benzen
Pražská teplárenská AS Veleslavín	Ul. Hradním potokem, Praha 6	132,7	0,49	0,23	42,17	14,01	0,67	-	-
Omnicon s.r.o. – ÚVN Praha	Ul. Vojenská nemocnice, Praha 6	27,7	0,12	0,06	15,42	9,43	0,889	-	-
KOMTER M a.s. – Strahovský stadion	Ul. Maratónská, Praha 6	13,64	0,045	0,0216	5,5257	6,434	0,145	-	-
Eurobrevets s.r.o. – prádelna a čistírna	Ul. Evropská, Praha 6	Chem. čištění	-	-	-	-	-	0,0402	-
PSP PLUS, s.r.o.	Ul. Dělostřelecká, Praha 6	10,37	0,01	-	0,55	0,09	0,02	-	-
Recoop Tour a.s. – chem. čistírna	Evropská, Praha 6	4,955	0,012	0,005	0,52	0,164	0,036	0,0654	-
Orea Hotels a.s. – Hotel Pyramida	Ul. Bělohorská, Praha 6	5,1	0,0146	0,007	1,8	0,0098	0,0468	-	-
Nemocnice Na Homolce	Ul. Roentgenova, Praha 6	15,3	0,034	0,016	3,075	0,4791	0,2132	-	-
EPS Motol, s.r.o.	Ul. V Úvalu, Praha 5	59,476	0,208	0,021	0,7759	0,114	0,666	-	-

Dle výpočtového modelu ATEM pro rok 2004 se v oblasti letiště Ruzyně a Vítězného náměstí pohybují průměrné roční koncentrace PM₁₀ nad hranicí imisního limitu.

Stejně jako v případě výskytu průměrných ročních koncentrací SO₂ jsou koncentrace NO₂ dle modelu ATEM nejvyšší v oblasti centrální části MČ Praha 6, kde se pohybují v rozmezí 40 - 60 µg.m⁻³, což je na hranici stanoveného imisního limitu (56 µg.m⁻³).

Průměrné koncentrace NO_x jsou největší podél hlavních komunikačních tahů, kde se pohybují v rozmezí 40 – 50, resp. 50 – 75 µg.m⁻³. Tyto koncentrace jsou vyšší než stanovený imisní

limit (30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Na zbytku zájmového území se koncentrace pohybují pod stanoveným imisním limitem.

Průměrné roční koncentrace CO až na malé výjimky v celém zájmovém území překračují hodnoty 600 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace CO není v ČR stanoven.

Z hlediska průměrných ročních koncentrací benzenu je nejkritičtější je situace v centrální části Prahy 6, kde se koncentrace benzenu pohybuje v hodnotách 2-5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

4.4 Půdy

Za nejvýznamnější problémy ochrany životního prostředí v oblasti půd v dotčeném území lze považovat:

- tlak na zábor zemědělských půd v okrajových oblastech hlavního města Prahy,
- znečištění půd v souvislosti s emisemi znečišť. látek z dopravy apod.,
- eroze půd,
- problematická stabilita svahů (Motolské stráně).

4.5 Shrnutí

Pro identifikování silných a slabých stránek životního prostředí v zájmovém území a možných negativních a pozitivních vlivů Změny Z 1344/00 ÚPN SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí byl zvolen modifikovaný **princip SWOT analýzy**.

SWOT analýza (Strong point, Weak point, Opportunities, Threats) je standardní metoda používaná k prezentaci analytických poznatků o objektech zkoumání. Jejím principem je jednoduchá, avšak výstižná a pokud možno vyčerpávající a objektivní charakteristika silných a slabých stránek posuzované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy a jejich možných příležitostí a ohrožení.

Akcentováním silných stránek a naopak důrazem na odstraňování nebo alespoň omezování slabých stránek roste pravděpodobnost využití nabízejících se příležitostí a omezuje se dopad identifikovaných ohrožení. Stanovené cíle by měly na podkladě provedené SWOT analýzy využívat identifikované silné stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, eliminovat identifikované slabé stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, využívat identifikované příležitosti a měly by reagovat na identifikovaná ohrožení.

Slabé stránky životního prostředí v zájmovém území	Silné stránky životního prostředí v zájmovém území
<p><u>Doprava</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - pokračování trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí - vysoké nároky na přepravu lidí vyplývající z charakteru daného sektoru města - nízká propustnost městských komunikací - nadměrná zátěž stávajících komunikačních tahů automobilovou dopravou - neúplnost objízdných tras okolo Prahy a vnitřního města, která je překážkou výraznému snížení objemu necílové dopravy v severozápadním sektoru města - nedostatečná aktivita Českých drah při zlepšování 	<p><u>Doprava</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + poměrně vysoká preference MHD u obyvatel + kvalitní systém pražské integrované dopravy (PID) tvořený městskou hromadnou dopravou v Praze spolu s autobusovou a železniční dopravou provozovanou v příměstských oblastech + zabezpečení zájmu obyvatel a návštěvníků Prahy o městskou hromadnou dopravu i v budoucnu + vytvoření podmínek pro ochranu města

Slabé stránky životního prostředí v zájmovém území	Silné stránky životního prostředí v zájmovém území
<p>úrovně služeb v příměstské dopravě</p> <p><u>Akustická situace</u> - zatížení prostředí hlukem z dopravy (automobilové, tramvajové, autobusové, železniční i letecké) i z dalších aktivit v severozápadním sektoru města</p> <p><u>Ovzduší</u> - znečištění ovzduší způsobované převážně automobil. dopravou (REZZO 4) - především podél komunikací Evropská, Lipská, Pražský okruh, Karlovarská, Slánská, Plzeňská, Kukulova, Bělohorská a Patočkova - znečištění ovzduší způsobené přítomností řady zdrojů REZZO 1 – 3 (v zájmovém území bylo identifikováno celkem 15 zdrojů REZZO 1) - znečištění ovzduší v souvislosti s provozem letiště Ruzyně</p> <p><u>Půda</u> - erozní ohrožení půd - lokality náchylné na sesuvy (Motolské stráně)</p> <p><u>Geologické podmínky</u> - složité geologické poměry v zájmovém území - poddolované území (Vokovice)</p> <p><u>Fauna, flóra a ekosystémy</u> - tlak na zastavování volných ploch a s tím související negativní vlivy a na faunu a flóru</p> <p><u>ZCHÚ, ÚSES, VKP</u> - přítomnost nefunkčních prvků ÚSES</p> <p><u>Krajina, charakter městské části</u> - nedostatek doprovodné, doplňkové zeleně (např. k.ú. Dejvice) - nevyhovující stav některých městských zelených ploch, nefunkční systém zeleně - vysoké procento zastavěných a zpevněných ploch – k.ú. Břevnov, Veleslavín - poměrně nízká ekologická hodnota území (k.ú. Dejvice)</p> <p><u>Povrchové a podzemní vody</u> - toky vykazující silné znečištění (např. Motolský potok, Šárecký potok pod Strnadem) - výskyt podzemních vod vykazující silnou síranovou agresivitu (křemence skalecké), vysokou mineralizaci (souvrvství dobrotivské)</p>	<p>před narůstající automobilovou dopravou dostavbou silničního a městského okruhu</p> <p><u>Ovzduší</u> + napojení řady zdrojů na CZT PT a.s.</p> <p><u>ZCHÚ, ÚSES, VKP</u> + přítomnost řady zvláště chráněných území + na většině území funkční systém ekologické stability + přítomnost cenných společenstev v rámci vymezených zvláště chráněných území</p> <p><u>Povrchové a podzemní vody</u> + dostatečná zásoba zdrojů pitné vody + napojení na kanalizaci a ČOV – nehrozí zhoršení kvality vody v souvislosti s nekontrolovaným odtokem splaškových vod do vodních toků</p> <p><u>Odpady</u> + důsledné třídění odpadu, recyklace a kompostování + častější využívání bezodpadových technologií + změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy nakládání s odpadem do budoucna - vymezení nových ploch pro recyklaci odpadu v rámci platného územního plánu (recyklační středisko Ruzyně) + přítomnost řady sběrných dvorů</p> <p><u>Ostatní</u> + motivace obyvatel na podílení se na zlepšení kvality životního prostředí</p>

Slabé stránky životního prostředí v zájmovém území	Silné stránky životního prostředí v zájmovém území
<p><u>Odpady</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - přítomnost starých ekologických zátěží (černé skládky, sklady vyžadující sanaci a rekultivaci – skládka Motol) 	

Možné negativní vlivy Změny Z 1344/00 na životní prostředí	Možné pozitivní vlivy Změny Z 1344/00 na životní prostředí
Slabé stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy	Silné stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy
<p><u>Doprava</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - obsluhu regionu je třeba řešit jiným dopravním systémem (např. železnici) - vysoké nároky na obslužnou staveništní dopravu v souvislosti s odvozem zeminy a hlušiny z realizovaných tunelů a výkopů stavební jámy (lokality Dědina, případně i Staré Letiště) <p><u>Akustická situace</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - negativní vlivy na akustickou situaci lze očekávat ve fázi výstavby metra (hluk ze staveniště a z obslužné staveništní dopravy) <p><u>Vibrace</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - provoz metra je zdrojem vibrací do svého okolí - vibrace do okolí mohou být způsobovány rovněž při stavební činnosti (např. razicí stroje, kompresory, vibrační pěchy apod.) <p><u>Ovzduší</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ve fázi výstavby bude zdrojem znečištění ovzduší otevřená stavební jáma velkého rozsahu (stanice Dědina, příp. stanice Staré Letiště) - zdrojem znečištění ovzduší ve fázi výstavby bude rovněž obslužná staveništní doprava <p><u>Půda</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - hrozí riziko svahových pohybů v souvislosti s budováním metra (v souvislosti s realizací stanice Motol) <p><u>Geologické podmínky</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasa prodloužení metra A prochází územím se složitými geologickými poměry <p><u>Fauna, flóra a ekosystémy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - v souvislosti s trvalým zábořem ploch pro realizaci metra dojde k částečnému ovlivnění fauny a flóry v zájmovém území <p><u>Povrchové a podzemní vody</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasa metra bude realizována pod hladinou 	<p><u>Doprava</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + realizace kapacitní kolejové dopravy šetrné k životnímu prostředí + zvýšení podílu městské veřejné hromadné dopravy na celkové přepravě osob + kvalitní dopravní obsluha severozápadní části města + snížení intenzity individuální automobilové dopravy na dotčených pozemních komunikacích v zájmovém území (Aviatická, Lipská, K letišti, Evropská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.) + redukce autobusové dopravy na Evropské a K Letišti; omezení spojů tramvajové dopravy na Evropské + kvalitní obsluha zájmového území MČ Praha 6 v oboru přímé obsluhy území v izochroně pěší dostupnosti nově navrhovaných stanic metra + možnost vymístění autobusové dopravy MHD a dálkové autobusové dopravy z oblasti Vítězného náměstí a také ze stanice Hradčanská do připravovaného terminálu Dlouhá Míle - útlum regionální a dálkové autobusové dopravy zajišťující do centrální části Prahy 6 (na Vítězném náměstí, resp. ke stanici Hradčanská) + kvalitní a rychlé dopravní spojení dynamicky se rozvíjejícího letiště Ruzyně s centrem hl. m. + určité omezení trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí + trasa prodloužení metra je navržena tak, aby nekolidovala s trasou varianty železničního spojení Prahy a letiště Ruzyně odbočkou z modernizované trati Praha - Kladno + přesunutí současného koncového bodu (terminálu) trasy metra A z přetížené stanice Dejvická do vhodnější, urbanisticky méně exponované lokality směrem k okraji města + za pozitivní je nutné považovat také spolehlivost daného systému dopravy a jeho dostatečnou kapacitu

Možné negativní vlivy Změny Z 1344/00 na životní prostředí	Možné pozitivní vlivy Změny Z 1344/00 na životní prostředí
Slabé stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy	Silné stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy
<p>podzemní vody</p> <ul style="list-style-type: none"> - podchod pod zátopovým územím Litovického potoka - stavba metra bude mít vliv na hydrologické charakteristiky zájmového území (ovlivnění proudění podzemních vod) <p><u>Odpady</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - v souvislosti s realizací prodloužení metra A je nutné očekávat vznik velkého množství odpadní zeminy a hlušiny a s tím spojené nároky na její odvoz <p><u>Surovinové zdroje</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - stavba metra vyžaduje značné nároky na surovinové zdroje a jiné stavební materiály <p><u>Archeologické památky</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - možné dotčení archeologických památek <p><u>ÚSES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - možné ovlivnění LBC „L2/188“ v souvislosti s realizací stanice Motol <p><u>Zásah do zeleně</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - zásah do lesních porostů při realizaci stanice Motol - zásah do celoměstského systému zeleně <p><u>Ostatní</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - provozní náročnost neumožní provoz metra po celých 24 hod - v souvislosti se změnou Z 1344/00 bude vyhlášena na ochranu území pro plánovanou trasu prodloužení metra stavební uzávěra, tj. bude v daném rozsahu omezeno využití území 	<ul style="list-style-type: none"> + realizace parkovišť P+R (stanice Dlouhá Míle) umožní snížit počet jízd osobních automobilů směrem do centra + metro se stanicí na Dlouhé Míli mohou k přestupu využívat obyvatelé Pražského regionu (resp. z Kladenska) dojíždějící do Prahy za prací + navržené vedení prodloužení trasy metra A počítá s možností větvení trasy metra z Bílé Hory směrem západním do prostoru sídliště Řepy a s možností napojení na stanici a depo Zličín (B) <p><u>Urbanistický rozvoj území</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + stanice se stanou přirozeným jádrem urbanistického rozvoje dotčeného území + realizace kvalitního dopravního systému přispěje k zhodnocení daného území (rozvoj území v rámci rozvojových ploch, intenzifikace využití území, resp. možná restrukturalizace funkčního využití území) <p><u>Akustická situace</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + pokles zatížení území hlukem v souvislosti s omezením dopravy na některých komunikacích (např. Aviatická, Lipská, K letišti, Evropská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.) + chráněná zástavba bude minimálně ovlivněna hlukem z provozu metra (pouze hluk ze stacionárních zdrojů – výduchy VZT metra) <p><u>Ovzduší</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + pokles znečištění ovzduší v souvislosti s omezením dopravy na řadě komunikací + v souvislosti s provozem metra nebude docházet k znečištění ovzduší <p><u>Půda</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + realizace metra si vyžádá minimální trvalé zábory půd + provoz metra nebude mít negativní vliv na kvalitu půd <p><u>Fauna, flóra a ekosystémy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + záměr minimálně ovlivní faunu a flóru zájmového území <p><u>Povrchové a podzemní vody</u></p> <ul style="list-style-type: none"> + v souvislosti s plánovanou koncepcí nebude dotčena CHOPAV ani PHO

Možné negativní vlivy Změny Z 1344/00 na životní prostředí	Možné pozitivní vlivy Změny Z 1344/00 na životní prostředí
Slabé stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy	Silné stránky změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy
	<p>+ povrchové vodní toky bude dotčeny minimálně</p> <p><i>Odpady</i> + při provozu metra nebude vznikat významné množství odpadů, které by nadměrně ohrožovalo životní prostředí</p> <p><i>Ostatní</i> + potenciálně je možné reagovat na výhledový rozvoj letiště + v příloze č. 1 vyhl. HMP č. 33/99 je ve sledovaném území vymezeno velké rozvojové území „Letiště Ruzyně – Drnovská“ (Praha 6, k.ú. Ruzyně); realizace metra se stanicemi Dlouhá Míle, Dědina a Letiště Ruzyně vytvoří kvalitní dopravní napojení rozvojových ploch v tomto území a přispěje k ekonomickému rozvoji této oblasti</p>

5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ

V souladu s metodikou posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je předmětem této kapitoly stanovení cílů ochrany životního prostředí definovaných v relevantních dokumentech, které vztahujících se k zájmovému území. Jedná se tedy o strategické dokumenty, změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy a operační programy zpracované na národní, regionální či lokální úrovni, které mohou mít vztah k hodnocené změně Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Zmíněné dokumenty lze rozlišit dle rozsahu jejich územního působení na dokumenty na úrovni regionálních a nadregionálních koncepcí a plánů (např. Plán odpadového hospodářství České republiky, Dopravní politika České republiky, Operační program Doprava, Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury ČR, Strategie udržitelného rozvoje ČR, Politika územního rozvoje ČR, Národní rozvojový plán ČR, Státní politika životního prostředí ČR, Zdraví 21 - Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR, Návrh zadání Územní plán VÚC Pražský region) a dokumenty na úrovni lokálních koncepcí (např. ÚPn SÚ hl.m. Praha, Strategický plán hlavního města Prahy, Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy, Operační program Praha – konkurenceschopnost, Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hl. m. Praze, Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy, Zásady péče o zeleň v hlavním městě Praze, Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy).

Z relevantních dokumentů byly vybrány především pasáže týkající se MHD. Z textů je patrné, že v obecné rovině je preference MHD široce přijímanou zásadou. Míra preference je záležitost především dopravně-politická. V rozhodování o přistoupení ke konkrétnímu preferenčnímu opatření nejvíce záleží na vůli a rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat.

Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy má z hlediska širších vztahů vazbu k následujícím národním a regionálním koncepcím:

- Dopravní politika ČR na léta 2005 – 2013 (2005)
- Operační program Doprava na léta 2005 – 2013 (2005)
- Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury ČR (2005)
- Strategie udržitelného rozvoje ČR (2004)
- Politika územního rozvoje ČR (2006)
- Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 (2006)
- Státní politika životního prostředí ČR (2004)
- Operační program Životní prostředí na léta 2007 – 2013 (2006)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (1998)
- Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR (2005)
- NEHAP - Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (1998)

- Zdraví 21 - Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR (2002)
- Integrovaný národní program snižování emisí v ČR (2004)
- Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR (2004)
- Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR (1999)
- Plán odpadového hospodářství ČR (2003)
- Návrh zadání Územní plán VÚC Pražský region (rok 2006)

Posuzovaná Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy má z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví vztah k následujícím koncepcím a dokumentům zpracovaným na úrovni hl. m. Prahy:

- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (1999)
- Strategický plán hlavního města Prahy (2000) a jeho aktualizace (Oznámení k Aktualizaci Strategického plánu hlavního města Prahy dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb., srpen 2004)
- Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy (1996)
- Operační program Praha – konkurenceschopnost (2006)
- Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hl. m. Praze (2003)
- Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy (2006)
- Generel odvodnění hl. m. Prahy (2002)
- Zásady péče o zeleň v hlavním městě Praze (1996)
- Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy na období 2005 – 2013 (2005)
- Územní energetická koncepce hlavního města Prahy na období let 2007 – 2013 (2005)

Územně plánovací dokumentace a územně plánovací podklady na území hl. m. Prahy

Územní plán hlavního města byl usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy schválen dne 9. 9. 1999 a účinnosti nabyl 1. 1. 2000. Na základě usnesení zastupitelstva vydala Rada ZHMP dne 26.10.1999 Vyhlášku o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, jejíž účinnost byla stanovena na 1. 1. 2000.

Od doby projednání návrhu ÚPn došlo v některých částech území ke změně podmínek, a proto je nutné v souladu s potřebami rozvoje území zajistit pořízení změn územního plánu. Změny územního plánu se zpracovávají v souladu se stavebním zákonem a usnesením Rady zastupitelstva hl. m. Prahy, podle požadavků městských částí, nároků investorů a majitelů pozemků.

Od 1. 1. 2000 do 31. 10. 2003 bylo ZHMP schváleno 186 změn platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy, pořizovatelem ÚPn SÚ hl. m. Prahy provedeno 122 úprav směrné části a zrušeny části ÚPnSÚ hl. m. Prahy pro území dotčené záplavami v srpnu 2002 (usnesení ZHMP č. 06/17 ze dne 27. 3. 2003).

K 1. 11. 2006 platí ÚPn SÚ hl.m. Prahy ve znění změny Z 1000/00 schválené ZHMP dne 14. 9. 2006 a zahrnující všechny do toho data schválené změny vč. vln 01 - 05.

Posuzovaná změna Z 1344/00 byla pro svůj rozsah vyňata z probíhající 6. vlny změn a je posuzována samostatně.

Strategický plán hl. m. Prahy

Strategický plán hl. m. Prahy je dlouhodobým koncepčním dokumentem, který stanovuje cíle, priority a cesty při řešení klíčových otázek rozvoje města na období 15 - 20 let. Byl schválen v roce 2000 usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 19/03 ze dne 25. 5. 2000.

V současné době se pracuje na aktualizaci tohoto dokumentu. Aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy probíhá na základě usnesení Rady HMP č. 0221 ze dne 17. 2. 2004. Zpracovatelem aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy je odbor strategické koncepce Útvaru rozvoje města ve spolupráci s ostatními odbory MHMP a s organizacemi zřízenými/řízenými městem.

Strategické cíle koncepce v oblasti dopravní infrastruktury:

- atraktivní integrovaný systém hromadné dopravy
- preference hromadné dopravy v provozu, tarifní politice a investicích
- rozhodující role a význam kolejových druhů dopravy v integrovaném systému a posílení zájmu o jejich užívání
- řízení a redukce užívání automobilů
- ucelená a přehledná hlavní uliční síť s prioritou městského a silničního okruhu
- omezení automobilové dopravy v ulicích města, míra omezení musí směřem k centru narůstat
- snížení negativních ekologických dopadů nákladní dopravy ve městě
- integrace do evropských dopravních sítí
- rychlé, pohodlné a spolehlivé vazby a přestupy dálkové a mezinárodní osobní dopravy
- realizace staveb a opatření souvisejících s integrací do evropských dopravních sítí
- soulad existence letišť na území Prahy a jejich kapacity s limity životního prostředí v jejich okolí, podél přístupových komunikací a podél leteckých koridorů
- příznivé podmínky pro pěší a cyklisty
- bezpečný a pohodlný pohyb chodců ve městě
- postupné zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu
- urychlit vytváření podmínek pro preferenci povrchové hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou ve stávající uliční síti (samostatné jízdní pruhy, preference na křižovatkách, ochrana kolejí v centru)
- nezvyšovat kapacitu automobilových tras vedoucích do území uvnitř městského okruhu
- optimalizovat provoz ve stávající uliční síti při uplatnění zásad preference hromadné dopravy a s využitím nových možností vědy a techniky (včetně řídicí a informační technologie)

Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013 (2005)

V rámci naplňování zmíněných zásad se předpokládá soustavná podpora v městské hromadné dopravě dalšímu rozvoji a upřednostňování používání veřejné osobní dopravy, zavádění integrovaných dopravních systémů, spolu s rozvojem její infrastruktury a ekologicky přijatelných

vozidel, s cílem zatraktivnění tohoto druhu dopravy pro veřejnost při současném tlaku na omezení používání soukromých automobilů.

Operační program Doprava na léta 2005 – 2013

Globální cíl Operačního programu Doprava je vytvoření podmínek pro zajištění rozvoje kvalitní dopravy při respektování principů udržitelného rozvoje.

Pro základní problémy byly stanoveny specifické cíle Operačního programu Doprava tak, aby bylo možné postupně řešit jednotlivé problémy a naplňovat tak globální cíl programu. Pro realizaci jednotlivých specifických cílů bylo navrženo 5 priorit, v rámci nichž pak byly stanoveny jednotlivé oblasti podpory.

Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy

Dokument schválený usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 13/21 dne 11. 1. 1996.

I. *Hlavní principy dopravní politiky města* - Dbát na správný a proporcionální vývoj jednotlivých částí dopravního systému a jeho technickou základnu udržovat na úrovni odpovídající stavu technického rozvoje. Při zajišťování přepravních potřeb města a zájmového území preferovat provoz a rozvoj těch druhů dopravy a dopravních systémů, které jsou příznivé pro tvorbu a ochranu životního prostředí.

II. *Koncepce dalšího rozvoje obsluhy města* - Celková koncepce dalšího vývoje dopravní obsluhy města směřuje k vytvoření podmínek pro preferenci hromadné osobní dopravy. Pro zajištění schopnosti hromadné dopravy konkurovat individuální automobilové dopravě je kromě cenových relací rozhodující kvalita, kterou je systém schopen nabídnout uživatelům. Další vývoj hromadné dopravy, organizační uspořádání, konfigurace sítě, použité technologie je žádoucí řídit tak, aby při přijatelných provozních nákladech bylo možné postupně zkrátit celkové přepravní doby, zvýšit pohodlí cestujících a zajistit zlepšení pravidelnosti provozu povrchové dopravy a informačního servisu. Současně je nezbytné vytvářet předpoklady pro zvýšení kvality provozu městské hromadné dopravy i v organizaci a řízení dopravy na komunikační síti města zaváděním efektivní preference městské hromadné dopravy.

Pro řešení problematiky řízení a regulace dopravy v komunikační síti města je nezbytné zaměřit se na preferenci městské hromadné dopravy před dopravou automobilovou.

III. *Hlavní úkoly* - Při realizaci zásad dopravní politiky města se veřejná správa soustředí zejména na plnění těchto hlavních úkolů: V komunikační síti města zajistit preferenci osobní hromadné dopravy před dopravou automobilovou.

Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hl. m. Prahy

Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy je zpracována v časovém horizontu k roku 2010 s výhledem do roku 2015. Dokument byl schválen usnesením rady HMP č. 0388 ze dne 1.4.2003.

Koncepce je zaměřena na splnění následujících cílů:

- eliminace nebo alespoň minimalizace negativních vlivů na lidské zdraví, vyplývajících ze znečištění ovzduší,
- eliminace nebo alespoň minimalizace negativních vlivů znečištění ovzduší na přírodní prostředí,

- naplnění požadavků, vyplývajících z nově přijaté a připravované české a evropské legislativy v oblasti posuzování a řízení kvality ovzduší a v oblastech souvisejících.

Integrovaný krajský program snižování emisí znečišťujících látek a Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy (2006)

Zadavatel: hlavní město Praha v přenesené působnosti zastoupené Odborem ochrany prostředí MHMP

Zpracovatel: ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o.

Dokumenty byly v návrhové podobě zpracovány na základě ustanovení §6 odst. 5 a §7 odst. 6 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, a příloh č. 2 a 3 k tomuto zákonu a v návaznosti na dokument „Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hlavním městě Praze“.

Programy jsou zaměřeny na řešení stávající i výhledové situace kvality ovzduší, kdy jsou překračovány nejvýše přípustné hodnoty koncentrací některých znečišťujících látek. V návrhovém znění je rozpracována celá řada konkrétních nápravných opatření, kterými je možno pozitivně ovlivnit kvalitativní parametry ovzduší. Programy by se po schválení měly stát výchozím dokumentem pro výkon veřejné správy na úrovni celého města i jednotlivých částí nejen v oblasti ochrany ovzduší, ale také při územním plánování, územním rozhodování a povolování staveb nebo jejich změn, při posuzování záměrů, které mohou výrazně ovlivnit čistotu ovzduší, rozvojových koncepcí a programů. Cílem programů je splnění povinností vyplývajících z platné legislativy ochrany ovzduší, zejména splnění imisních limitů a emisních stropů k roku 2010.

Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy (POH hl. m. Prahy)

V roce 2004 byl zpracován a následně v roce 2005 projednán a přijat Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy (POH), který se stal základním koncepčním dokumentem v oblasti nakládání s odpady pro následujících 10 let.

Cíle jsou rozděleny v souladu s požadavky zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů do následujících kapitol:

- Předcházení vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností
- Nakládání s komunálními odpady
- Nakládání s vybranými odpady podle části čtvrté zákona o odpadech
- Nakládání s dalšími odpady (nebezpečné, stavební, zdravotnické, elektrošrot, odpady z krizových situací)
- Nakládání s odpady z obalů
- Snižování podílu odpadů ukládaných na skládku a podílu biologicky rozložitelné složky v nich obsažené
- Vytváření integrovaného systému nakládání s odpady
- V každé z těchto kapitol jsou v souladu s požadavky citovaného zákona zahrnuty i cíle pro využívání odpadů.

Vybrané cíle POH hl.m. Prahy:

- využití 50 % hmotnostních vznikajících stavebních odpadů a demoličních odpadů, respektive 75 % do roku 2005, resp. 2015,
- do roku 2010 snížit podíl skládkování o 20 % ve srovnání s rokem 2000,

- využívání odpadů zvýšit na 55 % všech vznikajících odpadů do roku 2012.

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky a Zdraví 21

Ministerstvo zdravotnictví vypracovalo Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva České republiky za rok 2003 včetně 21 cílů (Zdraví 21). Vzhledem k životnímu prostředí jsou stanoveny tyto cíle:

- Do roku 2015 zajistit bezpečnější životní prostředí, v němž výskyt zdraví nebezpečných látek nebude přesahovat mezinárodně schválené normy.
- Snížit expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími, aktivity koordinovat s cíli stanovenými v Akčním plánu zdraví a životního prostředí ČR.
- Zajistit obyvatelstvu dobrý přístup k dostatečnému množství pitné vody uspokojivé kvality.

Shrnutí

Posuzovaná Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy má vztah k menšímu územnímu celku (sídelní útvar).

Koncepce (Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy) naplňuje řadu z konkrétně vytyčených cílů jednotlivých koncepcí (např. Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, Operační program Doprava na léta 2007 – 2013, Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013, Strategický plán hl. m. Prahy, atd.), resp. je v souladu s obecně formulovanými zásadami dalších koncepcí (Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury ČR, Plán odpadového hospodářství ČR, Návrh zadání Územního plánu VÚC Pražský region, Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy, Operační program Praha – konkurenceschopnost, Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hl. m. Praze, Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy).

Některých dalších koncepcí jmenovaných v úvodu kapitoly se posuzovaná změna územního plánu sídelního útvaru vzhledem ke svému charakteru přímo nedotýká, resp. dotýká se jich pouze velmi okrajově (Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Státní politika životního prostředí ČR, Operační program Životní prostředí na léta 2007 – 2013, Státní program ochrany přírody a krajiny ČR, Generel odvodnění hl. m. Prahy, Zásady péče o zeleň v hlavním městě Praze, Územní energetická koncepce hlavního města Prahy na období let 2007 – 2013, Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR, Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR, Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013, Integrovaný národní program snižování emisí v ČR, Strategie udržitelného rozvoje ČR, Politika územního rozvoje ČR, NEHAP - Akční plán zdraví a životního prostředí ČR, Zdraví 21).

Závěrem lze konstatovat, že v souvislosti s plánovanou změnou územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy nedojde ke střetu s vytyčenými cíli koncepcí a plánů lokálního, regionálního či nadregionálního charakteru.

6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1 Vlivy posuzované Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy na životní prostředí a obyvatelstvo

Vyhodnocení významnosti vlivů změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy bylo zpracováno na podkladě metodiky vyhodnocování vlivů na životní prostředí, která byla výstupem projektu Program péče o životní prostředí pro rok 1998 (projekt PPŽ/480/1/98). Metodika byla uveřejněna v časopise EIA č.1 - 4/2001.

V rámci kapitoly jsou vyhodnoceny jednotlivé vlivy navržené změny územního plánu na životní prostředí z hlediska velikosti vlivu, časového rozsahu, reverzibility, citlivosti území, významnosti i možnosti ochrany před nepříznivým působením koncepce na ŽP nebo na obyvatelstvo.

Hodnocení významnosti dle velikosti vlivu lze z určité části charakterizovat velikostí a rozsahem změny v životním prostředí v absolutních či relativních hodnotách v prostorových souřadnicích v určitém čase. Při hodnocení významnosti vlivu je však nezbytné přihlídnout i k dalším kritériím. Jejich volba by měla zahrnovat rozhodující oblasti zájmu jak z hlediska lokalizace koncepce, tak i z hlediska časového působení vlivu, dosahu vlivu a reverzibility. Nezanedbatelným kritériem pro stanovení významnosti je zájem veřejnosti (resp. obcí nebo státní správy). Uvedené kritérium však musí být chápáno v kontextu s ostatními kritérii, a to zejména z hlediska primárního posouzení skutečnosti, zda předpokládaný nebo existující zájem je podložen racionálními důvody z hlediska respektování zájmů ochrany životního prostředí. Princip stanovení významnosti musí zahrnovat také zhodnocení reálné ochrany proti působení vlivu.

Vzhledem k tomu, že v rámci dokumentace SEA jsou posuzovány 2 varianty vedení trasy prodloužení metra A z Dejvické na Ruzyň, jsou i z hlediska jednotlivých specifikovaných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo tyto varianty porovnány mezi sebou.

1/ Vlivy spojené se změnou dopravní obslužnosti území

Vliv:

příznivý vliv {+1}

- kolejový elektrifikovaný systém dopravy je šetrný k životnímu prostředí
- zvýšení podílu využití městské hromadné dopravy na celkové přepravě osob
- kvalitní dopravní obsluha severozápadní části Prahy
- redukce individuální automobilové dopravy na dotčených pozemních komunikacích (např. Aviatická, Lipská, K letišti, Evropská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.)
- redukce autobusové dopravy na Evropské a K letišti

- redukce tramvajové dopravy na komunikaci Evropská
- útlum regionální a dálkové autobusové dopravy zajíždějící do centrální části Prahy 6 (na Vítězné náměstí)
- možnost vymístění autobusové dopravy MHD a dálkové autobusové dopravy z oblasti Vítězného náměstí do připravovaného terminálu Dlouhá Míle
- možnost kvalitní a rychlé dopravní spojení dynamicky se rozvíjejícího letiště Ruzyně s centrem hl.města
- určité omezení trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí
- přesunutí současného koncového bodu trasy metra A z přetížené stanice Dejvická do vhodnější, urbanisticky méně exponované lokality směrem k okraji města
- realizace doprovodného parkoviště P+R ve stanici Dlouhá Míle umožní snížit počet jízd osobních automobilů směrem do centra
- metro napojené na autobusový a železniční terminál na Dlouhé Míli mohou k přestupu využívat obyvatelé Pražského regionu dojíždějící do Prahy za prací

Porovnání hodnocených variant trasy metra A (varianta 1 vs. varianta 2) z hlediska vlivů spojených se změnou dopravní obslužnosti území:

- obě hodnocené trasy budou mít pozitivní dopad
- varianta 2 trasy prodloužení metra A navíc umožní přímou obsluhu oblastí starého letiště Ruzyně stanicí metra

2/ Vlivy na urbanistickou strukturu a rozvoj území

Vliv:

příznivý vliv {+1}

- kvalitní dopravní spojení přispěje k zhodnocení zájmového území
- realizace metra podpoří ekonomický rozvoj území (např. v oblasti vymezeného rozvojového území „Letiště Ruzyně – Drnovská“; západně od Drnovské ulice, oblast u stanice Dlouhá Míle)
- změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy se může promítnout i do intenzifikace využití daného území, resp. do změn ve stávajícím funkčním využití ploch
- záměr významně přispěje ke zkvalitnění dopravní obsluhy severozápadního sektoru hlavního města Prahy -lepší se dopravní dostupnost řady oblastí Městské části Praha 6 (např. sídliště Na Dědině, Petřiny, atd.)
- posunem koncové stanice do urbanisticky méně exponované lokality se kapacitně odlehčí velmi vytíženým stanicím Dejvická a Hradčanská

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivu na urbanistickou strukturu a rozvoj území:

- obě hodnocené trasy budou mít pozitivní dopad

3/ Fyzikální vlivy: hluk

- Vliv: **příznivý vliv {+1}**
- realizace koncepce bude mít za následek pokles intenzit dopravy na řadě komunikací v severozápadní části Prahy (např. Evropská, K Letišti, Aviatická, Lipská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.), dojde tedy k omezení stávající zátěže území hlukem z automobilové dopravy
 - negativní vliv provozu koncepce na akustickou situaci v zájmovém území se nepředpokládá (možné negativní vlivy souvisí s fází realizace koncepce, tyto negativní vlivy však budou působit pouze po dobu výstavby a po ukončení výstavby vymizí)

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivu na akustickou situaci zájmového území:

- obě hodnocené varianty trasy budou mít pozitivní dopad na akustickou situaci v zájmovém území

4/ Fyzikální vlivy: vibrace

- Vliv: **nevýznamný až nulový vliv {0}**
- provoz metra je zdrojem vibrací do okolního prostředí; vzhledem k hloubce uložení tunelů metra a jednotlivých stanic a charakteru geologického podloží se však přenos vibrací do chráněného zástavby nepředpokládá
 - možné negativní vlivy spojené s šířením vibrací je možné očekávat spíše v souvislosti s výstavbou
- Časový rozsah: **dlouhodobý vliv {-2}**
- po celou dobu provozu metra
- Reverzibilita: **vratný {-1}**
- Citlivost území: **ano {-1}**
- trasa metra prochází pod zastavěným územím, resp. pod chráněnou zástavbou
- Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy: **ano {-1}**
- otázky hlukové zátěže a vibrací jsou zejména dotčenou veřejností citlivě vnímány
- Možnost ochrany: **částečná {0,7}**
- případné negativní vlivy lze minimalizovat technickými opatřeními při založení stavby

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vibrací:

- lze předpokládat, že obě hodnocené varianty trasy budou mít z hlediska vibrací totožný dopad

5/ Změny v čistotě ovzduší

- Vliv: **příznivý vliv {+1}**
- provedení koncepce může přispět ke zlepšení čistoty ovzduší ve městě
 - realizace koncepce bude mít za následek pokles intenzit automobilové dopravy na řadě komunikací v severozápadní části Prahy (např. Evropská, K Letišti, Aviatická, Lipská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.), dojde tedy i k omezení emisí z automobilové dopravy, což v důsledku bude mít pozitivní vliv na imisní situaci v zájmovém území
 - negativní vliv provozu koncepce na imisní situaci v zájmovém území se nepředpokládá (možné negativní vlivy souvisí s fází výstavby, tyto negativní vlivy však budou působit pouze po dobu výstavby a mohou být eliminovány organizačními opatřeními při výstavbě)

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na ovzduší:

- obě hodnocené trasy budou mít příznivý vliv na čistotu ovzduší v zájmovém území

6/ Vliv na režim povrchových vod

- Vliv: **nevýznamný až nulový vliv {0}**
- těleso metra bude založeno hluboko pod povrchovým tokem (Litovický potok), nepředpokládá se tedy výraznější negativní ovlivnění povrchových vod
- Časový rozsah: **dlouhodobý {-2}**
- po celou dobu trvání záměru
- Reverzibilita: **vratný {-1}**
- Citlivost území: **ano {-1}**
- záplavové území Litovického potoka
 - přítomnost silně znečištěných toků v zájmovém území (např. Motolský potok)
- Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy: **ne {0}**
- Možnost ochrany: **částečná {0,9}**
- na základě zpracovaného hydrogeologického posouzení navrhnout případná opatření na ochranu povrchových vodních toků

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na režim povrchových vod:

- výše uvedené hodnocení je platné pro obě posuzované varianty vedení trasy

7/ Vliv na režim podzemních vod

- Vliv: **nepříznivý vliv {-1}**
- navržená podzemní liniová stavba ovlivní proudění podzemních vod v daném území, stavba bude představovat významnou překážku proudění podzemních vod

- v souvislosti s realizací metra je možné očekávat změny hydrogeologických charakteristik zájmového území (přesný rozsah tohoto vliv však bude možné určit až na základě zpracovaného hydrogeologického posouzení)
 - negativní vliv na kvalitu podzemních vod se za běžného provozu metra nepředpokládá
- Časový rozsah: **dlouhodobý {-2}**
- po celou dobu trvání záměru
- Reverzibilita: **nevratný {-3}**
- realizací metra dojde k trvalému ovlivnění hydrogeologických charakteristik zájmového území
- Citlivost území: **ne {0}**
- zájmové území není součástí CHOPAV
 - území je napojeno na městský vodovod, čerpání podzemních vod pro individuální zásobování pitnou vodou není realizováno
- Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy:
- Možnost ochrany: **ano {-1}**
- Možnost ochrany: **částečná {0,6}**
- před započítáním stavby realizovat podrobný hydrogeologický průzkum včetně sledování hladin podzemní vody v zájmovém území, na základě výsledků průzkumu navrhnout konkrétní opatření na ochranu podzemních vod, resp. případná opatření proti možnému vzduť podzemních vod

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na režim podzemních vod:

- výše uvedené hodnocení je platné pro obě posuzované varianty trasy

8/ Vlivy na půdy

- Vliv: **nevýznamný až nulový vliv {0}**
- záměr si vyžádá minimální trvalý zábor půd
 - změna ÚP nevyžaduje další zábory ZPF – převážná část trasy leží uvnitř současně zastavěného území, část mimo současně zastavěné území nemá dopad na ZPF
 - realizací záměru mohou být částečně dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa (v oblasti stanice Motol)
 - nepředpokládá se ovlivnění kvality dotčených půd v souvislosti s běžným provozem metra
- Časový rozsah: **trvalý {-3}**
- v případě realizace koncepce dojde k trvalému záboru půdy
- Reverzibilita: **nevratný {-3}**
- Citlivost území: **ne {0}**
- Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy:
- Možnost ochrany: **ano {-1}**
- Možnost ochrany: **částečná {0,9}**
- dodržovat běžná technicko-organizační opatření na ochranu půd proti případnému znečištění

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na půdy:

- výše uvedené hodnocení je platné pro obě posuzované varianty trasy
- mírně vyšší nároky na zábor ploch je možné očekávat ve variantě 2

9/ Zásah do geologického prostředí

- Vliv: **nepříznivý vliv {-1}**
- realizace metra je spojená s významným zásahem do geologického prostředí a z toho plynoucími negativními vlivy
- Časový rozsah: **trvalý {-3}**
- realizací metra dojde k trvalému zásahu do geologického prostředí
- Reverzibilita: **nevratný {-3}**
- realizací metra dojde k trvalému zásahu do geologického prostředí
- Citlivost území: **ano {-1}**
- v zájmovém území jsou specifické geologické poměry, které bude nutno zohlednit při realizaci stavby
- Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy: **ano {-1}**
- Možnost ochrany: **částečná {0,7}**
- na základě podrobného inženýrsko-geologického průzkumu specifikovat podmínky založení stavby

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska zásahu do geologického prostředí:

- obě hodnocené varianty trasy metra A jsou z hlediska charakteru dopadu do geologického prostředí rovnocenné, rozsah zásahu do geologického prostředí bude nepatrně větší u varianty 2, neboť tato varianta je o 150 m delší než varianta 1

10/ Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

- Vliv: **nevýznamný až nulový vliv {0}**
- v případě realizace záměru dojde sice k trvalým záborům stanoviště, rozsah těchto záborů však bude omezený (pouze v souvislosti s realizací povrchových objektů metra)
- posuzovanou koncepcí bude dotčeno antropogenně intenzivně ovlivněné území
- přírodně cenná území dotčena nebudou
- případná kácená zeleň bude kompenzována náhradními výsadbami
- Časový rozsah: **dlouhodobý {-2}**
- po celou dobu trvání stavby
- Reverzibilita: **kompenzovatelný {-2}**
- negativní vlivy na faunu a flóru plynoucí z trvalého záboru ploch záměrem je možné kompenzovat vhodně realizovanými sadovými úpravami

Citlivost území: **ne {0}**

Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy:

ne {0}

Možnost ochrany **částečná {0,9}**

- před zahájením realizace stavby provést botanický a zoologický průzkum, na jehož základě specifikovat opatření na ochranu fauny a flóry se zaměřením na ochranu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy:

- obě hodnocené varianty trasy metra A jsou z hlediska možných vlivů na faunu, flóru a ekosystémy prakticky totožné

11/ Zásah do VKP, ZCHÚ, ÚSES, systému NATURA 2000

Vliv: **nevýznamný až nulový vliv {0}**

- v zájmovém území prodloužení trasy metra A se nenacházejí žádná ZCHÚ, přírodní parky ani registrované VKP
- záměrem nebude narušena funkčnost prvků ÚSES
- negativní vliv koncepce na systém NATURA 2000 lze vyloučit

Časový rozsah: **dlouhodobý {-2}**

- po celou dobu trvání záměru

Reverzibilita **vratný {-1}**

Citlivost území **ano {-1}**

- v širším zájmovém území se nachází celá řada ZCHÚ, přírodních parků, prvků ÚSES

Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy

ano {-1}

Možnost ochrany: **úplná {1}**

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na VKP, ÚSES, ZCHÚ a systém NATURA 2000:

- vlivy obou posuzovaných variant vedení trasy metra A jsou totožné

12/ Likvidace, narušení paleontologických, archeologických a kulturních památek

Vliv: **nepříznivý vliv {-1}**

- při realizaci koncepce může dojít k narušení archeologických památek
- kulturní památky nebudou posuzovanou koncepcí dotčeny

Časový rozsah: **trvalý {-3}**

- realizací koncepce mohou být trvale dotčeny archeologické památky

Reverzibilita **nevratný {-3}**

Citlivost území **ano {-1}**

- v území je možné očekávat výskyt archeologických nálezů

Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy

ano {-1}

Možnost ochrany: **úplná {0,7}**
- při provádění zemních prací zajistit archeologický dozor

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na archeologické a kulturní památky:

- obě hodnocené varianty trasy metra A jsou z hlediska vlivů na archeologické a kulturní památky prakticky rovnocenné

13/ Vlivy na produkci odpadů

Vliv: **nevýznamný až nulový vliv {0}**
- provoz záměru bude minimálně náročný na produkci odpadů

Časový rozsah: **dlouhodobý {-2}**
- po celou dobu trvání záměru

Reverzibilita **vratný {-1}**

Citlivost území **ne {0}**

Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy
ne {0}

Možnost ochrany: **úplná {1}**
- kontrolované nakládání s odpady ze strany orgánů státní správy

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na produkci odpadů:

- obě hodnocené varianty trasy metra A jsou z hlediska vlivů na produkci odpadů prakticky rovnocenné

14/ Socio-ekonomické vlivy

Vliv: **příznivý vliv {+1}**
- zlepšení dopravní dostupnosti podpoří ekonomický rozvoj dané oblasti
- podstatná část území severozápadní části města se bude nacházet v rámci izochrony pěší dostupnost metra
- realizací metra se urychlí spojení okrajových částí MČ Praha 6 s centrem města

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska socio-ekonomických vlivů:

- obě hodnocené varianty trasy prodloužení metra přinášejí příznivé socioekonomické vlivy

15/ Vlivy na zdraví obyvatel

Vliv: **příznivý vliv {+1}**
- provoz metra není spojen s negativními riziky na lidské zdraví z hlediska působení hluku nebo znečištění ovzduší
- oproti stavu bez realizace moderního kolejového systému dopravy v zájmovém území dojde k mírnému zlepšení akustického zatížení obyvatel a k mírnému snížení emisního a v důsledku toho i imisního zatížení obyvatel

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů na zdraví obyvatel:

- obě hodnocené varianty trasy prodloužení metra přinášejí příznivé vlivy na zdraví obyvatel

16/ Vlivy spojené s výstavbou

- Vliv: **nepříznivý vliv {-1}**
- vysoké nároky na dovoz materiálu pro výstavby a odvoz vytěžené zeminy a horniny, z toho plynoucí zatížení dotčené komunikační sítě obslužnou staveništní dopravou
 - značný objem odpadů z výstavby, související především s velkým objemem vytěžené odpadní zeminy a horniny
 - nároky na dočasné zábory ve fázi výstavby (např. pro zařízení staveniště)
 - negativní vlivy výstavby na akustickou situaci (hluk ze staveniště, hluk z obslužné staveništní dopravy)
 - negativní vlivy výstavby na znečištění ovzduší (prašnost ze staveniště, znečištění ovzduší v souvislosti s provozem stavebních strojů a dopravních mechanismů)
- Časový rozsah: **krátkodobý {-1}**
- pouze po dobu trvání výstavby
- Reverzibilita: **vratný {-1}**
- po ukončení výstavby nepříznivé vlivy vymizí
- Citlivost území: **ano {-1}**
- záměr bude realizován v intravilánu, tj. v území s přítomností chráněné zástavby z hlediska hygienických limitů
- Zájem veřejnosti, obcí a dotčených orgánů státní správy: **ano {-1}**
- otázky ochrany zdraví a hygienických limitů jsou veřejností velmi sledovány
- Možnost ochrany: **částečná {0,6}**
- řadu negativních vlivů výstavby lze eliminovat technickými a organizačními opatřeními

Porovnání hodnocených variant trasy metra A z hlediska vlivů spojených s výstavbou:

- obě hodnocené varianty trasy metra A budou mít společné negativní vlivy související s výstavbou
- jako mírně horší se jeví varianta 2 (trasa s vloženou stanicí Staré Letiště) - především z hlediska mírně vyšších nároků na uložení odpadní zeminy, vyššího rizika zvýšené prašnosti v souvislosti se stavební jámou ve stanici Staré Letiště, atd.)

Výpočet koeficientu významnosti a parametry kritérií

Vliv:	nepříznivý vliv	-1
	nevýznamný až nulový vliv	0
	příznivý vliv	+1
Časový rozsah:	trvalý	-3
	dlouhodobý	-2
	krátkodobý	-1
Reverzibilita:	nevratný	-3
	kompensovatelný	-2
	vratný	-1
Citlivost:	ano	-1
	ne	0
Veřejnost	ano	-1
	ne	0
Možnost ochrany:	úplná	1
	částečná	0,5
	nemožná	0
Hodnocení významnosti:	významný nepříznivý vliv	-8 až -11
	nepříznivý vliv	-4 až -7
	nevýznamný až nulový vliv	0 až -3
	příznivý vliv	+1

Výpočet koeficientu významnosti vychází ze zásady přímého vztahu mezi velikostí a jeho časovým rozsahem, a proto jsou tato dvě kritéria mezi sebou vynásobena. Další kritéria jsou již prostě přičtena.

Možnost ochrany je stanovena jako číslo mezi 0 – 1 a vyjadřuje účinnost ochrany od 0 % (= 0) do 100 % (= 1).

Koeficient významnosti = – (velikost ochrany x časový rozsah) + reverzibilita + citlivost území + mezinárodní vlivy + zájem veřejnosti + nejistoty

- pro velikost vlivu < 0 platí **koeficient významnosti výsledný** = - koeficient významnosti x (1 – možnost ochrany)

- při velikosti vlivu = 0 je koeficient významnosti a koeficient výsledný = 0

- při velikosti vlivu = 1 je koeficient významnosti a koeficient výsledný = 1

Tab. č. 38 Sumarizační hodnocení vlivů změny Z 1344/00 ÚPn SÚ na identifikované složky životního prostředí

Specifikace vlivu	Kritérium významnosti vlivu					Kof. význam.	Ochrana	Kof. význam. celkový
	velikost	časový rozsah	reverzibilita	citlivost	zájem veř.			
1/ Vlivy koncepce spojené s dopravní obslužností	+1					+1		+1
2/ Vlivy koncepce na urbanistickou strukturu a rozvoj území	+1					+1		+1
3/ Vlivy koncepce na akustickou situaci	+1					+1		+1
4/ Vlivy koncepce spojené s vibracemi	0	-2	-1	-1	-1	-3	0,7	-0,9
5/ Vlivy koncepce na znečištění ovzduší	+1					+1		+1
6/ Vlivy na režim povrchových vod	0	-2	-1	-1	0	-2	0,9	-0,2
7/ Vlivy na režim podzemních vod	-1	-2	-3	0	-1	-6	0,6	-2,4
8/ Vlivy na půdy	0	-3	-3	0	-1	-4	0,9	-0,4
9/ Zásah do geologického prostředí	-1	-3	-3	-1	-1	-8	0,7	-2,4
10/ Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	0	-2	-2	0	0	-2	0,9	-0,2
11/ Zásah do VKP, ZCHÚ, ÚSES, systému	0	-2	-1	-1	-1	-3	1	0

	Kritérium významnosti vlivu							
NATURA 2000								
12/ Likvidace, narušení paleontologických, archeologických a kulturních památek	-1	-3	-3	-1	-1	-8	0,7	-2,4
13/ Vlivy na produkci odpadů	0	-2	-1	0	0	-1	1	0
14/ Socio-ekonomické vlivy	+1							+1
15/ Vlivy na zdraví obyvatel	+1					+1		+1
16/ Vlivy spojené s výstavbou	-1	-1	-1	-1	-1	-4	0,6	-1,6

Shrnutí

Vlivy realizace koncepce byly vyhodnoceny v mnoha aspektech životního prostředí jako příznivé (vlivy spojené s dopravní obslužností, vlivy na akustickou situaci, vlivy na znečištění ovzduší, vlivy na urbanistickou strukturu území, vlivy na zdraví obyvatel a socio-ekonomické vlivy). Jako nevýznamné až nulové byly vyhodnoceny následující vlivy: vlivy koncepce spojené s vibracemi; vlivy na režim povrchových vod; vlivy na faunu flóru a ekosystémy; zásah do VKP, ÚSES, ZCHÚ a systému NATURA 2000 a vlivy spojené s produkcí odpadů. Jako nepříznivé vlivy byly identifikovány: vlivy na půdy, vlivy na režim podzemních vod a vlivy spojené s výstavbou. K významným nepříznivým vlivům změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy patří: zásah do geologického prostředí a narušení archeologických památek.

Negativní vlivy související s provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy lze eliminovat či zmírnit navrženými opatřeními. Po započtení možnosti ochrany byly výše zmíněné negativní vlivy vyhodnoceny jako nevýznamné až nulové.

Při vlastním srovnání obou hodnocených variant trasy metra A (varianta 1 vs. varianta 2) je možné konstatovat, že u většiny sledovaných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo je velikost vlivu, časový rozsah, reverzibilita, citlivost i možnost ochrany prakticky totožná. Mírně výhodnější se jeví z hlediska plošného záběru dopravně obsluženého území varianta 2 s vloženou stanicí Staré Letiště. Naopak mírně horší se varianta 2 jeví v aspektu zásahu do geologického prostředí a z hlediska možných negativních vlivů souvisejících s výstavbou. Ostatní hodnocené vlivy záměru jsou u obou variant obdobné.

Z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel jsou tedy obě varianty akceptovatelné.

6.2 Stručné porovnání vlivů posuzovaných variant na životní prostředí a obyvatelstvo

V rámci dokumentace SEA bylo provedeno porovnání možných variant dopravní obsluhy zájmového území:

- Varianta 0 – „Aktivní nulová varianta“
- Varianta 1 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“
- Varianta 2 - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ – modifikace trasy přes staré letiště Ruzyně (s vložením stanice Staré Letiště)
- Varianta 3 - „Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“
- Varianta 4 - „Obsluha území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“

Kritéria použitá pro hodnocení jednotlivých variant (stavů) byla rozdělena do čtyř základních skupin, a to:

A/ Hlediska dopravní

B/ Hlediska ekologická

C/ Hlediska sociální

D/ Hlediska ekonomická

Tento referenční soubor kritérií pro vyhodnocení posuzovaných variant zahrnoval následující ukazatele:

Hledisko dopravní zahrnuje např. následující kritéria: plošná obsluha území daným dopravním systémem, výhledové možnosti rozvoje daného systému, návaznost na ostatní druhy dopravy, frekvence provozu, časová dostupnost cílového bodu, atraktivita pro cestující.

Hledisko ekologické představuje souhrn dopadů realizace jednotlivých variant řešení dopravní obsluhy území na životní prostředí. Vedle vlivu na akustickou situaci, znečištění ovzduší, vlivů spojených se vznikem vibrací, vlivů na záборы půd a geologické prostředí byl hodnocen i vliv na flóru a faunu, krajinný ráz, zvláště chráněná území přírody, atd.

Hlediska sociální zachycuje kritérium vlivů na zdraví obyvatel.

Hlediskem ekonomickým se rozumí kritérium investičních a provozních nákladů MHD.

Výsledky provedeného hodnocení jsou výchozím podkladem pro formulaci závěrů uvedených v rámci této dokumentace SEA.

A/ HLEDISKA DOPRAVNÍ

1. Plošná obsluha zájmového území

Plošná obsluha území z hlediska dopravního prostředku je předurčena jeho trasovým vedením spolu s umístěním stanic (resp. zastávek). Nejlepší charakteristikou obsluhy území je rozbor spádových území podél trasy dopravního systému, který zahrnuje potenciál trasy z hlediska dopravní obslužnosti obyvatel, pracovních příležitostí a zvláště významných cílů (nemocnice, přestupní terminály, apod.).

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Uvažovaný stávající stav dopravní obsluhy zájmového území je z hlediska budoucích potřeb rozvoje města řešený značně neperspektivně.
- Vzhledem k předpokládanému rozvoji města a rostoucím nárokům na dopravu by došlo k nadměrnému zatížení komunikační sítě.
- Tento uvažovaný stav neumožňuje kvalitní dopravní napojení nových rozvojových ploch v území.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Prodloužení metra A řeší především dopravní obsluhu městské části Praha 6 v oblasti Červeného Vrchu, Veleslavína, Bílé Hory, sídliště Petřiny či Dědina, okrajově pak i městské části Praha 5 a Praha 17.
- Realizace stanice Motol umožní snadnější dostupnost Motolské nemocnice, která je jedním z nejvýznamnějších cílových míst dané části hlavního města.
- V neposlední řadě je umožněno kvalitní spojení neustále se rozvíjejícího letiště Ruzyně.
- Možnosti plošné obsluhy území jsou znázorněny v následující tabulce:

Přímá (pěší) dostupnost (10 min)	Spádová oblast včetně návazné HD (15 min)
90 300 osob	180 550 osob

Zdroj: Ověřovací studie pro koncept návrhu změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy (ÚRM, 2006)

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Železniční spojení Praha – Letiště Ruzyně je koncipováno jako odbočka z modernizované trati Praha – Kladno. Toto spojení je uvažováno jako součást integrovaného systému městské a příměstské hromadné dopravy osob v rámci Pražského regionu.
- Modernizovaná železniční trať s plánovanou odbočkou na letiště Ruzyně umožní kromě své regionální funkce rovněž lokální obsluhu severozápadní části města (oblast Dlouhé Míle, Ruzyně, Liboce, Veleslavína, atd.).
- Možnosti plošné obsluhy území modernizovanou železniční tratí s odbočkou na letiště Ruzyně v rámci hlavního města Prahy (dle izochrony přímé pěší dostupnosti stanic) jsou znázorněny v následující tabulce:

Počet obyvatel	Počet pracovních příležitostí	Počet osob celkem
28986	22395	51381

Zdroj: Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města (Metroprojekt, 2001)

- Prodloužení tramvajové trati představuje možnost zkvalitnění plošné obsluhy území městské části Praha 6, především pak sídliště Na Dědině, oblasti Dlouhé Míle a oblasti starého letiště Ruzyně (dnes Terminál Jih), ekologickým druhem městské hromadné dopravy.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- V případě, že by dle varianty 4 byla obsluha ruzyňského letiště realizována dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy (metro + železnice) je možné očekávat, že se

přepavní zátěže přirozeně rozdělí mezi oba systémy podle atraktivity užitého prostředku ve vztahu k zdrojovému a cílovému pohybu cestujících.

- Navíc pokud by oblast starého letiště Ruzyně, sídliště Na Dědině a oblast Dlouhé Míle obsluhovalo metro, jeví se realizace prodloužení tramvajové trati do této oblasti málo pravděpodobná.

2. Možnost rozvoje daného dopravního systému

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Možnost rozvoje daného dopravního systému v této variantě by znamenalo zkapacitnění komunikační sítě, což je v silně urbanizované oblasti MČ Praha 6 nerealizovatelné a tak ve své podstatě představuje řešení uvedená v následujících posuzovaných variantách.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Další pokračování trasy metra A za koncovou stanicí Letiště Ruzyně není prakticky uvažováno.
- Možnost rozvoje páteřního systému do prostoru regionu se v případě metra nepředpokládá.
- Navržené prodloužení trasy metra A počítá s možností větvení trasy metra z Bíle Hory směrem západním do prostoru sídliště Řepy a s možností napojení na stanici Zličín (metro B). Popsané propojení trasy A s trasou B je předmětem změny Z 1924/07 ÚPn SÚ hl.m. Prahy

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Možnost rozvoje páteřního systému modernizované železnice do prostoru regionu je optimální. V rámci hlavního města Prahy se (kromě uvažované železniční odbočky z modernizované trati Praha - Kladno) další větvení železnice nepředpokládá.
- Další rozvoj tramvajové sítě v daném území není možné v současné době blíže specifikovat. Rozsáhlejší rozvoj tramvajové sítě se však vzhledem k charakteru území a jeho předpokládanému rozvoji nepředpokládá.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Možnosti rozvoje daného dopravního systému jsou popsány v předcházejících variantách 1 – 3.

3. Návaznost dopravního systému na ostatní druhy dopravy

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Posuzovanou variantu je možné z tohoto hlediska charakterizovat obtížnější návazností okrajových částí hlavního města Prahy na metro.
- Spojení letiště Praha s hlavním městem Praha je realizováno pouze osobní automobilovou dopravou, autobusy, taxi.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Trasa metra A umožní ideální návaznost na městskou autobusovou a tramvajovou hromadnou dopravu a příměstskou hromadnou dopravu (podrobněji viz. kap. 3.1 *Vazba prodloužení metra A na ostatní síť MHD a obslužnost zájmového území* této dokumentace), včetně případného přestupu na rychlodráhu (stanice Letiště Ruzyně, stanice Dlouhá Míle, stanice Veveřská).
- Metro (se stanicí Dlouhá Míle) budou moci využívat k přestupu obyvatelé Pražského regionu dojíždějící do Prahy za prací.
- Realizace parkoviště P+R ve stanici Dlouhá Míle umožní ideální návaznost individuální automobilové dopravy na kolejový systém hromadné dopravy.
- Přestup mezi metrem (podpovrchový kolejový systém) a ostatními druhy dopravy je možné označit za časově mírně náročnější. Do času na přestup z jednoho dopravního systému na druhý je nutno započítat i čas pro výstup z metra (od příjezdu vlaku do stanice do výstupu z vestibulu). Tento čas se bude dle informací uvedených v Ověřovací studii pro koncept návrhu změny Z 1344/00 (ÚRM, 2006) pohybovat od 65 s (stanice Motol) do 225 s (stanice Bílá Hora).

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Zkvalitnění dopravní obsluhy severozápadního sektoru města by v budoucnu dle platného ÚPn mělo řešit prodloužením tramvajové trati z Evropské ulice přes Dědinu na staré letiště Ruzyně, dále pak i odbočka na letiště Ruzyně z modernizované trati Praha – Kladno.
- Jednoznačnou výhodou rychlodráhy je propojení se všemi 3 trasami metra (zastávka Masarykovo nádraží – napojení na trasu B, stanice Bubny - Vltavská – napojení na trasu C a zastávka Praha - Dejvická – napojení na trasu A).
- Realizace parkoviště P+R ve stanici Dlouhá Míle umožní ideální návaznost individuální automobilové dopravy na železniční systém hromadné dopravy.
- V úseku městské části Praha 6 je navržena stanice Veveřská (s přestupní vazbou na tramvajovou trať na Evropské), Liboc a Ruzyně (s přestupní vazbou na autobusy v ulici Drnovské). Zcela zásadní význam pro celou oblast Prahy 6 a zejména i pro severovýchodní kvadrant pražského metropolitního regionu (zvláště Kladna) bude mít stanice Dlouhá Míle s navrženým autobusovým terminálem a rozsáhlým parkovištěm P+R. Stanice Letiště Praha bude hlavním kontaktním místem hromadné dopravy v pražském regionu s mezinárodní leteckou dopravou a stane se důležitou alternativou k individuální automobilové dopravě ve vztahu letiště – centrum.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Návaznost dopravního systému je popsána v předcházejících variantách 1 – 3.

4. Frekvence provozu

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta předpokládá „stávající stav“ dopravní obsluhy území spolu s kapacitním rozvojem záměrů v daném území. Je nutno uvažovat mj. i se zvýšenými nároky na hromadnou přepravu osob, tj. s posílením počtu linek v daném území (resp. s vyšší frekvencí provozu).

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Metro lze charakterizovat jako dopravní systém s kratšími intervaly mezi jednotlivými spoji (cca 280 s - 10 min), vyšší přesností a spolehlivostí daného dopravního systému.
- Nevýhodou je omezenost nočního provozu metra (díky provozně-organizačním nárokům).

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Předpokládaný minimální interval vlakových spojů na letiště je cca 10 minut. Interval spojů na Kladno se předpokládá cca 20 minut.
- Frekvence provozu na prodlouženém úseku tramvajové trati lze očekávat stejná jako na stávající trati vedoucí po Evropské ulici.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Frekvence provozu nových kolejových systémů dopravy je popsána v předcházejících variantách 1 – 3.

5. Časová dostupnost cílového bodu

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Časovou dostupnost kontrolního bodu (stanice Můstek) z Letiště Ruzyně lze odhadnout na cca 40 min.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Časová dostupnost kontrolního bodu (stanice Můstek) z Letiště Ruzyně je 25 min.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Časová dostupnost kontrolního bodu (zastávka Masarykovo nádraží) z Letiště Ruzyně pomocí železniční odbočky z modernizované trati Praha – Kladno je 26 min.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Časová dostupnost cílového bodu je popsána v předcházejících variantách 1 – 3.

6. Atraktivita daného dopravního systému pro cestující

Atraktivita dopravního systému pro cestující je dána kombinací celé řady faktorů. Mezi hlavní faktory patří především dostupnost daného systému dopravy (dostupnost jednotlivých stanic resp. zastávek, frekvence provozu, dostupnost pro zdravotně postižené), přístupnost (návaznost na

ostatní druhy dopravy, systém prodeje jízdenek, cena za přepravu), nabízený komfort cestování (kvalita nabízených služeb, prostředí ve stanicích a ve vozidlech, hluk, teplota, úroveň obsazenosti) a v neposlední řadě i doba (doba dosažení cíle, přesnost a spolehlivost).

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tuto variantu lze charakterizovat jako nejméně atraktivní z hlediska hromadné přepravy osob.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Z hlediska frekvence provozu je vůči ostatním dopravním systémům výhodnější metro, neboť ve špičce se předpokládá interval 280 s.
- Z hlediska kvality nabízených služeb (komfort ve stanicích, komfort ve vozidlech, hluk, teplota, úroveň obsazenosti, atd.) je možné metro charakterizovat jako kvalitní systém hromadné přepravy osob.
- Obecně je metro považováno za spolehlivý systém (např. z hlediska dodržování jízdního řádu, poruchovosti, atd.).
- Dostupnost jednotlivých stanic na trase prodloužení metra A ostatní hromadnou dopravou či pěšky je dobrá. Z hlediska přímé pěší dostupnosti na území hl.m. Prahy obsluží metro více obyvatel než např. modernizovaná trať Praha – Kladno s odbočkou na Ruzyně.
- U nově budovaných stanicích metra se počítá s takovým řešením, aby vyhovovalo zdravotně postiženým.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Z hlediska frekvence provozu na modernizované železniční trati s odbočkou na letiště Ruzyně je oproti metru méně výhodná, neboť ve špičce se předpokládá interval 10 minut.
- Kvalita nabízených služeb v rámci železniční přepravy osob je srovnatelná s metrem. Rychlodráha se zvláštními vozidly určenými pouze pro obsluhu letiště však představuje z hlediska cestujících větší komfort přepravy než univerzální metro s velkou výměnou ostatních cestujících.
- Z hlediska přímé přístupnosti daného dopravního systému se jeví nepatrně přístupnější rychlodráha, neboť metro se nachází v podzemí a je tak hůře přístupné pěším cestujícím.
- Dostupnost jednotlivých zastávek železničního spojení ostatní hromadnou dopravou či pěšky je dobrá. Z hlediska přímé pěší dostupnosti se varianta železniční dopravy oproti metru jeví jako méně výhodná.
- Prodloužení tramvajové trati z Evropské ulice ve směru sídliště Dědina, Dlouhá Míle a staré letiště Ruzyně je atraktivní z lokálního hlediska obsluhy městské části Praha 6, především pak pro obyvatele sídliště Dědina či pro osoby dojíždějící za prací do oblasti Dlouhé Míle resp. starého letiště Ruzyně (dnes Terminál Jih).
- Frekvenci provozu na prodlouženém úseku tramvajové trati lze očekávat stejnou jako na stávající trati vedoucí po Evropské ulici.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- V případě, že by obsluha letiště Ruzyně byla realizována dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy (metro + železnice) je možné očekávat, že se přepravní zátěže přirozeně rozdělí mezi oba systémy podle atraktivity užitého prostředku ve vztahu k zdrojovému a cílovému pohybu cestujících.
- Prodloužení tramvajové trati z Evropské ulice ve směru sídliště Dědina, Dlouhá Míle a staré letiště Ruzyně je atraktivní z lokálního hlediska obsluhy městské části Praha 6, především pak pro obyvatele sídliště Dědina či pro osoby dojíždějící za prací do oblasti Dlouhé Míle resp. starého letiště Ruzyně (dnes Terminál Jih).

B/ HLEDISKA EKOLOGICKÁ

1. Vlivy na akustickou situaci a vibrace

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Při uvažování stávajícího stavu dopravní obsluhy území (tj. stavu bez realizace nových kolejových systémů hromadné dopravy v území) a uvažování výhledového rozvoje území je možné očekávat další neúměrné zatížení komunikační sítě, z čehož vyplývají negativní vlivy na akustickou situaci a případné negativní vlivy dopravy spojené s šířením vibrací do okolí.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Z hlediska hluku není metro rušivým prvkem pro okolí, neboť je vedeno v podzemí.
- Vzhledem k hloubce založení objektu metra se přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Jedním z nejvýznamnějších vlivů železniční odbočky na letiště Ruzyně z modernizované trati Praha – Kladno je bezesporu hlučnost a vibrace z provozu vlaků. Technickými opatřeními lze nepříznivé hladiny akustického tlaku omezit. Dále je možné realizovat konkrétní opatření u jednotlivých exponovaných objektů (zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště objektu) či realizovat protihlukové clony. Realizací moderního železničního svršku, včetně pružného uložení kolejí bude šíření vibrací z provozu železniční trati minimalizováno.
- Obdobný vliv na akustickou situaci zájmového území je možno očekávat i při prodloužení tramvajové trati do oblasti Dědiny, Dlouhé Míle a starého letiště Ruzyně.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- V případě uvažování realizace všech 3 nových kolejových systémů dopravy v daném území je třeba počítat s hlukovou zátěží z povrchových kolejových systémů (prodloužení tramvaje, odbočka z modernizované trati Praha – Kladno).

2. Vlivy na znečištění ovzduší

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Při uvažování stávajícího stavu dopravní obsluhy území (tj. stavu bez realizace nových kolejových systémů hromadné dopravy v území) a uvažování výhledového rozvoje území je možné očekávat další zatěžování komunikační sítě, z čehož vyplývají negativní vlivy dopravy na pozemních komunikacích na znečištění ovzduší.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Provoz metra (elektrifikovaný dopravní systém) není zdrojem znečištění ovzduší.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Provoz vlaků s elektrickou trakcí není zdrojem znečištění ovzduší. Stejně tak i provoz tramvaje není zdrojem znečištění ovzduší.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Z hlediska vlivů na ovzduší je tato varianta srovnatelná s předchozí variantou 1, 2 a 3.

3. Vlivy na půdy

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta neuvažuje s realizací nových kolejových systémů dopravy v daném území. Nedojde tedy ani k záborům půdy v souvislosti s realizací kolejové dopravy v daném území.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Realizace prodloužení metra A z Dejvické na Ruzyň si vyžádá minimální nároky na trvalý zábor půd.
- Pozemky určené k plnění funkcí lesa budou v souvislosti s realizací metra dotčeny pouze minimálně (v oblasti stanice Motol).

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Realizace odbočky železnice z trati Praha – Kladno si vyžádá trvalý zábor půd v rozsahu cca 57,7 ha.
- Dle Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města (Metroprojekt, 2001) budou dotčeny převážně orné půdy v rozsahu 22,0 ha, ostatní plochy v rozsahu 30,6 ha, zahrady v rozsahu 2 ha a zastavěné plochy v rozsahu 2,9 ha.
- Realizace prodloužení tramvajové trati z oblasti Divoké Šárky do oblasti starého letiště Ruzyně si vyžádá minimální nároky na trvalý zábor půd.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Z hlediska vlivů na půdy je tato varianta obdobná jako předcházející varianta 1 – 3.

4. Vlivy na geologické poměry

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta s sebou nepřináší významné negativní vlivy na geologické prostředí.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Vzhledem k tomu, že metro je podzemní liniovou stavbou, je nutno očekávat významný zásah do geologického prostředí.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Modernizace železniční trati Praha – Kladno a navazujících staveb (odbočka na letiště Ruzyně) nebude mít závažný negativní vliv na horninové prostředí. Zásah do horninového prostředí se omezí pouze na realizaci železničních zastávek včetně navazujících částí tunelů, které budou realizovány jako podpovrchové (např. zastávka Dejvice – Hradčanská, zastávka Letiště Praha).
- V blízkosti plánované železniční ani tramvajové trati se nevyskytují žádné významné geologické lokality.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Z hlediska vlivů na geologické prostředí představuje tato varianta kombinaci vlivů předcházejících variant 1 (resp. 2) a 3.

5. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato nulová varianta s sebou nepřináší významné negativní vlivy na povrchové a podzemní vody.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Stavba metra bude realizována v intravilánu hlavního města, tj. v území silně dotčeném antropogenní činností. Nelze proto hovořit o vlivu projektované stavby na přirozený vodní režim, ale o vlivu záměru na stávající vodní režim.
- V okolí stavby není podzemní voda využívána k zásobování obyvatel pitnou nebo užitkovou vodou, neočekává se tedy významnější konflikt zájmů z hlediska využívání podzemních vod.
- Podzemní část stavby metra bude představovat překážku proudění podzemní vody.
- V souvislosti s výstavbou metra se změna hydrologických charakteristik povrchových toků neočekává.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Vlivem modernizace železniční trati a realizace odbočky na letiště Ruzyně nedojde k závažným změnám v odvodnění dotčeného území. Stavba nemá závažnější vliv na hydrologické charakteristiky ve svém okolí a neohrozí průtoky ve vodních tocích ani lokální nebo regionální zdroje vody.

- Možné místní narušení připovrchové hladiny podzemních vod může nastat v souvislosti s hloubením rozšířených železničních zářezů nebo stavbou náspů nových úseků železniční trati.
- Vlivem modernizace železniční trati a realizace odbočky na letiště Ruzyně nedojde k závažným změnám v odvodnění dotčeného území.
- Významný negativní vliv na povrchové ani podzemní vody se neočekává ani v případě prodloužení tramvajové trati v severozápadním sektoru města.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- V případě prodloužení tramvajové trati v severozápadním sektoru města a realizace odbočky železnice na letiště Ruzyně se neočekává významný negativní vliv na povrchové ani podzemní vody. Vliv realizace metra na vody je popsán v předcházející variantě 1.

6. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta s sebou nepřináší nové negativní vlivy na flóru, faunu a ekosystémy.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy budou v souvislosti s realizací metra minimální. Převážná část stavby je vedena pod zemí. Trvalé zábory ploch pro stavbu a s tím spojené i vlivy na faunu a flóru budou oproti variantě 3 podstatně menší.
- Pozitivem podpovrchového kolejového systému (metra) je skutečnost, že nebude docházet k přerušení žádných migračních tras. Tento negativní vliv na faunu je běžný při realizaci povrchových liniových dopravních staveb.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Ovlivnění flóry a fauny bude vzhledem rozsahu záměru větší než ve variantě č. 1 resp. 2.
- Trvalé zábory ploch pro stavbu odbočky na letiště Ruzyně z železniční trati Praha – Kladno a s tím spojené i vlivy na faunu a flóru budou oproti variantě 1, resp. 2 daleko větší.
- Vliv prodloužení tramvajové trati na faunu a flóru je možné očekávat v místech, kde stopa tramvaje půjde mimo současně zpevněné plochy. Především se jedná o koncovou část trasy.
- Důsledkem realizace nových povrchových liniových dopravních staveb v území (železnice + tramvaj) může být přerušení migračních tras v dotčeném území. Tento negativní jev je nutné řešit řadou kompenzačních opatření.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Tato varianta je z hlediska vlivů na faunu a flóru prakticky rovnocenná variantě 3. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy budou v souvislosti s realizací metra minimální.

7. Vlivy na ZCHÚ, VKP, ÚSES, soustava NATURA 2000

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta představuje stávající stav dopravní obsluhy území, tj. nulovou aktivní variantu. Vlivy na ZCHÚ, VKP, ÚSES či soustavu NATURA se předpokládají oproti níže posuzovaným variantám nejmenší.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Trasa prodloužení metra se nedostává do střetu se zvláště chráněnými územími dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Záměrem nebudou dotčeny VKP, prvky ÚSES (předpokládá se pouze případné dotčení LBC u stanice Motol) ani systém NATURA 2000.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Navržená trasa modernizace železniční trati Praha – Kladno spolu s odbočkou na letiště Ruzyně zasahuje do významných krajinných prvků definovaných dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Záměrem nebudou dotčeny registrované VKP.
- V trase navržené modernizace železniční trati s odbočkou na letiště Ruzyně s nenacházejí žádná velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb.
- Možný vliv prodloužení tramvajové trati na zvláště chráněná území či systém NATURA 2000 se nepředpokládá. V dalších stupních projektových příprav je třeba posoudit možný vliv záměru na VKP či ÚSES.
- Soustava NATURA 2000 by neměla být v souvislosti s hodnocenou variantou 3 dotčena.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Trasa prodloužení metra se nedostává do střetu se zvláště chráněnými územími dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Záměrem nebudou dotčeny VKP ani prvky ÚSES.
- Navržená trasa modernizace železniční trati Praha – Kladno spolu s odbočkou na letiště Ruzyně zasahuje do významných krajinných prvků definovaných dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Záměrem nebudou dotčeny registrované VKP.
- Možný vliv prodloužení tramvajové trati na zvláště chráněná území se nepředpokládá. V dalších stupních projektových příprav je třeba posoudit možný vliv záměru na VKP či ÚSES.
- Soustava NATURA 2000 by neměla být v souvislosti s hodnocenou variantou 4 dotčena.

8. Vlivy na krajinný ráz

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta představuje stávající stav dopravní obsluhy území, tj. nulovou aktivní variantu. Vlivy na krajinný ráz se předpokládají při porovnání s níže posuzovanými variantami nejmenší.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Negativní zásah do krajinného rázu v souvislosti s realizací metra bude minimální.
- Stanice metra jsou v současné době navrženy jako podpovrchové. Vlivy realizace metra na krajinný ráz se tedy omezí pouze na možný vliv povrchových objektů metra (vstupní a výstupní objekty, povrchový vestibul stanic Dědina a Dlouhá Míle) a doprovodných zařízení (parkoviště P+R, autobusový terminál).
- Jednoznačným pozitivem podpovrchového kolejového systému metra je fakt, že nebude docházet k další fragmentaci krajiny liniovými dopravními stavbami.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Trať rychlodráhy (resp. plánované odbočky ze stávající trati Praha – Kladno) je ve volné krajině cizí těleso. Hlavním problémem mimo zástavbu hlavního města Prahy tudíž bude její začlenění do krajiny z hlediska ochrany krajinného rázu. V intravilánu se bude jednat především o posouzení toho, nakolik uvažovaný záměr poškodí přírodě blízké a přírodní prostředí. Vzhledem k tomu, že nejbližší chráněná území se nacházejí v přírodním parku Šárka – Lysolaje, nepředpokládá se ohrožení posláním zvláště chráněných území hlavního města Prahy resp. dotčení jejich ekologicko-stabilizačních funkcí. Trasou záměru nebudou dotčeny enklávy mimolesních porostů dřevin.
- Vliv realizace prodloužení tramvajové trati na krajinný ráz je možné očekávat především v koncovém úseku tramvajové trati, v oblasti mimo hustě obydlenou zástavbu, resp. v místech, kde tramvajová trať opouští stopu stávající komunikační sítě. Konečná smyčka tramvajové trati je umístěna v rozvojovém zastavitelném území, a proto je nutné očekávat, že podstatný vliv na krajinný ráz bude mít především další územní rozvoj v této oblasti.
- Realizace nových povrchových kolejových systémů v daném území bude mít za následek další fragmentaci krajiny liniovými stavbami.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Vlivy posuzované varianty 4 na krajinný ráz je možné očekávat obdobné jako v předcházející variantě 3. Negativní zásah do krajinného rázu v souvislosti s realizací metra bude minimální.

9. Vlivy na archeologické a kulturní památky

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta představuje nulovou aktivní variantu. Vlivy na archeologické a kulturní památky se předpokládají při porovnání s níže posuzovanými variantami nejmenší.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- V souvislosti s prodloužením metra nebudou dotčeny kulturní památky.
- V zájmovém území trasy prodloužení metra A je možné očekávat výskyt archeologických nálezů. Tuto skutečnost bude nutné zohlednit v další fázi projektových příprav a ve fázi výstavby.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- V území navržené trasy modernizované železnice (včetně odbočky na letiště Ruzyně) se nenacházejí žádné památkově chráněné objekty, stavby nebo technické památky.
- V zájmovém území je možné očekávat výskyt archeologických nálezů. Tuto skutečnost bude nutné zohlednit v další fázi projektových příprav a ve fázi výstavby jednotlivých projektovaných staveb.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Vlivy posuzované varianty 4 na archeologické a kulturní památky je možné očekávat obdobné jako v předcházející variantě 3.

10. Vlivy na produkci odpadů

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta je z hlediska produkce odpadů nejméně problematická.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Produkce odpadů při výstavbě souvisí se způsobem provádění stavby. Z hlediska odpadů bude objemově největší množství představovat vytěžená zemina a hlušina. S tím pak souvisí i nároky na odvoz tohoto odpadu.
- Ve variantě realizace metra se předpokládá vznik cca 1 235 – 1 290 tis. m³ odpadní zeminy a horniny.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Při realizaci rychlodráhy se předpokládá vznik cca 750 tis. m³ odpadní zeminy. Nároky na odvoz zeminy budou ve srovnání s realizací metra podstatně nižší.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Tato varianta je z hlediska produkce odpadů při uvažované realizaci 3 nových kolejových systémů nejnáročnější.

C/ HLEDISKA SOCIÁLNÍ

1. Vlivy na zdraví obyvatel

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta je z hlediska vlivů na zdraví obyvatel nejméně příznivá, neboť představuje v souvislosti s rozvojem území další zátěž komunikační sítě.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Je možné konstatovat, že obě posuzované varianty jsou při porovnání vůči variantě 0 (stávající stav dopravní obsluhy území) pozitivní z hlediska zdravotních rizik.

- Realizace prodloužení metra nebude představovat zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí.
- Z výsledků zpracované studie zdravotních rizik (příloha č. 3 této dokumentace) vyplývá, že varianta 1 (resp. varianta 2) je z hlediska hlukových emisí nejpříznivější.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Realizace záměru modernizace železniční trati spolu s odbočkou na letišti Ruzyně nebude v případě realizace opatření k eliminaci negativních vlivů záměru (např. protihlukové clony) spojena se zvýšeným rizikem pro obyvatele žijící v blízkosti železniční trati.
- V souvislosti s prodloužením tramvajové trati je možné očekávat negativní vlivy na akustickou situaci podél navržené trasy tramvajové trati. Velikost tohoto vlivu je třeba upřesnit v dalším stupni projektových příprav na základě zpracované akustické studie.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Vlivy posuzované varianty 4 na zdraví obyvatel je možné očekávat obdobné jako v předcházející variantě 3. Realizace prodloužení metra nebude představovat zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí.

D/ HLEDISKA EKONOMICKÁ

1. Investiční náklady

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta je při porovnání s ostatními variantami investičně nejméně náročná.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letišti Ruzyně

- Srovnávací studie variantního spojení letišti Ruzyně s centrem města (Metroprojekt, 2001) vyhodnotila celkové náklady na realizaci metra včetně zajištění vlakových souprav na 38 mld Kč.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Celkové náklady na realizaci rychlodráhy včetně odbočky na letišti Ruzyně se budou dle Srovnávací studie variantního spojení letišti Ruzyně s centrem města (Metroprojekt, 2001) pohybovat okolo 13,16 mld Kč.
- Náklady na realizaci prodloužení tramvajové trati nejsou v současné době přesně vyčísleny.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Tato varianta je investičně nejnáročnější.

2. Provozní náklady MHD

Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území

- Tato varianta je při porovnání s ostatními variantami z hlediska provozních nákladů nejméně náročná. V souvislosti s rozvojem města a zvýšenými nároky na přepravu je třeba očekávat posílení autobusových linek a tím pádem i vyšší provozní náklady MHD.

Varianta 1, resp. 2 – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

- Náklady na provoz metra byly vyčísleny dle Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města (Metroprojekt, 2001) na 536 mil. Kč/rok.

Varianta 3 – Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Celkové provozní náklady na realizaci odbočky na letiště Ruzyně z modernizované trati Praha - Kladno se budou dle Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města (Metroprojekt, 2001) pohybovat okolo 391 mil. Kč/rok.
- Náklady na provoz prodloužené tramvajové trati nelze v současné době podrobněji vyčíslit.

Varianta 4 – Varianta obsluhy území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy

- Tato varianta je nejnáročnější z hlediska provozních nákladů.

Shrnutí

Na základě předcházejícího vyhodnocení jednotlivých posuzovaných variant (varianta 0 - 4) z hlediska dopravního, ekologického, sociálního a ekonomického lze konstatovat následující:

A/ Hlediska dopravní

Z hlediska dopravního, resp. z hlediska budoucích potřeb rozvoje města a rozvoje dopravní infrastruktury je varianta 0 (stávající stav dopravní obsluhy území – tzv. nulová aktivní varianta) vždy méně příznivá oproti variantám 1 – 4.

Přínosem varianty 1, resp. 2 uvažující s prodloužením metra A z Dejvické na Ruzyň je zajištěna kvalitní dopravní obsluha městské části Praha 6 a okrajově i městské části Praha 5 a Praha 17. Navržená trasa má široké spádové území. Plošná obsluha území metrem je velmi dobrá. Metro obsluží řadu zdrojových, resp. cílových míst přepravy v území (např. stanice Motol, sídliště Petřiny, sídliště Dědina, dočasný autobusový terminál Veveslavín, autobusový terminál Dlouhá Míle či letiště Ruzyně). Atraktivita tohoto systému kolejové hromadné dopravy je díky krátkému časovému intervalu i době dosažení cílového místa vysoká.

Varianta 3 (stav dle platného územního plánu SÚ hl. m. Prahy) představuje obsluhu zájmového území severozápadní části města novou odbočkou na letiště Ruzyně z modernizované železniční trati Praha – Kladno, dále pak i prodloužením tramvajové trati z Evropské směrem na sídliště Dědina, Dlouhou Mílí a staré letiště Ruzyně. Tato varianta je z hlediska plošné obsluhy Prahy 6 méně příznivá než varianta 4 uvažující i s realizací metra v této oblasti.

Varianta 4 umožňuje do budoucna optimální možnost volby mezi třemi novými kolejovými systémy v daném území (metro + železnice + tramvaj). Cílem územního plánu je pro tuto volbu zajistit územní předpoklady.

B/ Hlediska ekologická

Ve variantě 0 je možné při uvažování výhledového rozvoje území očekávat další neúměrné zatížení komunikační sítě, z čehož vyplývají negativní vlivy na akustickou situaci, znečištění ovzduší a případné negativní vlivy dopravy spojené s šířením vibrací do okolí komunikační sítě.

Varianta 1 (resp. varianta 2), tj. realizace podpovrchového kolejového systému, se v oblasti životního prostředí jeví jako velmi příznivá v řadě aspektů. Jedná se především o minimální negativní vlivy daného dopravního systému na faunu, flóru, zábor půd, systém ÚSES, povrchové vody, akustickou situaci či krajinný ráz. Některých složek životního prostředí (např. vliv na systém NATURA, zvláště chráněná území) se záměr nedotkne vůbec. Mezi negativní vlivy realizace metra na životní prostředí patří především zásah do geologického prostředí či vliv na podzemní vody.

Realizací metra budou zmírněny negativní vlivy na životní prostředí, které s sebou přináší varianta 0. V souvislosti s variantou 1, resp. 2 je možné očekávat určitý pokles intenzit dopravy na stávající komunikační síti. Z toho plynou i pozitivní vlivy na životní prostředí, především pak vlivy na akustickou situaci a znečištění ovzduší.

Varianta 3 předpokládá dle platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy možnost realizace nových povrchových kolejových systémů v daném území. Negativní vlivy na životní prostředí je možné očekávat především v souvislosti se záborem půd, vlivy na faunu a flóru či vlivy na akustickou situaci v zájmovém území.

Varianta 4 představuje možný stav po změně územního plánu, tj. realizaci všech 3 nových kolejových systémů v území. Jak již bylo uvedeno, realizace podpovrchového kolejového systému (metra) přináší minimální negativní vlivy, resp. minimální rizika pro životní prostředí. Z hlediska negativních vlivů na životní prostředí je realizace povrchových kolejových systémů spojena především se záborem půd, vlivy na faunu a flóru či vlivy na akustickou situaci v zájmovém území.

C/ Hlediska sociální

Varianta 0 je nejméně příznivá z hlediska vlivů na zdraví obyvatel, neboť představuje v souvislosti s rozvojem území další dopravní zátěž komunikační sítě a tím i obyvatelstva žijícího podél dotčených komunikací.

Obě varianty 1 (resp. 2) nebudou z hlediska vlivů na zdraví obyvatel představovat zvýšené riziko. V porovnání s variantou 0 je realizace metra pozitivní z hlediska zdravotních rizik.

Z hlediska vlivů na zdraví obyvatel byly vyhodnoceny varianty 3 a 4 jako rovnocenné.

D/ Hlediska ekonomická

Varianta 0 se jeví při porovnání s ostatními variantami jako investičně a provozně nejméně náročná. I v této variantě je však nutno počítat s provozními nároky, resp. investičními v souvislosti s nutností posílení autobusových linek v závislosti na dalším rozvoji území.

Varianta 1 (resp. varianta 2) je investičně i provozně náročná. Značnou část investičních nákladů však lze pokrýt z fondů Evropské unie.

Varianta 3 (tj. stav před změnou územního plánu) se při porovnání s variantou 4 (tj. stav po provedení změny územního plánu) jeví optimálnější z hlediska ekonomických nároků.

Varianta 4 představuje obsluhu území všemi třemi novými kolejovými systémy (metro + železnice + tramvaj), tj. možný stav po provedení změny územního plánu. Tato varianta je spíše hypotetická, neboť se z hlediska ekonomické efektivity nepředpokládá realizace všech tří kolejových systémů v daném území.

7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY

Následující část obsahuje přehled navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Vzhledem k tomu, že v současné fázi projektových příprav nelze specifikovat podrobná opatření na ochranu životního prostředí, je v dokumentaci posouzen širší rámec možných dopadů provedení navrhované změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy a v této části dokumentace SEA jsou navržena opatření v obecné rovině, které je třeba při další přípravě záměru zohlednit.

Záměr (realizace prodloužení metra) naplňuje svým charakterem dikci bodu č. 9.3 „*Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek*“ přílohy č. 1 (kategorie II – záměry vyžadující zjišťovací řízení) zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Jedná se tedy o záměr, který bude potřeba v dalších fázích projektových příprav podrobně posoudit v rámci procesu EIA. Z tohoto procesu vyplynou další konkrétní opatření na ochranu životního prostředí.

Hluk

- V případě realizace prodloužení metra vypracovat detailní akustickou studii, a to pro fázi provozu (posouzení stacionárních zdrojů hluku) i výstavby metra. V rámci této studie vypracovat návrh případných protihlukových opatření na ochranu chráněných objektů.
- Odvozové/dovozové trasy musí být navrženy tak, aby průjezd obslužné staveništní dopravy po městských komunikacích a tedy i dotčení chráněné zástavby bylo minimální.
- Hlučné stavební práce v oblastech, kde je v blízkosti obytná zástavba soustředit pouze do doby, kdy je pravděpodobné zasažení minimálního počtu obyvatel nadměrným hlukem, tzn. v pracovní dny mezi 8 a 14 hodinou.

Vibrace

- Navrhnout příslušná technická opatření tak, aby bylo minimalizováno šíření vibrací při výstavbě a provozu metra.

Vody

- Před zahájením stavby provést podrobný hydrogeologický průzkum, který přesně specifikuje dané poměry v zájmovém území.
- V souvislosti s výstavbou prodloužení metra A je možné očekávat změny úrovně hladin podzemních vod. Proto je vhodné v předstihu před zahájením vlastních prací realizovat účelovou pozorovací síť vrtů v okolí navržené trasy.

- V tomto stupni zatím nelze vyloučit agresivitu vody vůči betonu a železu, a proto doporučujeme v přípravných pracích věnovat pozornost chemickému složení podzemní vody a zejména obsahům jejích agresivních složek.
- Zajistit napojení metra na veřejný vodovod a městskou kanalizační síť.
- Při projektování parkovišť a odstavných ploch navrhnout vhodné odvodnění těchto ploch tak, aby bylo zamezito úniku škodlivých látek do prostředí (zajistit zachycení uniklých ropných látek).

Geologické poměry

- Před zahájením stavby provést podrobný inženýrsko-geologický průzkum, který přesně specifikuje dané poměry v zájmovém území.

Na základě tohoto průzkumu navrhnout přesný postup výstavby v daných geologických podmínkách.

Půdy

- Při výstavbě zajistit skrývku a odvoz svrchních kulturních vrstev zeminy a jejich využití na vhodných lokalitách (např. v rámci rekultivace lomů či skládek; pro finální terénní úpravy okolí objektů realizovaných v souběhu s výstavbou metra).
- V souvislosti s výstavbou dbát na eliminaci degradačních procesů půd (zejména kontaminace a eroze půd).
- Při výkopových pracích provést rozbor, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi má být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

V případě kontaminace půdy či horninového podloží je třeba znečištěnou zeminu odtěžit a příslušným způsobem sanovat.

Stabilita svahů, poklesy terénu

- V průběhu výstavby bude třeba organizačními a technologickými opatřeními minimalizovat možné poklesy terénu a stávající zástavby, včetně zajištění příslušného monitoringu (např. v oblasti Na Dědině, Veleslavín, atd.).
- Při návrhu postupu výstavby metra bude nutné příslušně zajistit stabilitu zástavby v lokalitě Šafránka.
- V nadloží stanice Motol je sesuvný svah na okraji křídové tabule. V každém případě je nutno minimalizovat zásahy do stávající vzrostlé vegetace, která přispívá ke stabilitě svahu Motolských strání.

Fauna a flóra

- V případě kácení vzrostlé zeleně provést ocenění kácených porostů a realizovat náhradní výsadbu.
- Zamezit expanzi invazních druhů rostlin (např. v souvislosti se skrývkovými pracemi).
- Minimalizovat zásah do celoměstského systému zeleně.

Krajinný ráz

- Architektonickou koncepci povrchových objektů metra (především případné povrchové vestibuly stanic metra Dědina a Dlouhá Míle) řešit tak, aby nedošlo k narušení krajinného rázu.
- Zvýšenou pozornost věnovat i způsobu uložení přebytečné zeminy a horniny tak, aby nedošlo k narušení krajinného rázu.

Odpady

- Finální výběr míst pro uložení vytěžené zeminy a horniny zvolit tak, aby byly v co nejmenší míře dotčeny přetížené městské komunikace a aby byla co nejméně dotčena chráněná zástavba (tj. odvoz zeminy a horniny důsledně směřovat co nejkratší trasou ven z hlavního města).
- Navrhnout nejvhodnější využití odpadní zeminy a horniny (pro realizaci násypů staveb v zájmovém území – např. Břevnovská radiála či paralelní RWY letiště Praha Ruzyně; využití pro rekultivaci skládek či lomů, atd.).

Archeologie

- Dotčené území posuzované změny územního plánu je územím s možným výskytem archeologických nálezů. Při provádění zemních prací je vhodné zajistit archeologický dozor.

Výstavba

- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- V souvislosti s ražením metra vytipovat prostory pro montáž a demontáž razící techniky.
- Ve fázi výstavby omezit nebezpečí úniku ropných či jiných nebezpečných látek do okolí. Toto nebezpečí lze minimalizovat pravidelnou údržbou vozového parku a mechanizace a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami.
- Věnovat zvýšenou pozornost organizaci výstavby, zejména z hlediska omezování prašnosti, hluku při provádění stavebních činností.

8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIŠ, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ

8.1 Postup posouzení vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí a veřejné zdraví a důvody pro výběr posuzovaných variant

V rámci dokumentace SEA byly v první řadě identifikovány silné a slabé stránky životního prostředí v daném území. Následně byly identifikovány silné a slabé stránky posuzované změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy na životní prostředí. Zvolený postup je jakousi modifikací SWOT analýzy.

Posuzovaná Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy je řešena ve dvou variantách vedení trasy prodloužení metra A (varianta 1 a varianta 2). Tyto varianty trasy prodloužení metra A byly mezi sebou porovnávány z hlediska vlivů na jednotlivé složky ŽP a obyvatelstvo (viz. kapitola 6.1 této dokumentace SEA).

Varianty prodloužení metra A jsou dále porovnávány s dalšími možnými varianty dopravní obsluhy daného území³:

- *Varianta 0 – „Aktivní nulová varianta“*
- *Varianta 3 - „Obsluha území dle platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“*
- *Varianta 4 - „Obsluha území vyplývající ze změny platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy“*

Porovnání všech posuzovaných variant z hlediska dopravního, ekologického, ekonomického a sociálního je předmětem kapitoly 6.2 této dokumentace SEA.

Výše popsané varianty 0 – 3 jsou mezi sebou v rámci dokumentace SEA podrobněji porovnávány především z hlediska vlivů na akustickou situaci, znečištění ovzduší a zdravotní rizika. Vyhodnocení je provedeno na základě bilance emisí, přičemž lze konstatovat, že změny v emisích se zákonitě promítnou i do imisní bilance.

Varianta 4 nepředstavuje z hlediska sledovaných změn v intenzitách dopravy na komunikační síti zájmového území významný rozdíl oproti variantě 3. Vzhledem k tomu, že se jedná spíše o hypotetickou variantu, nebyla podrobněji posuzována z hlediska znečištění ovzduší, hluku a zdravotních rizik. V případě, že by letiště Ruzyně bylo obsluženo dvěma kolejovými systémy hromadné dopravy (metro + železnice) je možné očekávat, že se přepravní zátěže přirozeně rozdělí mezi oba systémy podle atraktivity užitého prostředku ve vztahu k zdrojovému a cílovému pohybu cestujících.

³ Formulace posuzovaných variant vzešla z výsledků jednání zpracovatele dokumentace SEA s pořizovatelem změny územního plánu (ÚRM).

Potřebné údaje pro zpracování dokumentace SEA byly získány:

- z podkladů zapůjčených zpracovatelem změny Z 1344/00 územního plánu (viz. seznam podkladů),
- z územně plánovacích podkladů sídelního útvaru hl. m. Prahy,
- jednáním s dotčenými orgány a organizacemi (ÚRM, ROPID, Magistrát hl.m. Prahy, atd.),
- literární rešerší (viz. seznam použité literatury),
- vlastním terénním průzkumem.

8.2 Specifikace problémů, které se vyskytly při posouzení vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí a veřejné zdraví

Doprava (resp. hluk a ovzduší)

Použité intenzity dopravy pro jednotlivé hodnocené varianty 0, 1 (resp. 2) a 3 ve výhledovém roce 2020 jsou odborným odhadem Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy a Útvaru rozvoje hlavního města Praha.

Intenzity automobilové dopravy pro současný stav (rok 2006) byly hodnoceny na základě údajů i intenzitách dopravy v roce 2005 z databáze ÚDI Praha. Vzhledem k tomu, že se nepředpokládá výrazný meziroční nárůst dopravy byla pro hodnocení stávajícího stavu v roce 2006 použita data ÚDI z roku 2005. Intenzity dopravy v noční době (22 - 6 hod) byly uvažovány jako 10 % z celodenních intenzit dopravy.

V kartogramech uvedených v dopravně-inženýrských podkladech (příloha č. 4 dokumentace SEA) jsou počty jízd všech vozidel zaokrouhleny na stovky, počty jízd pomalých a těžkých vozidel na desítky. Vzniklé nepřesnosti jsou způsobeny výše uvedeným zaokrouhlovacím procesem.

Další neurčitost plyne ze stanovení koeficientů pro výpočet intenzit a přerozdělení dopravy. Faktorem, který omezuje přesnost matematického modelování pro výpočty hluku a ovzduší, je i vzdálený výhled předpokládaného provozu na komunikační síti (2020), kdy je obecně odhadována technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry na základě znalostí současných technologií a trendů obměny vozového parku v České republice.

Předložené výsledky dále odpovídají stupni rozpracovanosti projektu a podrobnosti dalších poskytnutých vstupních údajů.

Geologie, hydrogeologie a půdy

V souvislosti s posuzovanou koncepcí nebyl uskutečněn detailní účelový geologický a hydrogeologický průzkum. Hodnocení vychází z dostupných údajů a průzkumů, které byly realizovány v souvislosti s předcházející či teprve plánovanou stavební činností v blízkém okolí a z geologických a hydrogeologických map zájmového území. Pro tento stupeň (posouzení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy) jsou tyto podklady postačující.

Pro přesnější zhodnocení vlivu výstavby a následného provozu záměru by bylo vhodné zpracovat podrobný hydrogeologický a inženýrsko-geologický průzkum v místě projektované stavby.

V souvislosti s posuzováním prodloužením trasy metra A nejsou přesně specifikovány nároky na trvalý zábor půd.

Fauna, flóra

Provedené terénní šetření v území dotčeném navrženou změnou územního plánu dle názoru zpracovatele dokumentace SEA poskytuje dostatečný přehled o fauně a flóře daného území. Průzkumy potvrzují, že se v dotčeném území nevyskytují cenné přírodní biotopy, které by vyžadovaly speciální pozornost či ochranu.

Hodnocení zdravotních rizik

Každé hodnocení zdravotního rizika je nevyhnutelně spojeno s určitými nejistotami, danými použitými daty, expozičními faktory, odhady chování populace apod. Při hodnocení rizika hluku a rizik plynoucích ze znečištění ovzduší se většinou setkáváme s těmito základními okruhy nejistot:

1/ Jedna ze základních nejistot vyplývá z údajů o intenzitě hlukové expozice – modelování je pro odhad hlukové expozice většinou vhodnější než měření, podmínkou ale je, aby se vycházelo ze správných podkladů, např. pokud jde o intenzitu dopravy na komunikaci. Většinou však dostatečně nepostihuje hlukové pozadí z jiných zdrojů, které nejsou posuzovány. Proto bývá vhodné ověření měření ve vybraných referenčních bodech.

2/ Nejistota vyplývá i z hodnocení rizik na základě výsledků emisního zatížení.

3/ Další nejistota se může projevit v případech hodnocení hlukové zátěže většího území, kdy velmi záleží na stanovení dostatečného počtu reprezentativních bodů.

4/ Nejistota může být i z přijetí konzervativního přístupu s vědomím nadhodnocení průměrné expozice a odhad rizika provedený cíleně pro nejvíce exponované objekty s vědomím, že v ostatní části území bude situace příznivější.

5/ Další nejistota vychází z přesné neznalosti počtu exponovaných osob a z míry rizika zdravotního poškození a z neznalosti citlivých populačních skupin.

6/ Popisované vztahy mezi hlukovou expozicí a jejím účinkem nelze považovat za absolutně platné za všech podmínek.

7/ Další nejistota je způsobená vlivem konkrétních místních podmínek a rozdílným stupněm vnímavosti a citlivosti exponované populace.

8/ Hodnocení zdravotních rizik se zpracovává na základě znalostí emisního zatížení, ale vzhledem k tomu, že plánovaná změna územního plánu je posuzována na úrovni změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, a k tomu byly spočteny změny v emisních koncentracích, je i toto hodnocení provedeno ze změn v emisní situaci tzn. pouze porovnání variant.

9/ Určení nebezpečnosti vychází z úrovně současného vědeckého poznání vztahu mezi znečištěním ovzduší a poškozením zdraví.

10/ Spolehlivost vypočtených emisních koncentrací použitými rozptylovými modely je omezena, neboť v zástavbě dochází k turbulenci a změnám směru vzdušných proudů, které modely nezohledňují.

11/ Pouze orientační hodnocení expozice při neznalosti bližších údajů o exponované populaci (přesné počty lidí, složení, citlivé skupiny populace, doba trávená v místě bydliště apod.).

12/ Určitá míra nejistoty je samozřejmě spojená i se stanovením použitých referenčních nebo doporučených hodnot WHO a závěrů epidemiologických studií.

13/ Celkově byl při odhadu expozice a rizika pro vyloučení pochybností použit konzervativní způsob, který skutečnou expozici a riziko nadhodnocuje.

Fáze výstavby

Vzhledem k tomu, že není znám dodavatel stavby a podrobný plán organizace výstavby, není možné přesně kvantifikovat vlivy vlastní výstavby na okolní prostředí. Detailní vyhodnocení vlivů výstavby metra bude možné až po upřesnění materiálových toků, plánu organizace výstavby a také na základě dispozic dodavatele stavby (strojové a materiálové vybavení).

9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) Vlivu Změny ÚPN SÚ HL. M. PRAHY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k tomu, že v současné fázi projektových příprav nelze specifikovat podrobná opatření na ochranu životního prostředí, je v dokumentaci posouzen širší rámec možných dopadů provedení navrhované koncepce a v této části dokumentace SEA jsou navržena opatření v obecné rovině, které je třeba při další přípravě záměru zohlednit.

Záměr (realizace prodloužení metra) naplňuje svým charakterem dikci bodu č. 9.3 „*Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek*“ přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Jedná se tedy o záměr, který bude potřeba v dalších fázích projektových příprav podrobně posoudit v rámci procesu EIA. Z tohoto procesu vyplynou další konkrétní opatření na ochranu životního prostředí.

Pro sledování vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí a obyvatelstvo byly stanoveny následující základní ukazatele:

Hluk

- hluková zátěž dotčené chráněné zástavby v souvislosti se stavební činností a obslužnou staveništní dopravou
- hluková zátěž dotčené chráněné zástavby v souvislosti provozem metra

Vibrace

- ovlivnění chráněné zástavby z hlediska šíření vibrací z výstavby metra
- ovlivnění chráněné zástavby z hlediska šíření vibrací z provozu metra

Ovzduší

- imisní zátěž území v souvislosti se stavební činností a obslužnou staveništní dopravou

Vody

- ovlivnění hydrogeologické charakteristiky dotčeného území
- ovlivnění režimu podzemních vod v zájmovém území
- ovlivnění režimu vod v dotčených povrchových tocích
- ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod

Půda a geologické poměry

- míra ovlivnění geologických poměrů v zájmovém území
- rozsah trvalého záboru půd pro stavbu
- ovlivnění stability svahů ohrožených svahovými pohyby
- vliv na poklesy terénu v souvislosti s realizací stavby metra

Fauna, flóra a ekosystémy

- rozsah zásahu do ekosystémů
- rozsah zásahu do celoměstského systému zeleně
- šíření nepůvodních (invazních) druhů rostlin
- rozsah kácení porostů vzrostlé zeleně

Odpady

- nakládání s odpady z výstavby metra
- nakládání s odpady z provozu metra

Krajinný ráz

- vliv realizovaných povrchových objektů metra na krajinný ráz

Vliv na dotčenou městskou část a urbanismus území

- demografický potenciál trasy
- míra zhodnocení daného území
- ekonomický rozvoj území v souvislosti s kvalitním dopravním napojením dané oblasti

Zdravotní rizika

- zdravotní rizika obyvatelstva související s výstavbou a provozem metra

10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY

V této fázi posuzování vlivů na životní prostředí jsou navržena obecná opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů, ke kterým by mohlo dojít při provádění změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

V obecné rovině jsou tato opatření uvedena v kapitole č. 7 *Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy* této dokumentace SEA.

Posuzovaná změna územního plánu zahrnuje ve své podstatě záměr, který svým charakterem bude podléhat hodnocení podle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr naplňuje bod č. 9.3 „*Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek*“ přílohy č. 1 (kategorie II) citovaného zákona. Součástí oznámení, resp. dokumentace EIA bude tedy i návrh konkrétních opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí.

11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU

Posuzovaná trasy prodloužení metra A je již v daném území stabilizována, a proto byla v rámci dokumentace SEA trasa prodloužení metra hodnocena pouze v jedné variantě.

Dokumentace SEA se v této kapitole zaměřuje na souhrn kritérií pro výběr projektu, které by měly být zohledněny v dalších fázích přípravy záměru. V konkrétních bodech tak tato kapitola navazuje na kapitolu č. 9, která se zabývá obecným stanovením monitorovacích ukazatelů vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí.

Hluk

- V případě realizace výstavby je nutná organizační preference provádění hlučných prací v době, kdy je pravděpodobné zasažení minimálního počtu obyvatel nadměrným hlukem, tzn. v pracovní dny mezi 8 a 14 hodinou.
- Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na minimální hlučnost použitých mechanismů tak, aby jejich činnost při výstavbě nezpůsobila zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.
- Odvozové/dovozové trasy volit tak, aby průjezd obslužné staveništní dopravy po městských komunikacích a tedy i dotčení chráněné zástavby bylo minimální.
- Je třeba, aby starší okna chráněných prostorů u vytipované zástavby v těsném okolí staveniště byla před zahájením stavby překontrolována a příp. dotěsněna tak, aby po přechodnou dobu možného překročení limitních hladin ve venkovním prostoru byly splněny požadavky na hodnoty hluku ve vnitřních chráněných prostorech obytných objektů.
- Provoz stacionárních zdrojů hluku při provozu metra musí splňovat hygienické limity pro denní a noční dobu (50/40 dB) dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Vibrace

- Navrhnout příslušná technická opatření tak, aby bylo minimalizováno šíření vibrací při výstavbě a provozu metra.

Ovzduší

- Při plánování stavby preferovat používání moderních stavebních mechanismů se sníženou emisí znečišťujících látek do ovzduší.
- V době výstavby z důvodu snížení prašnosti zajistit pravidelné skrápění staveniště, provádět důsledné čištění mechanismů vyjíždějících ze stavby, zamezit úniku přepravovaného materiálu jeho zakrytím na vozidlech, zajistit udržování pořádku na staveništi a jeho oplocení.

Vody

- Navrhnout příslušná technická opatření tak, aby byl minimalizován negativní vliv realizace metra na hydrogeologické charakteristiky zájmového území.
- V případě potřeby navrhnout příslušná technická opatření tak, aby bylo minimalizováno ovlivnění režimu vod v dotčených povrchových tocích (např. Šárecko-Litovický potok).
- Při projektování parkovišť a zpevněných ploch zvolit vhodné odvodnění těchto ploch tak, aby bylo zamezeno úniku škodlivých látek do prostředí.

Půda a geologické poměry

- Na základě detailního vyhodnocení geologických poměrů v zájmovém území zvolit nejvhodnější postup výstavby i s ohledem na minimalizaci poklesů terénu.
- Zvolit nejvhodnější postup výstavby v lokalitě ohrožené svahovými pohyby (Motolské stráně).

Fauna a flóra

- Zamezit expanzi invazních druhů rostlin (např. v souvislosti se skrývkovými pracemi).
- Účinně chránit dřeviny nebo i celé porosty dřevin nacházející se v blízkosti staveniště a na staveništi před možným poškozením různými technickými opatřeními (oplocení, bednění atd.).
- Nezbytné kácení dřevin provádět mimo hnízdní období.
- V případě, že bude nutné vést výkopy (např. pro sítě) mezi stromy, bude třeba dodržet ochranná opatření podle ČSN 83 9061.
- Likvidovanou zeleň kompenzovat dle §9 zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění.
- Minimalizovat zásah do celoměstského systému zeleně.
- Zajistit kvalitní ozelenění vzrostlými stromy.

Krajinný ráz

- Zvolit optimální architektonickou koncepci realizovaných povrchových vestibulů a dalších doprovodných objektů metra s ohledem na možné narušení krajinného rázu.

Archeologie

- Vzhledem k tomu, že není zcela vyloučena možnost archeologického nálezu, doporučujeme spolupracovat s archeologem, který by měl jak před zahájením, tak i po celou dobu stavební akce sledovat průběh zemních prací (tj. archeologický dohled), aby mohl včas reagovat na vzniklé situace.

Odpady

- Musí být zpracován podrobný plán nakládání s odpady, včetně specifikace množství, druhů vznikajících odpadů a prostor pro jejich shromažďování.
- V období výstavby a provozu metra je třeba minimalizovat vznik odpadů.

- Preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.
- Finální výběr míst pro uložení vytěžené zeminy a horniny zvolit tak, aby byla v co nejmenší míře dotčeny přetížené městské komunikace a aby byla co nejméně dotčena chráněná zástavba podél přepravních tras.
- Navrhnout nejvhodnější využití odpadní zeminy a horniny (pro realizaci násypů staveb v zájmovém území – např. Břevnovská radiála, dostavba silničního okruhu či paralelní RWY letiště Praha Ruzyně; využití pro rekultivaci skládek či lomů, pro finální terénní úpravy okolí objektů realizovaných v souběhu s výstavbou metra, atd.).

Zdravotní rizika

- Preferovat postup organizace výstavby (vč. návrhu odvozových/dovozových tras), který bude z hlediska možných zdravotních rizik obyvatelstva nejpříznivější.

Výstavba

- V dalším stupni projektové dokumentace zpracovat pro etapu výstavby podrobný plán organizace výstavby (POV), a to především s ohledem na minimalizaci vlivu staveništní dopravy a strojního nasazení na chráněnou obytnou zástavbu.
- Celý proces výstavby je nutno organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody.
- Předem seznámit obyvatele dotčených obytných objektů s harmonogramem výstavby.
- Ve spolupráci s městskou částí Praha 6, resp. Praha 5 bezodkladně řešit případné stížnosti obyvatelstva.
- Postup a organizaci výstavby připravit tak, aby byl maximálně omezen počet výjezdů ze stavby a pohyb vozidel a stavební techniky, a aby byl prováděn v maximální míře pouze na staveništi.
- V maximální míře koordinovat stavební činnost všech plánovaných staveb v severozápadní části hlavního města tak, aby byly vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo minimalizovány.
- Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti.

12. VLIV ZMĚNY ÚPN SÚ HL. M. PRAHY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Hodnocení vlivu změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na veřejné zdraví by v obecné rovině mělo poskytnout zhodnocení případného vlivu realizace záměru, resp. změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na zdraví obyvatel v dotčeném území.

Pro účely vyhodnocení možných vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na veřejné zdraví byla zpracována samostatná studie, která tvoří přílohu č. 3 (Vliv změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy na veřejné zdraví) této dokumentace.

Metoda hodnocení zdravotních rizik

V hodnocení závažnosti nepříznivých vlivů na veřejné zdraví je v posledních letech stále více využívána **metoda hodnocení zdravotních rizik** (*Health Risk Assessment*).

Cílem hodnocení zdravotních rizik je obecně poskytnutí hlubší informace o možném vlivu nepříznivých faktorů na zdraví a pohodu obyvatel, nežli je možné pouhým srovnáním intenzit jejich výskytu s limitními hodnotami, danými platnými předpisy. Tyto limitní hodnoty někdy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nemusí zaručovat úplnou ochranu zdraví a tím spíše pohody lidí, zejména pak skupin populace se zvýšenou citlivostí k danému faktoru. Příkladem mohou být imisní limity pro klasické škodliviny v ovzduší, nebo korekce k limitním hodnotám hluku z dopravy.

Především však u mnoha látek, pro které nejsou stanoveny úřední limity, je metoda hodnocení zdravotních rizik jediným způsobem, jak hodnotit závažnost a přípustnost jejich výskytu v prostředí člověka z hlediska ochrany zdraví.

Stále častěji se také setkáváme se situacemi, kdy v podstatě jediným důvodem zpracování i obsáhlých analýz rizika jsou obavy veřejnosti, zejména při projednávání umístění nových provozů, zavádění nových technologií nebo projektování dopravních staveb. I tyto situace je třeba považovat za legitimní důvod ke zpracování analýzy rizika, jejímž cílem je vyvrácení obav lidí o své zdraví, pokud nejsou odůvodněné.

Základní metodické postupy hodnocení zdravotních rizik (*Health Risk Assessment*) byly vypracovány v sedmdesátých letech Americkou agenturou pro ochranu životního prostředí (dále US EPA) a jsou dále rozvíjeny a zdokonalovány. Ve stále větší míře jsou v nich využívány i metody a výsledky epidemiologie prostředí. Nedílnou součástí tohoto procesu je i komunikace o riziku, tj. poskytnutí adekvátní a srozumitelné informace veřejnosti.

Mezi základní metodické podklady pro hodnocení zdravotních rizik v České republice patří např. Metodický pokyn odboru ekologických rizik a monitoring MŽP ČR k hodnocení rizik č.j. 1138/OER/94, Vyhláška MZ č. 427/2004 Sb., kterou se stanoví bližší podmínky hodnocení rizika chemických látek pro zdraví člověka a Manuál prevence v lékařské praxi díl VIII. Základy hodnocení zdravotních rizik, vydaný v roce 2000 Státním zdravotním ústavem Praha. Z dalších materiálů se jedná především o autorizační návody a literaturu doporučenou ke kurzu a zkoušce odborné způsobilosti v rámci autorizace k hodnocení zdravotních rizik, kterou od 1.1.2004 ukládá zákon č. 258/2000 Sb.

Vlastní odhad zdravotního rizika obecně zahrnuje čtyři základní kroky:

Prvním krokem je **identifikace nebezpečnosti**, při které se zjišťuje, jakým způsobem a za jakých podmínek může daná látka nepříznivě ovlivnit lidské zdraví. Zdrojem informací jsou toxikologické databáze a literatura obsahující výsledky pozorování a epidemiologických studií u lidí, experimentů na pokusných zvířatech nebo laboratorních testů.

Druhým krokem je **charakterizace nebezpečnosti**, která má objasnit kvantitativní vztah mezi dávkou dané škodliviny a mírou jejího účinku, což je nezbytným předpokladem pro možnost odhadu míry rizika. V zásadě se přitom rozlišují dva typy účinků chemických látek.

U látek, které nejsou podezřelé z účasti na karcinogenním působení, tedy vyvolání vzniku zhoubných nádorových onemocnění, se předpokládá tzv. **prahový účinek**.

Tento účinek, většinou spočívající ve poškození různých systémů v organismu, se projeví až po překročení kapacity fyziologických detoxikačních a reparačních obranných mechanismů v organismu. Lze tedy identifikovat míru expozice, která je pro organismus člověka ještě bezpečná a za normálních okolností nevyvolá nepříznivý efekt. Úroveň této expozice pro konkrétní látky se odvozuje buď z výsledků epidemiologických studií známých účinků u člověka nebo pomocí pokusů na laboratorních zvířatech s použitím faktorů nejistoty.

Uvádí ji např. WHO ve Směrnici pro kvalitu ovzduší jako zdravotně zdůvodněné návrhy limitních koncentrací, nebo je stanovena jako tzv. referenční koncentrace různými vědeckými institucemi.

U látek podezřelých z karcinogenity u člověka se předpokládá **bezprahový účinek**. Vychází se přitom ze současné představy o vzniku zhoubného bujení, kdy vyvolávajícím momentem může být jakýkoliv kontakt s karcinogenní látkou. Nelze zde tedy stanovit ještě bezpečnou dávku a závislost dávky a účinku se při klasickém postupu dle metodiky US EPA vyjadřuje ukazatelem, vyjadřujícím míru karcinogenního potenciálu dané látky. Tímto ukazatelem je faktor směrnice rakovinového rizika, odvozený extrapolací z prokázaného vztahu dávky a účinku při experimentu nebo vysoké expozici např. v pracovním prostředí, do oblasti nízkých dávek reálných v životním prostředí. Pro zjednodušení se pro standardní expoziční scénář při inhalaci z ovzduší může použít jednotka karcinogenního rizika, která je vztažená přímo ke koncentraci karcinogenní látky ve vzduchu.

Třetím, často nejsložitějším krokem v odhadu rizika, je **hodnocení expozice**. Na základě znalosti dané situace se při něm sestavuje expoziční scénář, tedy představa, jakými cestami a v jaké intenzitě a množství je konkrétní populace exponována dané látce a jaká je její dávka. Cílem je přitom postihnout nejen průměrného jedince z exponované populace, nýbrž i reálně možné případy osob s nejvyšší expozicí a obdrženou dávkou. Zohledňují se též citlivé podskupiny populace, u kterých předpokládáme zvýšené riziko.

Čtvrtým konečným krokem v odhadu rizika, který shrnuje všechny informace získané v předchozích etapách, je **charakterizace rizika**, kdy se snažíme dospět ke kvantitativnímu vyjádření míry reálného konkrétního zdravotního rizika za dané situace, která může sloužit jako podklad pro rozhodování o opatřeních, tedy pro řízení rizika.

U toxických nekarcinogenních látek je míra rizika většinou vyjádřena pomocí poměru konkrétní zjištěné expozice či dávky k expozici nebo dávce, považované za ještě bezpečnou. Tento poměr se nazývá **kvocient nebezpečnosti** (Hazard Quotient – HQ), popřípadě při součtu kvocientů nebezpečnosti u současně se vyskytujících látek s podobným systémovým toxickým účinkem se jedná o **index nebezpečnosti** (Hazard Index – HI). Při kvocientu nebo indexu nebezpečnosti vyšším než 1 již hrozí riziko toxického účinku. Mírné překročení hodnoty 1 po kratší dobu však ještě nepředstavuje závažnou míru rizika.

U některých škodlivin, jako je tomu v daném případě u oxidu dusičitého a prašného aerosolu, současné znalosti neumožňují odvodit prahovou dávku či expozici a k vyjádření míry rizika se používá předpověď výskytu zdravotních účinků u exponovaných lidí s použitím vztahů závislosti účinku na expozici z epidemiologických studií.

V případě možného karcinogenního účinku, jako je tomu v daném případě u benzenu a beno(a)pyrenu, je míra rizika vyjadřovaná jako celoživotní vzestup **pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění** (Individual Lifetime Cancer Risk – ILCR) u jedince z exponované populace, tedy teoretický počet statisticky předpokládaných případů nádorového onemocnění na počet exponovaných osob. Za ještě přijatelné karcinogenní riziko je považováno celoživotní zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění ve výši 1×10^{-6} , tedy jeden případ onemocnění na milion exponovaných osob, prakticky vzhledem k přesnosti odhadu však spíše v řádové úrovni 10⁻⁶.

Zmíněné metodické postupy hodnocení zdravotních rizik jsou primárně určeny k hodnocení rizika chemických látek z prostředí, ale principiálně je možné je využít i v případě hodnocení rizika fyzikálních faktorů prostředí, v daném případě hluku z dopravy.

Nezbytnou součástí odhadu rizika je analýza nejistot se kterými je každý odhad rizika nevyhnutelně spojen. Jejich přehled a kritický rozbor zkvalitní pochopení a posouzení dané situace a je třeba je zohlednit při řízení rizika.

Výsledky a závěry provedeného hodnocení zdravotních rizik

Jak je uvedeno v úvodu kapitoly, podrobné vyhodnocení zdravotních rizik na základě zpracované akustické a rozptylové studie je prezentováno v samostatné příloze č. 3 dokumentace SEA.

Vyhodnocením výstupů rozptylové studie lze i přes všechny uvedené nejistoty konstatovat, že realizace záměru „Změna Z 1344/00 územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy – prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na letiště Ruzyně“ nepředstavuje riziko pro lidské zdraví. Naopak by mělo dojít k mírnému snížení emisního a v důsledku toho i imisního zatížení a tím nebudou sledované látky představovat zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí.

Na základě vyhodnocení výstupů akustické studie, lze i přes všechny uvedené nejistoty konstatovat, že realizací předkládané změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy (Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na letiště Ruzyně) dojde k mírnému snížení akustického zatížení obyvatel v okolí a lze tak konstatovat, že realizace záměru nebude představovat riziko nepříznivých zdravotních účinků hluku.

13. NETECHNICKÉ SHRUTÍ ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI

Předmět změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy

„Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“

Předkladatel změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Útvar rozvoje hl. m. Prahy

Hradčanské náměstí 8

118 54 Praha 1

Zpracovatel dokumentace SEA

E K O L A group, spol. s r. o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

Předmět předložené dokumentace

Na základě zjišťovacího řízení ze dne 17. 3. 2005 byla vypracována předkládaná dokumentace SEA, která je součástí Návrhu změny Z 1344/00 územního plánu SÚ hl. m. Prahy.

Účelem předkládaného materiálu je posouzení vlivů navržené změny Z 1344/00 „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“ územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy na životní prostředí. Změna Z 1344/00 byla vzhledem k rozsahu vyňata z 6. vlny změn územního plánu hl. m. Prahy a je posuzována samostatně.

Tato dokumentace je vypracována přiměřeně v rozsahu přílohy č. 9 zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění. Cílem dokumentace je popis a zhodnocení vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí v rozsahu stanoveném zákonem.

Posuzovaná změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy je řešena ve dvou variantách vedení trasy metra. Její vliv je dále porovnáván s dalšími možnými variantami dopravní obsluhy dotčeného území (Varianta 0 – Stávající stav dopravní obsluhy území, Varianta 3 – Stav dle platného územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy, Varianta 4 – Stav po provedení změny územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy).

Hlavním cílem předloženého vyhodnocení je vymezení jednotlivých vlivů změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na životní prostředí a určení jejich rozsahu. Je nutno poznamenat, že v této fázi projektových příprav není možné zohlednit veškeré detaily, které je nutno v rámci přípravných prací pro realizaci takto významné liniové stavby sledovat.

Díky podrobným podkladům poskytnutým zpracovatelem změny územního plánu však bylo možné již v rámci dokumentace SEA specifikovat řadu vlivů navržené změny územního plánu na životního prostředí a obyvatelstvo detailněji.

Vliv posuzované změny na platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy

Prodloužení trasy „A“ metra ze stanice Dejvická si vyžádá úpravy resp. doplnění v rámci stávajícího územního plánu SÚ hl.m. Praha. Změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy Z 1344/00 se týká závazné části ve výkresech č. 4 – *Plán funkčního využití ploch*, č. 5 - *Doprava*, č. 25 – *Veřejně prospěšné stavby*, č. 30 – *Systém zeleně*, č. 31 – *Podrobné členění ploch zeleně* a č. 37 – *Vymezení zastavitelného území* a směrné části ve výkresech č. 4 – *Plán funkčního využití ploch* a 28 – *Ostatní nebytové funkce*.

Prodloužení trasy metra A bude zároveň vyhlášeno veřejně prospěšnou stavbou. Ve vymezeném rozsahu bude dále vyhlášena na ochranu území pro plánovanou trasu prodloužení metra stavební uzávěra.

Vyhodnocení porovnávaných variant 1 a 2 realizace prodloužení metra A

Při vlastním srovnání obou hodnocených variant trasy metra A (varianta 1 vs. varianta 2) je možné konstatovat, že u většiny sledovaných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo je velikost vlivu, časový rozsah, reverzibilita, citlivost i možnost ochrany prakticky totožná. Mírně výhodnější se jeví z hlediska plošného záběru dopravně obsluženého území varianta 2 s vloženou stanicí Staré Letiště. Naopak mírně horší se varianta 2 jeví v aspektu zásahu do geologického prostředí a z hlediska možných negativních vlivů souvisejících s výstavbou. Ostatní hodnocené vlivy záměru jsou u obou variant obdobné. Z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel jsou obě porovnávané varianty prodloužení metra akceptovatelné.

Vývoj dotčeného území v souvislosti s realizací změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Kvalitní dopravní spojení přispěje k zhodnocení zájmového území. Lze očekávat, že realizace metra podpoří ekonomický rozvoj území např. v oblasti vymezeného rozvojového území „Letiště Ruzyně – Drnovská“. Změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy se může promítnout i do intenzifikace využití daného území, resp. do změn ve stávajícím funkčním využití ploch v území.

Metro významně přispěje ke zkvalitnění dopravní obsluhy celého severozápadního sektoru hlavního města Prahy. Prioritní funkcí prodloužení metra A je především obsluha městské části Praha 6, návazně i městské části Praha 5 a Praha 17. Trasa metra je navržena tak, aby mohla ideálně obsloužit stávající významná zdrojová a cílová místa vyžadující intenzivní dopravní obsluhu (např. nemocnice Motol, dočasný dopravní terminál Veleslavin, cílový dopravní terminál Dlouhá Míle či letiště Ruzyně) nacházející se v daném sektoru města, dále pak i rozvojové plochy v území.

Posunem koncové stanice do urbanisticky méně exponované lokality se kapacitně odlehčí velmi vytíženým stanicím Dejvická a Hradčanská.

Doprava

Podzemní kolejový elektrifikovaný systém dopravy je šetrný k životnímu prostředí.

Realizace metra přispěje ke zvýšení podílu využití městské hromadné dopravy na celkové přepravě osob.

V souvislosti s realizací metra lze očekávat redukci intenzit individuální automobilové dopravy na dotčených pozemních komunikacích (např. Aviatická, Lipská, K letišti, Evropská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.), dále omezení intenzit autobusové dopravy na Evropské a K letišti, omezení intenzit tramvajové dopravy na komunikaci Evropská a

v neposlední řadě i útlum regionální a dálkové autobusové dopravy zajišťující do centrální části Prahy 6 (na Vítězné náměstí).

Výstavba metra nabídne možnost vymístění autobusové dopravy MHD a dálkové autobusové dopravy z oblasti Vítězného náměstí do připravovaného terminálu Dlouhá Míle.

Důležitým aspektem je i nabídka kvalitního a rychlého dopravního spojení dynamicky se rozvíjejícího letiště Ruzyně s centrem hl.města.

Hluk

Realizace změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy bude mít za následek pokles intenzit dopravy na řadě komunikací v severozápadní části Prahy (např. Evropská, K Letišti, Aviatická, Lipská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.), dojde tedy k omezení stávající zátěže území hlukem z automobilové dopravy.

Negativní vlivy provozu metra na akustickou situaci v zájmovém území se nepředpokládají. Možné negativní vlivy na akustickou situaci v zájmovém území souvisí především s fází výstavby. Tyto negativní vlivy však budou působit omezeně po dobu výstavby a po ukončení výstavby vymizí.

Ovzduší

Provedení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy může přispět ke zlepšení čistoty ovzduší v daném území. Realizace metra vyvolá redukci intenzit automobilové dopravy na řadě komunikací v severozápadní části Prahy (např. Evropská, K Letišti, Aviatická, Lipská, Horoměřická, Karlovarská, Bělohorská, silniční okruh, atd.). Dojde tedy i k omezení emisí z automobilové dopravy, což v důsledku bude mít pozitivní vliv na imisní situaci v zájmovém území.

Negativní vliv provozu změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy na imisní situaci v zájmovém území se nepředpokládá. Možné negativní vlivy na znečištění ovzduší souvisí s fází výstavby, tyto negativní vlivy však budou působit pouze po dobu výstavby a mohou být eliminovány organizačními opatřeními při výstavbě.

Vibrace

Provoz metra je zdrojem vibrací do okolního prostředí. Vzhledem k hloubce uložení tunelů metra a jednotlivých stanic a charakteru geologického podloží se však přenos vibrací do chráněného zástavby nepředpokládá. Toto tvrzení by měl podložit podrobné vyhodnocení vlivu vibrací z výstavby a provozu metra v dalších fázích projektových příprav.

Možné negativní vlivy spojené s šířením vibrací je možné očekávat spíše v souvislosti s výstavbou (použití razících strojů, apod.).

Voda

Navržená podzemní liniová stavba ovlivní proudění podzemních vod v daném území, stavba bude představovat překážku proudění podzemních vod.

V souvislosti s realizací metra je možné očekávat změny hydrogeologických charakteristik zájmového území (přesný rozsah tohoto vliv však bude možné určit až na základě zpracovaného hydrogeologického posouzení). Negativní vliv na kvalitu podzemních vod se za běžného provozu metra nepředpokládá.

Navržená změna Z 1344/00 nezasahuje do CHOPAV. Konceptí nebudou dotčena PHO vodních zdrojů.

Půda

Změna Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy si v omezeném rozsahu vyžádá trvalý zábor půd. Při realizaci záměru dojde mj. i k záboru půdy ze ZPF. Jde především o ornou půdu. Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) budou v souvislosti s posuzovanou změnou územního plánu dotčeny pouze v souvislosti s realizací vestibulu stanice metra Motol.

Vliv realizace metra na kvalitu půd v zájmovém území se nepředpokládá.

Fauna, flóra, ekosystémy

Změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy má vliv na území, které jsou z biologického hlediska méně významné. Prodloužení trasy metra A je spojeno s minimálním zásahem do systému celoměstské zeleně. V případě zásahu do vzrostlé zeleně je nutné provést její ocenění a při kácení uložit náhradní výsadbu na pozemcích k tomu určených.

Krajinný ráz

Prodloužení trasy metra A navazuje prochází stávající intenzivní městskou zástavbou v oblasti k.ú. Dejvice, Veveslavín, Řepy, Motol), dále pak pokračuje do okrajových částech města (k.ú. Vokovice, Řepy, Ruzyně), kde je hustota zástavby podstatně menší.

Urbanisticko-architektonickou koncepcí realizovaných povrchových objektů metra je nutno pojmut tak, aby nedošlo k narušení krajinného rázu. Zejména se jedná o oblasti, kde bude metro (resp. jeho povrchové vestibuly) realizováno tzv. „na zelené louce“ (stanice Dlouhá Míle).

ÚSES, VKP, ZCHÚ a NATURA 2000

Koncepcí nebudou přímo ovlivněny prvky ÚSES. Pouze v případě realizace stanice Motol je možné očekávat střet záměru výstavby metra s LBC nacházejícím se na jižních svazích podél ulice Kukulova.

V blízkosti řešeného území se nenachází žádný registrovaný VKP ani VKP definovaný dle zákona č. 114/1992 Sb. platném znění. V souvislosti s prodloužením metra nebudou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území ani soustava NATURA 2000.

Kulturní památky

V souvislosti s realizací změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy budou respektovány kulturní památky a nemělo by dojít k jejich poškození. Území dotčené části hlavního města Prahy je však územím s možnými archeologickými nálezy. Při provádění zemních prací by proto bylo vhodné zajistit dozor odpovědného pracovníka archeologického pracoviště.

Zdravotní rizika

Při zohlednění navrhovaných opatření se nepředpokládá, že by změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy měl mít negativní vliv na zdravotní rizika obyvatelstva.

Možný způsob financování změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Hlavní město Praha může obdržet na výstavbu metra příspěvky z Evropské unie. Z fondu soudržnosti může v příštích sedmi letech získat na rozvoj sítě metra max. 7,5 miliard korun. Dosud na stavbu podzemní dráhy přispívalo ministerstvo dopravy částkou cca 400 milionů korun ročně.

Podpora bude možná díky Operačnímu programu doprava. Priorita 5 tohoto programu se zaměřuje mj. i na investice do výstavby metra v Praze. Evropská unie může pokrýt až 85 procent nákladů na výstavbu metra.

14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

V této části dokumentace je uveden souhrn stanovisek a podnětů k návrhu zadání změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy, který předcházela zpracování dokumentace SEA. V textu je uvedena stručná podstata těchto vyjádření, spolu s komentářem pořizovatele změny územního plánu (OÚP MHMP) a následně i zpracovatele dokumentace SEA.

K předloženému návrhu zadání změny územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se vyjádřily tyto městské části, dotčené orgány státní správy, vybrané orgány a organizace:

1. Městská část Praha 6
2. MHMP – Odbor životního prostředí
3. MHMP – Odbor krizového řízení
4. Ministerstvo životního prostředí ČR
5. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
6. Městský hygienik
7. Vojenská stavební a ubytovací správa Praha
8. Báňský obvodní úřad
9. Správa CHKO Český kras
10. Hasičský záchranný sbor hl.m. Prahy
11. Státní energetická inspekce – Ústřední inspektorát
12. MHMP – Odbor dopravy
13. MHMP – Odbor památkové péče
14. MHMP – Odbor stavební
15. Ministerstvo dopravy – Odbor dopravní politiky
16. Městská integrovaná doprava – ROPID
17. Národní památkový ústav
18. MHMP – Odbor městského investora
19. MHMP – Odbor sociální péče a zdravotnictví
20. ÚRM
21. MHMP – Odbor rozvoje dopravy
22. MHMP – Odbor zeleně
23. Úřad pro civilní letectví ČR
24. Česká správa letišť s.p. Letiště Ruzyně
25. Pražská teplotárenská a.s.
26. Středočeská plynárenská a.s.
27. Geofond ČR
28. Centrum SOS Praha

MČ Praha 6

Vyjádření městské části:	Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.
Zdůvodnění:	Jedná se o požadavek této MČ na pořízení změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy.
Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:	Bez komentáře.
Komentář zpracovatele dokumentace SEA:	Bez komentáře.

MHMP – Odbor životního prostředí

Vyjádření MHMP:	Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.
Zdůvodnění:	Návrh zadání změny je z hlediska zájmů chráněných DOSS přípustný.
Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:	Pořizovatel bere na vědomí.
Komentář zpracovatele dokumentace SEA:	Zpracovatel dokumentace SEA bere na vědomí.

MHMP – Odbor krizového řízení

Vyjádření MHMP:	Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.
Zdůvodnění:	Bez připomínek.
Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:	Bez komentáře.
Komentář zpracovatele dokumentace SEA:	Bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí ČR

Vyjádření MŽP:	Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.
Doporučení:	1/ posoudit, zda navrhované kapacity pro bydlení odpovídají skutečné poptávce 2/ posoudit, zda jsou nově vzniklé plochy napojeny na MHD a nehrozí nárůst individuální dopravy 3/ posoudit, zda nedojde změnami funkčního využití ke zhoršení kvality bydlení a životního prostředí
Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:	Podnět je v souladu s procesem projednávání změn ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Všechny změny jsou posuzovány i z těchto kritérií.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Ad 1/ Tato připomínka je řešena v rámci projednávání změn ÚPn SÚ hl. m. Prahy.

Ad 2/ V rámci Prahy 6 je vymezeno v platném územním plánu rozvojové území „Letiště Ruzyně – Drnovská“ (k.ú. Ruzyně). Právě toto území bude obsluhovat metro se stanicemi Dlouhá Míle, Dědina a letiště Ruzyně.

Ad 3/ V souvislosti se změnami funkčního využití se nepředpokládá zhoršení kvality bydlení a životního prostředí v zájmovém území.

Realizace kvalitního dopravního systému v zájmovém území přispěje k zhodnocení daného území.

Ministerstvo průmyslu a obchodu

Vyjádření MPO: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: Bez připomínek.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bez komentáře.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bez komentáře.

Městský hygienik

Vyjádření městského hygienika:

Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: Bez připomínek.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bez komentáře.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bez komentáře.

Vojenská stavební a ubytovací správa Praha

Vyjádření: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Podmínka: Nutno detailně projednat s VUSS.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Obvodní báňský úřad

Vyjádření OBÚ: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: Bez připomínek.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bez komentáře.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bez komentáře.

Správa CHKO Český kras

Vyjádření Správy CHKO: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: Bez připomínek.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bez komentáře.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bez komentáře.

Hasičský záchranný sbor hl.m. Prahy

Vyjádření: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: Hasičský záchranný sbor hl.m. Prahy souhlasí s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Požizovatel bere na vědomí.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bez komentáře.

Státní energetická inspekce – Ústřední inspektorát

Vyjádření Státní energetické inspekce:

Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Podmínka: Souhlas za předpokladu respektování požadavků § 46, § 68, § 69 a § 87 zákona č. 458/2000 Sb. v platném znění.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Zpracovatel dokumentace SEA bere na vědomí.

Magistrát hl. m. Prahy – Odbor dopravy

Vyjádření MHMP: -

Magistrát hl. m. Prahy – Odbor památkové péče

Vyjádření MHMP: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Podmínky: Bez požadavků.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bez komentáře.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bez komentáře.

Magistrát hl. m. Prahy – Odbor stavební

Vyjádření MHMP: -

Ministerstvo dopravy ČR – Odbor dopravní politiky

Vyjádření MD ČR: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Požadavek: Územní plán má přijmout definitivní řešení (zda metro či rychlodráha).

Výsledky dohodovacího jednání:

MD ČR souhlasí s upraveným zadáním změny Z 1344/00 s tím, že souhlasí s prodlouženou trasou A metra po silniční okruh a její další pokračování na letiště Praha – Ruzyně požaduje dořešit při zpracování konceptu změny tak, aby nedošlo k vedení tras kolejové dopravy ve stejném koridoru.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Požadavek byl dohodnut na společném jednání za účasti NO ÚP. Požadavek bude řešen v návrhu změny.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Z hlediska sledovaného železničního spojení je trasa metra v oblasti Ruzyně vedena stopou, která se z hlediska vlastního průběhu nedotýká zájmů železnice stabilizovaných v platném územním plánu hl.m. Prahy.

Dopravní podnik hl.m. Prahy

Vyjádření DP hl.m. Prahy: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění DP hl.m. Prahy: Návrh lze chápat pouze jako etapu prodloužení metra A.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Požizovatel bere na vědomí.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Zpracovatel dokumentace SEA bere na vědomí.

Městská integrovaná doprava ROPID

Vyjádření ROPID: -

Národní památkový ústav

Vyjádření NPÚ: -

MHMP – odbor městského investora

Vyjádření MHMP: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Doporučení: Ponechat stávající ÚPn v místech, kde prochází nadřazená liniová vedení a jejich ochranná pásma.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Pořizovatel bere upozornění na vědomí.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Vzato na vědomí.

MHMP – Odbor sociální péče a zdravotnictví

Vyjádření MHMP: -

ÚRM

Podmínka ÚRM: Řešené území je nutno rozšířit podle podkladové studie prodloužení trasy metra A.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Podkladem pro vymezení dotčeného území a zpracování dokumentace SEA byla Ověřovací studie pro koncept návrhu změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy a posouzení SEA.

MHMP – Odbor rozvoje dopravy

Vyjádření MHMP: -

MHMP – odbor městské zeleně

Vyjádření MHMP: -

Úřad pro civilní letectví ČR

Vyjádření: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Komentář: Bez připomínek za podmínky respektování ochranných pásem.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Limity využití území budou respektovány.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Ochranná pásma budou respektována.

Česká správa letišť s.p. – Letiště Ruzyně

Vyjádření České správy letišť: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: ČSL s.p. doporučuje ve vztahu k této změně vyjasnit způsob dopravní obsluhy letiště. Takto navržené zadání změny umožňuje použít stále variantní řešení – buď přes Motol do Zličína nebo přes Dědinu na letiště. Aby ČSL, s.p. mohla zodpovědně plnit funkci provozovatele letiště, je nutné o řešení dopravy rozhodnout na úrovni územního plánu už nyní. Tedy: Buďto prodloužení trasy metra A až na letiště nebo prodloužení trasy metra A mimo letiště nebo rychlodráha. Na způsobu dopravní obsluhy letiště závisí urbanistické řešení areálu letiště. ČSL, s.p. proto požaduje přijmout v územním plánu definitivní řešení.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Výše uvedený požadavek ve vyjádření byl dohodnut na společném jednání MD ČR s pořizovatele za účasti NO ÚP. Bude řešeno v návrhu změny.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Požadavek ČSL, s.p. byl vzat na vědomí.

Pražská teplárenská a.s.

Vyjádření PT a.s.: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Upozornění: Upozornění na nutnost při navrhování a realizaci stavby dodržet křížení sítí ČSN 73 6005 pro prostorovou úpravu vedení technického vybavení a dále ochranná pásma podle § 87 zákona č. 458/2000 Sb. v platném znění.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Středočeská plynárenská a.s.

Vyjádření Střed. plynárenské: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Zdůvodnění: Souhlas za předpokladu respektování § 68, § 69 a § 70 zákona č. 458/2000 Sb. v platném znění.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Bude postupováno v souladu s platnými předpisy.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Zpracovatel dokumentace SEA bere na vědomí.

Geofond ČR

Vyjádření Geofondu: Souhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Komentář: V území se nachází aktivní sesuv č. 6643 v lokalitě Praha – Červený Vrch a poddolované území č. 2114 v lokalitě Vokovice.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy:

Pořizovatel bere na vědomí.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Zpracovatel dokumentace SEA bere na vědomí. Výše uvedené fakty jsou zohledněna v dokumentaci SEA.

Centrum SOS Praha

Vyjádření Centra SOS Praha: Nesouhlas s návrhem zadání změny Z 1344/00.

Komentář: Organizace navrhuje neschválit celý návrh změny vlny 06 s ohledem na změnu Z 1000/00.

Dalším důvodem pro zamítnutí je, že u všech návrhů chybí zdůvodnění, k jakým změnám podmínek v území došlo.

Komentář pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy:

Přípomínka je bezpředmětná. Změna Z 1000/00 je změnou systémovou a nebude měnit funkční využití jednotlivých ploch.

Komentář zpracovatele dokumentace SEA:

Zpracovatel dokumentace SEA bere na vědomí komentář pořizovatele změny ÚPn.

Shrnutí

K návrhu zadání změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy se vyjádřilo celkem 28 subjektů, z toho 1 městská část, 18 orgánů státní správy a 9 organizací.

Pouze jediná organizace (Centrum SOS Praha) se vyjádřila negativně k návrhu zadání změny Z 1344/00. Zbývajících 27 subjektů souhlasí s návrhem zadání změny Z 1344/00.

15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI

Předmětem Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy posuzované v této dokumentaci SEA je prodloužení trasy metra A z Dejvické na Ruzyň. Navržená změna územního plánu plyne z jednoznačné potřeby zajistit kvalitní dopravní obsluhu severozápadní části města. Tato část města je v současné době obslužena především autobusovou, tramvajovou (resp. železniční) a individuální dopravou. Napojení na metro, které je z hlediska řady aspektů životního prostředí příhodnější, v dané části města chybí.

Vzhledem k tomu, že již v této fázi projektových příprav byla k posuzované změně územního plánu k dispozici řada detailních podkladů a studií (viz. seznam použitých podkladů uvedený na závěr dokumentace), mohla být daná dokumentace SEA zpracována v řadě faktorů životního prostředí detailněji než je u posuzovaných koncepcí běžné.

Při zpracování projektu by se mělo sledovat především:

- vyhodnocení vlivu výstavby a provozu metra na akustickou situaci v zájmovém území (posouzení hlukové zátěže dotčené chráněné zástavby v souvislosti se stavební činností, obslužnou staveništní dopravou a provozem stacionárních zdrojů při provozu metra),
- vyhodnocení vlivu výstavby a provozu metra z hlediska šíření vibrací do okolí, posouzení možného ovlivnění chráněné zástavby,
- vyhodnocení vlivu výstavby metra na znečištění ovzduší v zájmovém území (posouzení imisní zátěže území v souvislosti se stavební činností a obslužnou staveništní dopravou),
- vyhodnocení vlivu realizace metra na hydrogeologické charakteristiky zájmového území,
- posouzení možného ovlivnění režimu vod v dotčených povrchových tocích (např. Šárecko-Litovický potok),
- detailní vyhodnocení geologických poměrů v zájmovém území spolu s návrhem vhodného postupu výstavby,
- sledování stability svahů ohrožených svahovými pohyby (Motolské stráně),
- sledování poklesů terénu v souvislosti s realizací stavby metra,
- šíření nepůvodních (invazních) druhů rostlin v souvislosti s přesuny zeminy,
- rozsah zásahu do stávající zeleně, ocenění kácených porostů vzrostlé zeleně, realizace náhradních výsadeb,
- vliv urbanisticko-architektonické koncepce realizovaných povrchových vestibulů a dalších doprovodných objektů metra z důvodu možného narušení krajinného rázu,
- detailní řešení nakládání s odpady z výstavby a provozu metra,
- optimalizace odvozových tras odpadní zeminy a horninou, vhodný způsob nakládání s vytěženou zeminou a horninou, výběr vhodných míst pro uložení resp. využití vytěžené zeminy a horniny,
- vliv na zdravotní rizika obyvatelstva (na základě detailní akustické a rozptylové studie).

NÁVRH STANOVISKA

Stanovisko

Magistrát hlavního města Prahy

Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1

Magistrát hl. m. Prahy jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11, písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů vydává v souladu s § 10 g výše uvedeného zákona následující

STANOVISKO

**k posouzení vlivů provedení změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy
„Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6
na letiště Ruzyně“
na životní prostředí ve znění přílohy č. 6**

1. Identifikační údaje

1.1. Název změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Změna Z 1344/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Praha – Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně

1.2. Kapacita (rozsah) změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Předmětem navržené změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy je prodloužení trasy metra A z Dejvické směrem na letiště Ruzyně. Navržené prodloužení trasy metra A je v rámci dokumentace SEA hodnoceno ve dvou variantách vedení trasy (varianta 1 a varianta 2).

Varianta 1 trasy prodloužení metra A je vedena v trase Dejvická - Červený Vrch -Veleslavín - Petřiny - Motol - Bílá Hora – Dědina - Dlouhá Míle - Letiště Ruzyně. Celková délka navržené trasy prodloužení metra je 12,7937 km. Na trase je navrženo celkem 8 stanic.

Navržená varianta 2 trasy prodloužení metra A je vedena v trase Dejvická - Červený Vrch - Veleslavín - Petřiny - Motol - Bílá Hora - Dědina - Dlouhá Míle - Staré Letiště - Letiště Ruzyně. Celková délka navržené trasy prodloužení metra je 12,9464 km. Na trase je navrženo celkem 9 stanic.

1.3. Umístění změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Sídelní útvar: **Hlavní město Praha**
Městský obvod: Praha 5 (kód ZÚJ 500143)
Katastrální území: Motol
Městský obvod: Praha 6 (kód ZÚJ 500178)
Katastrální území: Dejvice, Vokovice, Veleslavín, Břevnov, Řepy, Ruzyně

1.4. Pořizovatel změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy

Odbor územního plánu Magistrát hlavního města Prahy

Sídlo pořizovatele změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy

Odbor územního plánu Magistrát hlavního města Prahy
Mariánské nám. 8
110 00 Praha 1

2. Průběh posouzení

2.1. Oznámení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Návrh zadání změn Územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy - ZMĚNY 06 byl zpracován předkladatelem změny územního plánu (ÚRM) a předložen k posouzení na Magistrát hl. m. Prahy – Odbor životního prostředí. Stanovisko se závěrem zjišťovacího řízení vydal OŽP MHMP dne 17. 3. 2005 pod č.j. MHMP-039895/2005/001/OZP/VI.

2.2. Dokumentace SEA

Dokumentace byla zpracována firmou EKOLA group spol. s r. o. pod vedením Ing. Libora Ládyše (oprávněná osoba dle zákona 100/2001 Sb. v platném znění - osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993, prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 48068/ENV/06 ze dne 9. 8. 2006) souladu s přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění a předložena v prosinci roku 2006.

2.3. Veřejné projednání

Místo:

Datum veřejného projednání:

2.4. Celkové zhodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Návrh zadání změn územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy - Změny 06 (z něhož byla následně vyčleněna posuzovaná změna Z 1344/00) byl předložen předkladatelem změny územního plánu (ÚRM) k posouzení na Magistrát hl. m. Prahy – Odbor životního prostředí v únoru roku 2005.

Stanovisko Magistrátu hl.m. Prahy (Odbor životního prostředí) se závěrem zjišťovacího řízení bylo vydáno 17. 3. 2005 se závěrem: Územně plánovací dokumentace návrhu změny č. 1344/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy bude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí se znění pozdějších předpisů.

Dokumentace vyhodnocení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla vypracována v průběhu srpna až října roku 2006.

Dokumentace vyhodnocení změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zpracovaná v souladu s přílohou č. 9 zákona, byla zveřejněna dne

Z veřejného projednání dokumentace vyplynuly následující závěry:

.....
.....
.....

2.5. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

.....
.....
.....

3. Hodnocení záměru

3.1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy realizace změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy byly vyhodnoceny v mnoha aspektech životního prostředí jako příznivé (vlivy spojené s dopravní obslužností, vlivy na akustickou situaci, vlivy na znečištění ovzduší, vlivy na urbanistickou strukturu území, vlivy na zdraví obyvatel a socio-ekonomické vlivy). Jako nevýznamné až nulové byly vyhodnoceny následující vlivy: vlivy změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy spojené s vibracemi; vlivy na režim povrchových vod; vlivy na faunu flóru a ekosystémy; zásah do VKP, ÚSES, ZCHÚ a systému NATURA 2000 a vlivy spojené s produkcí odpadů. Jako nepříznivé vlivy byly identifikovány: vlivy na půdy, vlivy na režim podzemních vod a vlivy spojené s výstavbou. K významným nepříznivým vlivům změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy patří: zásah do geologického prostředí a narušení archeologických památek.

Negativní vlivy související s provedením změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy lze eliminovat či zmírnit navrženými opatřeními. Po započtení možnosti ochrany byly výše zmíněné negativní vlivy vyhodnoceny jako nevýznamné až nulové.

Při důsledném dodržování navržených opatření lze minimalizovat ovlivnění zdraví lidí či negativní dopady na životní prostředí.

3.2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Posuzovaná koncepce vychází z nejnovějších poznatků, prostorových dispozic a potřeb města a není v rozporu s územními plány vyšších územních celků.

3.3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Hluk

- V případě realizace prodloužení metra vypracovat detailní akustickou studii, a to pro fázi provozu (posouzení stacionárních zdrojů hluku) i výstavby metra. V rámci této studie vypracovat návrh případných protihlukových opatření na ochranu chráněných objektů.
- Odvozové/dovozové trasy musí být navrženy tak, aby průjezd obslužné staveništní dopravy po městských komunikacích a dotčení chráněné zástavby podél odvozových/dovozových tras bylo minimální.
- Hlučné stavební práce v oblastech, kde je v blízkosti obytná zástavba, provádět pouze v době od 8 do 14 hodin.

Vibrace

- Navrhnout příslušná technická opatření tak, aby bylo minimalizováno šíření vibrací při výstavbě a provozu metra.

Vody

- Před zahájením stavby provést podrobný hydrogeologický průzkum, který přesně specifikuje dané poměry v zájmovém území.
- V souvislosti s výstavbou prodloužení metra A je možné očekávat změny úrovně hladin podzemních vod. Proto je vhodné v předstihu před zahájením vlastních prací realizovat účelovou pozorovací síť vrtů v okolí navržené trasy.
- V tomto stupni zatím nelze vyloučit agresivitu vody vůči betonu a železu, a proto doporučujeme v přípravných pracích věnovat pozornost chemickému složení podzemní vody a zejména obsahům jejích agresivních složek.
- Zajistit napojení metra na veřejný vodovod a městskou kanalizační síť.
- Při projektování parkovišť a odstavných ploch navrhnout vhodné odvodnění těchto ploch tak, aby byl omezen únik škodlivých látek do prostředí (zajistit zachycení uniklých ropných látek).

Geologické poměry

- Před zahájením stavby provést podrobný inženýrsko-geologický průzkum, který přesně specifikuje dané poměry v zájmovém území.

Na základě tohoto průzkumu navrhnout přesný postup výstavby v daných geologických podmínkách.

Půdy

- Při výstavbě zajistit skrývku a odvoz svrchních kulturních vrstev zeminy a jejich využití na vhodných lokalitách (např. v rámci rekultivace lomů či skládek; pro finální terénní úpravy okolí objektů realizovaných v souběhu s výstavbou metra).

- V souvislosti s výstavbou dbát na eliminaci degradačních procesů půd (zejména kontaminace a eroze půd).
- Při výkopových pracích provést rozbor, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi má být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

V případě kontaminace půdy či horninového podloží je třeba znečištěnou zeminu odtěžit a příslušným způsobem sanovat.

Stabilita svahů, poklesy terénu

- V průběhu výstavby bude třeba organizačními a technologickými opatřeními minimalizovat možné poklesy terénu a stávající zástavby, včetně zajištění příslušného monitoringu (např. v oblasti Na Dědině, Veleslavín, atd.).
- Při návrhu postupu výstavby metra bude nutné příslušně zajistit stabilitu zástavby v lokalitě Šafránka.
- V nadloží stanice Motol je sesuvný svah na okraji křídové tabule. V každém případě je nutno vyloučit jakýkoliv zásah do vzrostlé vegetace, která přispívá ke stabilitě svahu Motolských stránek.

Fauna a flóra

- V případě kácení vzrostlé zeleně provést ocenění kácených porostů a realizovat náhradní výsadbu.
- Minimalizovat zásah do celoměstského systému zeleně.
- Zamezit expanzi invazních druhů rostlin (např. v souvislosti se skrývkovými pracemi).

Krajinný ráz

- Architektonickou koncepci povrchových objektů metra (především povrchové vestibuly stanic metra Dědina a Dlouhá Míle) řešit tak, aby nedošlo k narušení krajinného rázu.

Odpady

- Finální výběr míst pro uložení, resp. využití vytěžené zeminy a horniny zvolit tak, aby byla v co nejmenší míře dotčeny přetížené městské komunikace, resp. přepravní trasy a aby byla co nejméně dotčena chráněná zástavba (tj. odvoz zeminy a horniny důsledně směřovat ven z hlavního města).
- Navrhnout nejvhodnější využití odpadní zeminy a horniny (pro realizaci násypů staveb v zájmovém území – např. dostavba silničního okruhu, Břevnovská radiála, paralelní RWY letiště Praha Ruzyně; využití pro rekultivaci skládek či lomů, atd.).

Archeologie

- Dotčené území posuzované změny územního plánu je územím s možným výskytem archeologických nálezů. Při provádění zemních prací je vhodné zajistit archeologický dozor.

Výstavba

- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- V souvislosti s ražením metra vytipovat prostory pro montáž a demontáž razící techniky.
- Ve fázi výstavby omezit nebezpečí úniku ropných či jiných nebezpečných látek do okolí. Toto nebezpečí lze minimalizovat pravidelnou údržbou vozového parku a mechanizace a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami.
- Věnovat zvýšenou pozornost organizaci výstavby, zejména z hlediska omezování prašnosti a hluku při prováděných stavebních činnostech.

3.4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

V návaznosti na konkrétní požadavky kladené na území hlavního města Praha je návrh změny Z 1344/00 územního plánu sídelního útvaru města Praha zpracován ve dvou variantách vedení trasy prodloužení metra A z Dejvické na Ruzyň (viz. předcházející bod 1.2 stanoviska).

Při vlastním srovnání obou hodnocených variant trasy prodloužení metra A (varianta 1 vs. varianta 2) v rámci dokumentace SEA je možné konstatovat, že u většiny sledovaných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo je velikost vlivu, časový rozsah, reverzibilita, citlivost i možnost ochrany prakticky totožná. Mírně výhodnější se jeví z hlediska záběru dopravně obsluženého území varianta 2 s vloženou stanicí Staré Letiště. Naopak méně příznivá se jeví varianta 2 z hlediska zásahu do geologického prostředí a z hlediska možných negativních vlivů souvisejících s výstavbou. Z ekonomického hlediska je náročnější realizace varianty 2. Ostatní hodnocené vlivy záměru jsou u obou posuzovaných variant obdobné.

Na základě provedeného posouzení v rámci této dokumentace SEA je možné konstatovat, že obě varianty jsou z hlediska možných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo akceptovatelné. Nepatrně příznivější se jeví z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo varianta 1 prodloužení metra A (varianta s 8 stanicemi).

3.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci SEA

.....
.....

4. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru pro životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, popř. zdůvodnění nepřijatelnosti změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Magistrát hl. m. Prahy jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11, písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů vydává na

základě dokumentace SEA o hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, na základě vyjádření dotčených orgánů státní správy, příslušných městských částí, organizací a veřejnosti

SOUHLASNÉ STANOVISKO

týkající se

Změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy - „Prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na Vítězném náměstí v Praze 6 na letiště Ruzyně“

Datum vydání stanoviska:

Razítko příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Značka (resp. č.j.):

V Praze dne:

PŘÍLOHA – DOKLADOVÁ ČÁST

- **Stanovisko OŽP MHMP k Návrhu zadání změn územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ZMĚNY 06 se závěrem zjišťovacího řízení, ze dne 17. 3. 2005, č.j. MHMP-039895/2005/001/OZP/VI**

(vzhledem k rozsahu dokumentu byly zařazeny pouze stránky č. 1, 33, 46-48, které mají vztah k posuzované změně Z 1344/00 ÚPn SÚ hl.m. Prahy; kompletní stanovisko je uloženo v archivu zpracovatele dokumentace SEA)

PŘÍLOHY MAPOVÉ A GRAFICKÉ

Mapové přílohy

Mapa č. 1: Situace navrhované změny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy

Mapa č. 2: Vymezení spádových oblastí prodloužení metra A ze stanice Dejvická na letiště Ruzyně

Mapa č. 3: Přírodní poměry v zájmovém území

Fotodokumentace

Použité podklady

POUŽITÉ PODKLADY

Obecná literatura

- Culek M. et al. (1996): Biogeografické členění České republiky. ENIGMA, Praha.
- Černý, W. et Drchal, K. (2000): Ptáci, Aventinum Praha.
- Demek et al. (1987): Hory a nížiny; Academia Praha.
- Havel B. (2001): Riziková analýza. Parkovací dům Pardubice, OHS Svitavy.
- Chytrý, M., Kučera, T. et Kočí, M. (eds.) (2001): Katalog biotopů České republiky. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Praha.
- Institut městské informatiky hl. m. Prahy (1995): Povrchy a zeleň v Praze. IMIP, Praha.
- Kubát K., Hrouda L. et al. (2002): Klíč ke květeně České republiky. Academia, Praha, 928 p.
- Květena ČR 1. - 7. díl. Academia, Praha.
- Moravec, J., Neuhausl, R. (1991): Přirozená vegetace území hl.m. Prahy a její rekonstrukční mapa. Academia, Praha.
- Neuhäuslová Z. a kol. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace ČR. Academia, Praha.
- Procházka F., 2001: Černý a červený seznam cévnatých rostlin České republiky. In: Příroda 18. AOPK ČR, Praha.
- Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa. In: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, Brno.
- Říha J. (2003): Multikriteriální rozhodovací analýza. Posouzení scénářů aktualizace státní energetické koncepce. Podkladová studie, Praha.
- SZÚ Praha (1998): Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí - subsystém 3 "Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku" - odborná zpráva za rok 1997, SZÚ Praha.
- SZÚ Praha (2000): Systém monitorování zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k životnímu prostředí - subsystém 1 "Monitoring zdravotního stavu obyvatelstva ve vztahu k venkovnímu a vnitřnímu ovzduší" - odborná zpráva za rok 1999, SZÚ Praha.
- WHO (1999): Guidelines for Air Quality, Geneva.
- WHO (1999): Guidelines for Community Noise, Geneva,
- Metodika posuzování koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004).

Použité podklady bezprostředně související se záměrem

- Environmentální souvislosti záměru rychlodráhy Praha – Kladno. Diplomová práce, Ivana Holá. Praha, červen 2006.
- Ověřovací studie pro koncept návrhu uměny Z 1344/00 ÚPn SÚ hl. m. Prahy a pro posouzení SEA „Prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická na letiště Praha – Ruzyně“, Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Praha, duben 2006
- Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města napojením na trať ČD Kladno – Masarykovo nádraží a metrem v prodloužení trasy „A“, Metroprojekt Praha a.s., březen 2001

- Stanovisko OŽP MHMP k Návrhu zadání změn územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy ZMĚNY 06 se závěrem zjišťovacího řízení, ze dne 17. 3. 2005, č.j. MHMP-039895/2005/001/OZP/VI
- Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 34/03 ze dne 26. 1. 2006 k návrhu zadání změny Z 1344/00 Územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy
- Záznam z jednání na OŽP MHMP k vyjasnění některých formulací uvedených ve Stanovisku OŽP MHMP k návrhu zadání změn 06 ze dne 5. 5. 2005

Ostatní podklady související s řešeným územím

- Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky (1998) – www.szu.cz
- SUDOP a.s. (2003): Oznámení EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně (PRaK) – II. Etapa“.
- Ing. Vurm, CSc (2002): Dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. „Komerční centrum Vypich“.
- ECO-ENVI-CONSULT (2005): Oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně“.
- ENVI-TON (2005): Oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. „Břevnovská radiála – stavba č. 7553“.
- Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje (2002): www.kr-stredocesky.cz
- Věstník ministerstva životního prostředí (2004), XIV/8.
- Zdraví 21 (2003) – dokument ministerstva zdravotnictví, www.mzcr.cz

Legislativa, normy atd.

- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší
- Vyhláška č. 26/1999 Sb., o obecně technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze
- Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 93/2004 Sb. a č. 163/2006 Sb., kterými se mění zákon č. 100/2001 Sb.
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

Mapové podklady

- Digitální mapy oblasti v měřítku 1 : 5 000 (Zabaged – ČÚZK Praha)
čtverce: Beroun 0 - 0 Praha 7 - 0
 Beroun 0 - 1 Praha 7 - 1
 Beroun 1 - 0 Praha 8 - 0
 Beroun 1 - 1 Praha 8 - 1
 Praha 9 - 0 Praha 9 - 1
- Účelové mapy (listy Praha 12-23, Praha 12-24)

Datum zpracování dokumentace: 18. 12. 2006

Zpracovatel dokumentace:

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., Praha
(osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení
osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 48068/ENV/06 ze dne 9. 8. 2006)
Ing. Zuzana Mattušová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Osoby, které se podílely na zpracování dokumentace:

RNDr. Tomáš Bajer, ECO – ENVI – CONSULT, Jičín
Ing. Vladislava Bejčková, EKOLA group, spol. s r.o., Praha
Mgr. Pavel Dušek, EKOLA group, spol. s r.o., Praha
Ing. Jitka Ondráčková, EKOLA group, spol. s r.o., Praha
Ing. Jitka Růžičková, Zdravotní ústav Karlovy Vary

Sídlo a kontaktní adresa zpracovatelů dokumentace:

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Tel.: 274 784 927 - 9

Fax: 274 772 002

Mobil: 777 045 858

E-mail: ekola@ekolagroup.cz