

III. TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

A. Postup při pořízení změny územního plánu

Změna Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy, upřesňující vymezení koridoru trasy metra D v úseku Pankrác - Depo Písnice včetně funkčního využití v okolí stanic a vyhlášení VPS, byla vydána opatřením obecné povahy č. 23/2012 usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č.16/4 ze dne 26. 4. 2012.

Opatření obecné povahy č. 23/2012 bylo v části týkající se změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy zrušeno rozsudkem Městského soudu v Praze č.j. 3A 48/2015 - 92 ze dne 22. 7. 2015. Následně podaná kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu v Brně byla zamítnuta (NSS č.j. 10 As 221/2015 – 58 ze dne 1.12. 2016). O znovupořízení změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy rozhodlo Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 24/23 ze dne 23. 2. 2017.

Návrh zadání změny Z 2440/00 byl veřejně vystaven a projednán v termínu od 28. 4. 2017 do 29. 5. 2017. K návrhu zadání změny uplatnil Magistrát hl. m. Prahy – odbor ochrany prostředí, jako příslušný úřad podle ust. § 22 písm. b) zákona č. 100/2001, Sb. (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), požadavek na posouzení návrhu změny z hlediska vlivů na životní prostředí.

Zadání změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy včetně doplňku zadání, postupu pořízení a územního vymezení dle grafického zobrazení schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 35/24 ze dne 22. 3. 2018.

Současně s návrhem změny je zpracováno a projednáváno vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Návrh změny, společně s VVURÚ, byl vystaven k nahlédnutí při společném jednání (vč. způsobu umožňujícího dálkový přístup) v termínu od 22.1.2020 do 9.3.2020. O společném jednání byly dotčené orgány, městské části, sousední obce, Krajský úřad Středočeského kraje a Ministerstvo pro místní rozvoj ČR vyrozuměny jednotlivě. Na základě připomínek ke společnému jednání došlo k úpravě návrhu změny.

V rámci veřejného projednání byl návrh změny vystaven k nahlédnutí od 14.10.2020 do 20.11.2020. Z veřejného projednání nevyšly požadavky, které by vedly k další úpravě změny.

B. Výsledek přezkoumání změny územního plánu podle odstavce 4 a 5 § 53 stavebního zákona - soulad návrhu změny územního plánu

a) s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem:

Změna není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR“). Pro řešení změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy nevyplývají z PÚR žádné konkrétní specifické úkoly. Změna respektuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, zejména priority uvedené ve člancích (23), (24), (27), (28), (29) PÚR, a to tak že předmět a cíl změny přímo vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území veřejnou dopravou a zkvalitnění dopravní infrastruktury, zkvalitnění dopravní dostupnosti hlavního města a jeho centra i čtvrtěových center, návrh změny dále iniciuje vznik kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury a řeší návaznosti různých druhů dopravy pro efektivní integrovaný dopravní systém formou terminálů i krátkých přestupních vazeb mezi systémy a pomocí parkovišť P+R.

Změna Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy vychází ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy v platném znění (dále jen „ZÚR“). Změna je v souladu s koncepcí dopravní

infrastruktury, uvedené v ZÚR, kde je definován požadavek rozvoje současného systému tří tras metra o rozšíření nejméně o jednu novou trasu (D). Z koncepce dopravní infrastruktury vyplývají dále zejména následující požadavky, které návrh změny naplňuje: vytváří podmínky k preferenci veřejné dopravy před automobilovou; vytváří podmínky pro další rozvoj systému záchytných parkovišť P+R především u kapacitních kolejových systémů veřejné dopravy (metro, železnice); zvyšuje kvalitu přestupních vazeb v systému městské, příměstské i dálkové veřejné dopravy. V ZÚR vymezený koridor trasy metra D pro upřesnění v rámci územního plánu je vymezen jako VPS Z/500/DM. Návrh změny v souladu se stanovenými úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci (kapitola 5.5. Městská hromadná doprava - podkapitola 5.5.1 systém metra) upřesňuje vymezení koridoru trasy metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice včetně depa. Podkladem pro upřesněné vymezení a stabilizaci koridoru metra D v uvedeném úseku byla podrobnější projektová dokumentace stavby, zpracovaná pro územní řízení resp. stavební povolení.

Koridor trasy metra v úseku Nové Dvory – Depo Písnice je stabilizován a převeden z územní rezervy do návrhu (návrhového horizontu) ÚP SÚ hl. m. Prahy.

V koncovém úseku trasy metra D, v lokalitě Depo Písnice, vymezuje změna dle předpokladů ZÚR plochy pro terminál příměstské autobusové dopravy a vytváří tak podmínky pro vzájemnou provázanost jednotlivých druhů veřejné hromadné dopravy.

Ve vazbě na koridor trasy metra D je v ZÚR vymezena nadmístní rozvojová Osa jih (O/1). Jedná se o území podél budoucí trasy a především v okolí budoucích stanic metra D, v úseku Pankrác – Depo Písnice. Pro zpracování návrhu změny vyplývají ze stanovených úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci pro Osu jih (O/1) zejména požadavky: a) řešit komplexně návrh zástavby a využití území u koncové stanice metra D a v okolí depa metra; b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy, c) upřesnit podobu příměstského terminálu a zohlednit možnosti rozvoje kolejové dopravy do regionu. Návrh změny v dotčených lokalitách při stanicích metra reaguje na tyto úkoly změnami vymezení ploch s rozdílným využitím a nastavením jejich regulativů.

b) s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území a požadavky na ochranu nezastavěného území:

Změna je v souladu s cíli a úkoly územního plánování, uvedenými v § 18 a 19 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Cílem změny je rozvoj městské hromadné dopravy a zkvalitnění dopravní obslužnosti jižního sektoru hl. m. Prahy, spojené s redukcí autobusové dopravy a ekologickými přínosy, podchycení vnější dopravy v okrajových částech města.

c) s požadavky zákona 183/2006 Sb. v platném znění (stavební zákon) a jeho prováděcích právních předpisů:

Změna Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je provedena v souladu s požadavky stavebního zákona s uplatněním § 188 odst. (1) a (3). Změna zachovává prvky platného územního plánu v zájmu kontinuity a věcné i formální jednoty plánu. Postup při pořízení změny je v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění a vyhlášky 500/2006 Sb. v platném znění.

d) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů:

Doplněno na základě společného jednání a veřejného projednání změny:
Návrh změny je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů.

Na základě vyhodnocení stanovisek a připomínek k návrhu změny ÚP SÚ HMP lze konstatovat soulad změny se stanovisky dotčených orgánů. Ze společného jednání s dotčenými orgány nevyplynuly požadavky, které by vedly k úpravě návrhu. Během veřejného projednání další požadavky nebyly uplatněny.

C. Zpráva o vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahující základní informace o výsledcích tohoto vyhodnocení včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Odbor životního prostředí MHMP, jako příslušný správní úřad podle ustanovení § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších úprav, provedl zjišťovací řízení a požaduje změnu posoudit z hlediska jejího vlivu na životní prostředí.

Z hlediska vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je návrh změny č. Z 2440/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy:

akceptovatelný s podmínkami

Na základě vyhodnocení vlivů předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území navrhuje zpracovatel dokumentace VVURÚ vydání souhlasného stanoviska podle § 10g a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, za podmínek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí definovaných v kapitole A.8 dokumentace VVURÚ a rovněž v závěrečném Návrhu stanoviska pro příslušný úřad.

V území je nezbytné sledovat a koordinovat míru rozvoje lokalit, a to jak z pohledu místních podmínek a potřeb, tak z pohledu města jako celku. S ohledem na minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí, je možné stanovit obecné požadavky. Níže uvedené obecné požadavky na minimalizaci negativních vlivů se vztahují primárně ke složce životního prostředí.

Návrh obecných požadavků z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí je následující:

- Podporovat cyklistickou, pěší a městskou hromadnou dopravu
- V rámci realizace výstavby a provozu preferovat využívání technologií šetrných k životnímu prostředí
- Uplatňovat opatření ke snížení negativního vlivu extrémních teplot a městského tepelného ostrova
- Upřednostňovat sadové úpravy, které budou mít pozitivní vliv na biodiverzitu
- Minimalizovat zásahy do stávající hodnotné zeleně
- Minimalizovat zásahy do přírodně hodnotných lokalit a významných krajinných prvků
- Zachovávat a rozvíjet územní systém ekologické stability a celoměstský systém zeleně
- Podporovat ochranu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů
- Podporovat a zajišťovat podmínky pro zasakování či využívání dešťových vod
- Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu, a to především nejvyšší třídy ochrany (I. a II. třída ochrany ZPF)
- Eliminovat zdroje hluku, které přinášejí výraznou hlukovou zátěž
- Eliminovat zdroje znečištění ovzduší, které přinášejí výraznou zátěž z hlediska znečištění ovzduší

- Eliminovat riziko vzniku vibrací a jejich přenosu do okolí
- Eliminovat potenciální riziko vzniku ekologických havárií a zátěží

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

Pro předmětnou změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy platí výše uvedená obecná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí a dále jsou pro ni definována následující konkrétní opatření:

Specifická opatření pro realizaci stavby metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice

Samotný záměr realizace trasy metra D, kterého se posuzovaná změna č. Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy týká, má právoplatné územní rozhodnutí „Trasa I.D metra v Praze – provozní úsek I.D – Náměstí Míru – Depo Písnice“, vydané Úřadem městské části Praha 4, odborem stavebním, pod č. j. P4/067441/13/OST/FATU ze dne 16. 10. 2013, ve znění rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru stavebního a územního plánu, č. j. MHMP 895930/2014 ze dne 26. 6. 2014.

Záměr rovněž v minulosti prošel procesem posouzení vlivů na životní prostředí a bylo k němu vydáno souhlasné stanovisko odboru životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (spis. zn. S-MHMP-0442488/2011/OZP/VI/EIA/777-8/Nov) ze dne 2. 11. 2012 a následně i souhlasné závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EP a Rady 2011/92/EU (č. j. MHMP 1243851/2016/EIA/777/Nov ze dne 18. 7. 2016).

Ze stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a dále pak uvedeného územního rozhodnutí pro stavbu metra D vyplynula široká škála konkrétních podmínek, resp. opatření, která bude nutné v další fázi projektových příprav, fázi výstavby a fázi provozu dodržet.

Následující navržená opatření odpovídají podrobnosti posouzení územně-plánovací koncepce (proces SEA), jsou tedy formulována ve větší míře obecnosti. S opatřeními, která vyplynula ze zmíněného procesu EIA či územního rozhodnutí, však úzce korespondují.

1. Důkladně zhodnotit a prověřit způsob realizace stavby metra D, především pak ve vztahu na metodu ražení tunelových úseků a ražení/hloubení jednotlivých stanic metra, a to s ohledem na minimalizaci negativních účinků na životní prostředí a obyvatelstvo.
2. V dalších stupních projektových příprav provést podrobný geotechnický průzkum území.
3. V dalších stupních projektových příprav se důsledně zaměřit na potenciální rizika sesuvů, propadů či poklesů v důsledku realizace stavby (budování traťových, resp. tunelových úseků, stanic atd.). V dalším stupni projektových příprav navrhnout technická a organizační opatření k předcházení těchto negativních vlivů. V průběhu stavby bude nezbytné provádět průběžný geomonitoring.

4. V dalších fázích projektových příprav provést hydrogeologický průzkum, na základě kterého bude vyhodnocen stav podzemní vody v zájmovém území, vč. režimu proudění vod a vyhodnocen dosah drenážního účinku stavby (depresního kužele) a budou navržena účinná opatření k zabránění pronikání podzemní vody do tělesa tunelů či vzniku preferenčních cest proudění podzemní vody podél konstrukcí tunelů.

5. V dalších stupních projektových příprav záměru zpracovat podrobný návrh hydrogeologického monitoringu stavby.

6. V dalších fázích projektových příprav řešit likvidaci drenážních a průsakových vod s tím, že bude přednostně preferována orientace na odvádění těchto vod přímo do recipientů, resp. vytipování míst pro odvádění těchto vod.

7. Nově umísťované výdechy větrání tunelů metra D, vedení nových tras metra D po povrchu (povrchový úsek Nádraží Krč a úsek mezi stanicemi Písnice a Depo Písnice) a umístění záchytných parkovišť P+R budou navrženy tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a chráněných venkovních prostorech. Tyto nové potenciální zdroje hluku a řešení jejich případných protihlukových opatření budou předmětem dalších akustických posouzení v navazujících projektových přípravách.

8. V souvislosti s možnými vibracemi v souvislosti s provozem a výstavbou metra D zpracovat v dalším stupni projektových příprav podrobný návrh antivibračních opatření, která budou eliminovat, resp. omezovat šíření vibrací do okolního prostředí.

Specifická opatření v návaznosti na změnu vymezení tramvajové trati Modřany – Libuš a umístění tramvajové smyčky

1. Pro dodržení příslušných hygienických limitů hluku u nejbližší chráněné zástavby (chráněných venkovních prostorů staveb) v souvislosti s tramvajovou smyčkou blokového uspořádání v lokalitě Nové Dvory (resp. v ulicích Novodvorská – Durychova – Libušská a Chýnovská) je doporučena realizace vegetačního krytu na tramvajovém tělese.

2. V souvislosti s možnými vibracemi v souvislosti s provozem tramvajové trati se doporučuje zaměřit v dalším stupni projektových příprav na návrh antivibračních opatření, která budou eliminovat, resp. omezovat šíření vibrací do okolního prostředí.

Další specifická opatření související s posuzovanou změnou č. Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy

1. Doporučené opatření pro snížení, příp. eliminaci navýšení hodnot $L_{Aeq,T}$ vyvolané změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy u komunikace Vídeňská ve Vestci je realizace nízkohlučného povrchu vozovky. (Podrobněji viz příloha č. 1 dokumentace VVURÚ.)

2. V dalším stupni projektových příprav záměrů umísťovaných v rámci Depa Písnice, které se nacházejí v těsné blízkosti registrovaného významného krajinného prvku Společenstvo písnických vlhkých luk u Safiny, prověřit jejich možný vliv na tento registrovaný VKP.

3. V souvislosti s navrhovaným plošným a prostorovým uspořádáním u stanice metra Nemocnice Krč zohlednit v dalších stupních projektové dokumentace při návrhu umísťování staveb a objektů návaznost na kompoziční hodnotu – historickou urbanizační osu komunikace Vídeňská – Thomayerova.

Shrnutí vlivů předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy na definované pilíře udržitelného rozvoje území

Ekonomický pilíř

Ekonomický pilíř udržitelného rozvoje bude předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy posilován např. s ohledem na obslužnost města kvalitní a výkonnou veřejnou dopravou s vysokou mírou jejího využívání. Pozitivně změna ovlivní rovněž současné negativní dopady suburbanizace, především z hlediska vysokých nároků na dopravní obsluhu těchto lokalit. Z hlediska ekonomického pilíře lze považovat za pozitivní rovněž zvýšení spolehlivosti povrchové MHD. Konkrétním dopadem s tím souvisejícím je zkvalitnění dopravní obsluhy kapacitních sídlištních celků v části jižního sektoru města (zejména Krč, Libuš, Lhotka), které jsou v současnosti odkázány na nevyhovující autobusový návoz ke stanicím metra C. Tento nevyhovující autobusový návoz bude v souvislosti s posuzovanou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy redukován. Pozitivní vlivy z ekonomického hlediska bude mít i realizace terminálu příměstské a dálkové autobusové dopravy v oblasti Písnice, který bude vzhledem ke svému umístění kvalitně dostupný z nadřazeného dopravního systému.

S ohledem na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje je však nutné upozornit i na ekonomickou náročnost stavby, kterou bude předmětná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy představovat, tj. investiční náklady na realizaci stavby i její následný provoz.

Je zjevné, že ekonomický pilíř bude v souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy s ohledem na předpokládané investiční náklady představovat zvýšenou zátěž. Lze však zároveň konstatovat, že z dokumentace VVURÚ plyne řada příznivých vlivů na ekonomický pilíř, které se záměrem, ať už přímo nebo nepřímo souvisí. Tyto přínosy se mohou projevat jak v blízkém, tak delším časovém horizontu.

Návrh změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upravený po společném jednání nebude představovat výraznější nerovnováhu ekonomického pilíře a lze jej z hlediska udržitelného rozvoje území považovat za únosný.

Sociální pilíř

Vzhledem k charakteru předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat pozitivní vliv na sociální pilíř udržitelného rozvoje území. Předmětná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy bude mít pozitivní přínos především z hlediska životních podmínek obyvatel v dotčeném území.

Pozitivní vlivy bude mít dále zlepšení časové dostupnosti a kvalitní dopravní obsluha jednotlivých částí hl. m. Prahy a s tím související zvyšování dopravního výkonu a atraktivity městské hromadné dopravy. Očekávat lze také snížení zatížení města (vnitřní části města) automobilovou dopravou. S tím souvisí také potenciální snížení dopravních kongescí na území města, které může být ze strany veřejnosti vnímáno významně pozitivně, stejně tak jako kvalita a spolehlivost povrchové MHD nebo dostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R, které budou posuzovanou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy také pozitivně ovlivněny.

Sociální pilíř bude posílen rovněž naplněním trendu preference čisté městské dopravy. Významná je také tvorba alternativy pro obsluhu jižní části města v případě oprav Nuselského mostu a s tím související snížení zranitelnosti a přetíženosti systému MHD. Významně doplněny budou přestupní vazby MHD a

pozitivně se projeví přesun dopravních kapacit z autobusů do uživatelsky atraktivnějšího kapacitního kolejového systému.

V některých ohledech lze souhrnně identifikovat rovněž potenciál možného nepříznivého ovlivnění sociálního pilíře, např. z hlediska tlaku na výstavbu na volných plochách v okraji a okolí města namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města.

Souhrnně lze konstatovat, že změna Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy bude mít pozitivní vliv na sociální pilíř, který bude v souvislosti s novým návrhem předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy upraveném po společném jednání posílen.

Environmentální pilíř

Vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii a půdy

V souvislosti s navrhovanou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat dotčení horninového prostředí a půdních poměrů předmětné lokality, a to především v souvislosti s realizací tunelových úseků trasy metra D Pankrác – Depo Písnice. Dále pak lze toto dotčení horninového prostředí a půdních poměrů očekávat v souvislosti s budováním jednotlivých stanic a vestibulů metra, včetně přidružených záměrů v území spojených se změnou plošného a prostorového uspořádání území, která se v souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy navrhuje. Částečně lze toto dotčení předpokládat i ve vztahu k realizaci tramvajové trati v lokalitě Libuš, systémů záchytného parkování P+R atd. Tyto zásahy do horninového prostředí a půdních poměrů budou probíhat především v souvislosti se stavební činností v předmětné lokalitě posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy. Předpokládá se vysoký objem vytěžených zemin, resp. hornin o objemu především v souvislosti s realizací tunelových/traťových úseků metra D.

V souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se neočekává významnější negativní ovlivnění geomorfologických poměrů území předmětného území posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

S ohledem na předmětnou změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy, přesněji pak upřesnění trasy metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice a související výstavbu tunelové stavby – tubusů, resp. traťových úseků metra a realizaci jednotlivých stanic nelze vyloučit riziko vzniku lokálních sesuvů, propadů či poklesů vyvolaných touto antropogenní činností. V rámci dalšího stupně projektových příprav bude nezbytné specifikovat technická a organizační opatření k předcházení těchto negativních vlivů, jejich dodržování v průběhu výstavby pak bude třeba důsledně kontrolovat.

V rámci předmětného území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nacházejí lokality kategorie s nízkým až vysokým radonovým indexem. S ohledem k tomu, bude potřeba v dalších stupních projektových příprav stanovit pro jednotlivé stavební objekty s ohledem na jejich účel radonový index stavby a případná opatření k zamezení pronikání radonu do objektů.

Uplatněním změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se předpokládá zábor pozemků ZPF o výměře 13,0662 ha, které jsou dle katastru nemovitostí zařazeny jako druh pozemku orná půda, ovocný sad, trvalý travní porost a zahrada. Dotčeny budou převážně půdy III. – V. třída ochrany ZPF. Z hlediska dotčení půd vyšší třídy ochrany, se předpokládá zábor pouze pro II. třídy ochrany ZPF, a to o celkové výměře přibližně 0,26 ha. Zábory zemědělského půdního fondu budou probíhat převážně v lokalitě Depa Písnice, kde se již v současném stavu nachází průmyslový areál, tj. k faktickému záboru ZPF již

tímto areálem došlo. Dále pak část těchto záborů ZPF bude představovat zábor pro umístění nezastavitelných ploch, resp. ploch primárně určených pro realizaci zeleně. Bude se jednat zhruba o 0,9 ha záborů zemědělského půdního fondu pro zeleň (ZMK – zeleň městská a krajinná, IZ – izolační zeleň a DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství).

Zábor zemědělského půdního fondu lze i s ohledem na veřejný zájem realizace metra D (jedná se o veřejně prospěšnou stavbu) v daném případě akceptovat.

V celkovém vyhodnocení vlivů na předmětnou charakteristiku životního prostředí mezi porovnávanými jednotlivými návrhy změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 dojde k naprosto marginálním rozdílům. Celkově lze očekávat srovnatelný vliv na horninové prostředí, přírodní zdroje, terénní morfologii a půdy.

Vlivy na vodní režim

V souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy je možné předpokládat ovlivnění odtokových a zasakovacích poměrů v území, a to s ohledem na představované množství nově navrhovaných zastavitelných ploch na úkor ploch nezastavitelných. Konečná míra ovlivnění odtokových a zasakovacích poměrů se bude odvíjet od konkrétních návrhů záměrů. Celkové vlivy posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy na povrchový odtok se oproti stávajícímu stavu a stavu dle výhledu naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy nepředpokládají významně negativní.

V souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy, resp. záměrem na stabilizaci trasy metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice, se nepředpokládá významně negativní ovlivnění kvantity ani kvality povrchových vod.

Do území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy zasahují záplavová území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy se však neočekává významnější vliv na záplavová území. Veškeré zásahy do těchto záplavových území musí být odsouhlaseny příslušnými dotčenými orgány.

V souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat dotčení podzemních vod. Toto dotčení lze předpokládat především s ohledem na realizaci stavby metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice, resp. v souvislosti s realizací traťových, tunelových úseků metra a jeho jednotlivých stanic. Uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy může docházet k ovlivňování hladin a proudění podzemních vod. S ohledem na představovanou změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy bude v navazujícím stupni projektových příprav nutné provést detailní zhodnocení vlivu předmětného záměru na podzemní vody, a to s ohledem na minimalizaci negativního ovlivnění podzemních vod v dotčeném území.

V celkovém vyhodnocení vlivů na předmětnou charakteristiku životního prostředí tak mezi porovnávanými jednotlivými návrhy změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 dojde ve vztahu k výše uvedeným změnám k velmi mírnému zlepšení na lokální úrovni ve variantě návrhu ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upraveného po společném jednání.

Vlivy na flóru a faunu

V souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy lze očekávat mírné nepříznivé ovlivnění flóry a fauny stávajícího území. V lokalitě posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy byla na základě dostupných podkladů identifikována přítomnost zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Ovlivnění flóry a fauny předmětného

území nelze v souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy považovat za významně negativní.

Přijetím předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy dojde k nárůstu ploch určených primárně pro zastavění (ploch zastavitelných) na úkor ploch pro realizaci zeleně (ploch nezastavitelných). Posuzovanou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy dále dojde i k drobnému nárůstu nezastavitelných ploch. Celkově tak lze očekávat, že v souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy může dojít k ovlivnění flóry a fauny ve vztahu k navrhovanému využití území, tj. poklesu nezastavitelných ploch. Tuto skutečnost je možné kompenzovat vhodně zvolenými sadovými úpravami v rámci budoucího využití území.

V konečném důsledku je možné očekávat obdobné vlivy na flóru a faunu změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upravené po společném jednání. Důležitým faktem je i to, že konečná bilance ploch zeleně se bude odvíjet od konkrétních návrhů jednotlivých staveb v území, resp. jejich sadových úprav, které budou známy až v navazujících fázích projektových příprav.

Vlivy na ochranu přírody

Uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nepředpokládá významnější ovlivnění ochrany přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V zájmovém území posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nenachází žádné zvláště chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Údolí Kunratického potoka se svým ochranným pásmem, která je vzdálena přibližně 100 m východně od předmětného území posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy. V zájmovém území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je dále možné identifikovat významné krajinné prvky dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, kterým jsou vodní toky s údolními nivami, menší vodní plochu a lesní porost (lesní enklávu). Dále pak jde o registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, který okrajově zasahuje do území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy, resp. leží na hranici zájmového území. Jedná se o registrovaný významný krajinný prvek Společenstvo písnických vlhkých luk u Safiny. V zájmovém území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nachází skupina čtyř památných stromů s ochranným pásmem. Jde o skupinu dubů letních (*Quercus robur* L.) situovaných v ulici Sládkovičova. Žádný z těchto uvedených prvků či lokalit nebude změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy významně negativně ovlivněn.

Do jihozápadní části zájmového území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy zasahuje z části (okrajově) přírodní park Modřanská rokle-Cholupice. S ohledem na velikost dotčení a charakter posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se neočekává významné negativní dotčení tohoto přírodního parku.

V předmětném území posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nacházejí některé prvky ÚSES, které budou předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy dotčeny. V souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy se neočekává významné negativní dotčení prvků ÚSES. Předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy dojde pouze ke korekci prvků ÚSES, která nebude mít vliv na budoucí funkčnost těchto prvků.

Předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy dojde k mírné korekci celoměstského systému zeleně (vedeného jako návrhový prvek). Uplatněním předmětné změny ÚP

SÚ hl. m. Prahy nelze očekávat významné negativní dotčení celoměstského systému zeleně.

V souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nepředpokládá žádný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000.

V celkovém vyhodnocení vlivů na předmětnou charakteristiku životního prostředí tak návrhem změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upravené po společném jednání dojde k naprosto marginálním rozdílům oproti původní verzi předmětné změny ÚP. Celkově tak lze očekávat srovnatelný vliv na ochranu přírody.

Vlivy na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus

V důsledku uplatnění předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se neočekává významně negativní vliv na krajinný ráz, a to především s ohledem na charakter posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy, a dále i charakter dotčeného území, kterým je městské prostředí – urbanizované území. Ovlivnění zákonných charakteristik krajinného rázu lze očekávat na lokální úrovni (v místech krajinného rázu), především v lokalitách Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Písnice a Depo Písnice, kde dochází ke změně využití předmětného území – ploch s rozdílným způsobem využití. Vliv na krajinný ráz pak mohou představovat i povrchové stanice metra D, resp. úseky (Nádraží Krč, Depo Písnice), či realizace záchytného parkovacího systému P+R a tramvajové trati Modřany – Libuš.

V souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy se neočekává významnější vliv na sídelní strukturu. Lze však předpokládat, že předmětná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy může představovat z hlediska svého charakteru zatrávňování blízkého i širšího okolí. Ve vztahu k využití krajiny (v daném případě převážně městského prostředí) a urbanismu je možné očekávat nové vlivy, které předmětná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy zajistí vnese do území. Tyto vlivy budou mít přímou spojitost s utvářením města a jeho rozvojem, které nová trasa linky metra D bude vytvářet.

V celkovém vyhodnocení vlivů na předmětnou charakteristiku životního prostředí, resp. na sídelní strukturu a urbanismus dojde k velmi mírnému zlepšení na lokální úrovni ve variantě návrhu ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upraveném po společném jednání. Z hlediska vlivů na krajinný ráz a využití krajiny se citelnější změny nepředpokládají.

Vlivy na klima a znečištění ovzduší

V souvislosti s předmětnou změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy se nepředpokládá významně negativní vliv na klima. V důsledku uplatnění předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat ovlivnění klimatu na lokální úrovni (vliv na mikroklima). Ovlivnění klimata zájmového území je možné očekávat především ve vztahu k nárůstu nově zastavitelných ploch na úkor ploch nezastavitelných.

Z výpočtů rozptylové studie vyplývá, že ve výchozím stavu (horizont naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy) budou na naprosté většině území splněny imisní limity všech sledovaných imisních charakteristik. Jen zcela lokálně bylo vypočteno překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu. V obou případech se ale jedná o zanedbatelnou část výpočtové oblasti (méně než 1 % plochy), a to vždy v těsné blízkosti kapacitní komunikace.

Vlivem posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy byl obecně vypočten nárůst koncentrací všech sledovaných imisních charakteristik především v okolí

komunikačního napojení Depa Písnice na ulici Vídeňskou a v několika dalších méně významných lokalitách. Naopak pokles koncentrací byl zpravidla vypočten v oblastech s hustší obytnou zástavbou, v oblasti ulic Libušská, Vídeňská a dále v lokalitě ulic Na Strži, Budějovická a 5. května. V několika výpočtových bodech s nadlimitními koncentracemi ve výchozím stavu bylo vypočteno snížení imisní zátěže vlivem hodnocené změny č. Z 2440/00 v rozmezí 0,001 – 0,005 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u částic $\text{PM}_{2,5}$ a v rozmezí 0,0004 – 0,0008 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ u benzo[a]pyrenu.

Lze konstatovat, že je změna plošného a prostorového uspořádání území navrhovaná změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 po společném jednání oproti původnímu návrhu změny z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší nevýznamná a akceptovatelná.

Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí (akustickou situaci a vibrace)

Posuzovaná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování doporučení uvedených v kapitole A.8 dokumentace VVURÚ z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav záměru, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V rámci nového návrhu změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upraveném po společném jednání se pro dodržení příslušných hygienických limitů hluku u nejbližší chráněné zástavby (chráněných venkovních prostorů staveb) v souvislosti s tramvajovou smyčkou blokového uspořádání v lokalitě Nové Dvory (resp. v ulicích Novodvorská – Durychova – Libušská a Chýnovská) doporučuje realizace vegetačního krytu na tramvajovém tělese.

V souvislosti s uplatněním posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy lze očekávat umístění nového zdroje vibrací v předmětném území, kterým bude nová linka metra D v úseku Pankrác – Depo Písnice. Další zdroj vibrací může představovat tramvajová trať Modřany – Libuš, u které dochází v souvislosti se změnou ÚP SÚ hl. m. Prahy oproti stavu dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy ke zkrácení celého úseku a logické návaznosti na celou trasu metra D. Možným zdrojem vibrací z automobilové dopravy může být rovněž nové dopravní napojení terminálu Depo Písnice z ulice Vídeňské a obchvatu Písnice, riziko šíření vibrací je však u nové kvalitně založené komunikace minimální.

Významnější projev negativních vlivů související s provozem nové moderní linky metra či tramvajové trati se nepředpokládá, neboť lze očekávat použití konstrukčních prvků a technologií snižujících vibrace či jejich přenos do okolí (antivibrační opatření).

Návrh posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 upravený po společném jednání nebude oproti původnímu návrhu změny ÚP představovat významnější rozdíl z hlediska vibrací. Lze předpokládat, že dojde k protažení tramvajové trati z lokality Libuš nově do lokality Nové Dvory, resp. dojde k zachování stavu dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy, avšak s rozdílným vymezením tramvajové smyčky. Lze tak očekávat v rámci této lokality (Nové Dvory) riziko vzniku vibrací, které však s ohledem na navrhovanou doporučení nebudou představovat citelnější vlivy.

Vlivy na staré ekologické zátěže území a vlivy spojené s nakládáním s odpady

V důsledku uplatnění předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nebudou dotčeny staré ekologické zátěže evidované v systému SEKM. Nelze však zcela vyloučit riziko vzniku

kontaminovaných míst, popřípadě ekologických zátěží (havárií) při výstavbě, či provozu záměrů na plochách, které jsou předmětem posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy. Bude nutné důsledně dodržovat veškerá technická i organizační opatření k zabránění vzniku možných ekologických zátěží.

V souvislosti s realizací metra D v trase Pankrác – Depo Písnice), kterou lze v případě schválení posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy předpokládat, je možné očekávat citelnější vlivy v souvislosti s nakládáním s odpady – budování tunelových úseků (vytěžená zemina, resp. hornina). Ve fázi provozu záměru metra D se významnější vlivy z hlediska nakládání s odpady nepředpokládají. Ve vztahu k navrhovaným plochám s rozdílným způsobem využití, které jsou součástí předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nelze rovněž předpokládat významnější vlivy s ohledem na nakládání s odpady.

V dalších stupních projektových příprav záměru metra D by měla být věnována zvýšená pozornost právě využití vytěžených zemin a horniny z realizovaných tunelů, výkopů a skrývek před jejich ukládáním na skládku. Dále pak bude důležité se zaměřit na stanovení přesného objemu vznikajícího odpadu, místa uložení odpadu, odvozové trasy apod.

Ve vyhodnocení vlivů na předmětnou charakteristiku životního prostředí návrhu změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 dojde úpravou po společném jednání k naprosto marginálním rozdílům. Celkově lze očekávat srovnatelné vlivy na staré ekologické zátěže a vlivy spojené s nakládáním s odpady.

Vlivy na obyvatelstvo – zdravotní rizika

Při celkovém posouzení souhrnu kvantitativních ukazatelů rizika hluku pro hodnocené soubory obyvatel lze konstatovat, že posuzovaná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy č. Z 2440/00 má z hlediska nepříznivých účinků hluku mírně příznivější dopad na obyvatele, než stávající stav ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Vlivem realizace posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy č. Z 2440/00 je možno očekávat v prostoru obytné zástavby celkový pokles míry zdravotního rizika z expozice chemickým látkám v ovzduší. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví. Z kvantifikace zdravotního rizika spojeného se zvýšenými koncentracemi jednotlivých látek se ukazuje, že změny jsou jen málo významné a v praxi budou převáženy jinými faktory. Jedná se tedy o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Úpravou návrhu změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy po společném jednání dojde pouze k částečnému přerozdělení zasažených obyvatel v jednotlivých 5 dB pásmech, avšak bez vlivu na celkové vyhodnocení. Změny posuzované v rámci návrhu změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy upraveném po společném jednání jsou tedy přijatelné a nebudou mít na výsledky prezentované v dokumentaci VVURÚ zásadní vliv. Je však potřeba upozornit, že konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav záměru, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města

V souvislosti s uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nepředpokládá, že by docházelo k významnějšímu ovlivnění historických či kulturních hodnot.

Uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy se nepředpokládá ani citelnější vliv na památkovou ochranu města.

Souhrnně lze konstatovat, že změna č. Z 2440/00 bude mít přijatelný vliv na environmentální pilíř, v řadě případů pak i pozitivní.

Institucionální pilíř

Předmětná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy neovlivní institucionální pilíř.

Předmětná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy vytváří dostatečné předpoklady pro vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel.

D. Stanovisko krajského úřadu podle § 50 odst. 5 stavebního zákona

Doplněno po společném jednání a veřejném projednání změny:

OCP MHMP jako příslušný úřad podle § 22 písm. d) a § 23 odst.10 písm. a) zákona č.100/2001 Sb., (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v plat.zn., vydává podle § 50 odst.5 zákona č.183/2006 Sb., (stavební zákon), v plat.zn., souhlasné stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Změna nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality či ptačí oblasti.

V rozsahu upraveného návrhu změny ÚP bylo vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dopracováno.

E. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 50 odst. 5 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

Stanovisko orgánu ŽP, vydané v rámci společného jednání podle § 50 odst. 5 SZ, je respektováno.

F. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty

Návrh změny byl na základě schváleného zadání zpracován invariantně.

Metro je páteřním prvkem městské veřejné hromadné dopravy. Od doby schválení v současnosti platného územního plánu (v roce 1999) prodělalo koncipování rozvoje sítě metra názorový vývoj, daný především aspekty politickými, demografickými, finančními a v neposlední řadě technickými a provozními. Nová trasa D metra, respektive její úvodní realizační úsek, není novým záměrem; je již dlouhodobě součástí územně-plánovací dokumentace.

Vzhledem ke své specifčnosti však již od počátku devadesátých let minulého století procházel tento záměr názorovým vývojem a nedařilo se odpovídajícím způsobem uzavřít záležitosti jeho definitivního trasování, volby dopravního systému, realizační etapizace ani vlastního financování. V mezidobí byla zpracována řada studií, které se daný dopravní vztah snažily řešit i odlišnými způsoby – varianty koncepčně směřované na maximalizaci podílu povrchového a mělce založeného vedení trasy, s částečným využitím koridoru železniční trati (přiblížení trasy D k železničnímu nádraží Vršovice, přes Nusle, Michli, Kačerov). Byla zpracována i koncepční studie, která vůči základní variantě klasického metra specifikovala dvě subvarianty lehkého metra, a to tzv. „povrchovou“ a „podzemní“. Povrchová trasa byla založena na kombinaci tunelového a estakádového vedení. Alternativní koridory trasy D metra obecně přinášely některé dílčí výhody, ale po všestranném posouzení problematiky bylo potvrzeno řešení s přestupní stanicí Pankrác a v dalším pokračování upřednostněno podpovrchové vedení s příklonem ke stanici Nemocnice Krč. Z těchto rozhodnutí

vycházely i všechny další přípravné práce, které souvisely a navazovaly na pořízení změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy, později zrušené rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 3A 48/2015 - 92 ze dne 22. 7. 2015.

Aktuální znovupořízení změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy tak probíhalo v době, kdy byly k dispozici podrobnější projektové dokumentace vlastní stavby, zpracované pro územní řízení (t. č. existuje vydané územní rozhodnutí v právní moci) resp. stavební povolení. Názor žadatele o změnu, Hlavního města Prahy, se v otázce potřebnosti i technické rovině věci od pořízení zrušené změny Z 2440/00 nezměnil, čehož dokladem je práce na projektových dokumentacích stavby v intencích původního řešení změny územního plánu resp. nabytého rozhodnutí, s přihlédnutím ke změnám v nárocích na pozemky při zpřesnění projektu postupu výstavby a při zahrnutí novějších skutečností, vyplývajících z dohod, jednání či smluvních vztahů oprávněného investora stavby se třetími stranami. To se týká zejména otázky vymezení rozhraní stavby metra k budoucí zástavbě a dále též aktualizace koncepce řešení zájmových lokalit v urbanistické rovině dle studijních podkladů, pořizovaných per partes aktéry v území, zejména vlastníky pozemků nebo dotčenou městskou částí, zapracovaných následně do návrhu změny tak, aby tento byl v souladu s požadavky nadřazené územně-plánovací dokumentace, stanovisky dotčených orgánů a odpovídal urbanistické koncepci města i závěrům posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Mezi zásadní úpravy řešení trasy metra D resp. okolí stanic oproti platnému územnímu plánu patří především vymezení jižního konce trasy v návrhu („návrhovém horizontu“) při doplnění stanice Depo Písnice, korekce průběhu trasy v prostoru Nádraží Krč, vymezení stanice Nemocnice Krč namísto Zálesí, korekce polohy stanic Nové Dvory (umožňující založení budoucího větvení do Modřan) a Libuš (urbanizace prostoru), řešení depa metra i jeho napojení a z toho vyplývající úpravy směrového i výškového vedení trasy.

Diametrální trasa D je tak návrhem změny stabilizována v rozsahu Náměstí Míru – Depo Písnice v návrhu („návrhovém horizontu“) územního plánu. U koncové stanice bude umístěno depo nové trasy. Přínosy této základní části trasy D metra jsou velmi komplexní – pokrývá naprostou většinu přínosů spojovaných s doplněním systému pražského metra o čtvrtou trasu. K nejvýznamnějším patří zásadní zkvalitnění dopravní obsluhy kapacitních sídlištních celků v části jižního sektoru města (zejména Krč, Libuš, Lhotka), v současnosti odkázaných na nevyhovující autobusový návoz ke stanicím trasy C metra, s kritickým stavem hlavně v profilu ulice Vídeňské. Dopravní působnost trasy D metra umožní odlehčení trasy C a současně bude vytvořena i velmi potřebná dopravní alternativa ke stávajícímu vedení metra přes Nuselský most pro případy jeho oprav, mimořádných provozních situací a dalších nestandardních stavů. Podchycena bude vnější doprava v okrajových částech města. Metro přinese významnou změnu v dopravní službě, spojenou s redukcí autobusové a individuální automobilové dopravy a ekologickými přínosy. Svými stanicemi prováže stávající trasy metra (Pankrác – trasa C, Náměstí Míru - trasa A), vytvoří další vazby na železnici (Nádraží Krč) a zabezpečí podchycení automobilové dopravy v okrajové části města. Nabídne řešení pro organizaci provozu z přilehlé části regionu, a to ve směru od Pražského okruhu resp. obcí za hranicí Prahy, prostřednictvím doplněné komunikační sítě dle předpokladů územního plánu (např. obchvat Písnice, vazba k ul. Vídeňské apod.).

Vedle vlastního směrového vedení trasy je klíčovým faktorem i skutečnost, že nová trasa metra s vlastním depem může být budována jako zcela samostatný systém, s vazbami na stávající síť metra redukovánými na vlastní přestupy, případně na manipulační propojení pro dosažení stávajících opravárenských kapacit. To umožňuje uvažovat i o využití specifického dopravního systému, než je ‚klasické‘ metro, k čemuž vedle reality celosvětového vývoje lehkých kolejových i nekonvenčních systémů přispívá i skutečnost, že zatížení trasy D metra bude oproti stávajícím trasám nižší.

V tomto smyslu probíhá změna platné legislativy, umožňující bezobslužný automatizovaný systém provozu.

Z pohledu technologie výstavby se řešená trasa metra předpokládá většinově tunelová podpovrchová. Vzhledem k dostupnosti projektové dokumentace stavby i existenci územního rozhodnutí tedy lze pro zpracování návrhu změny specifikovat například nároky na pozemky, potřebné k realizaci nebo užívání a provozování stavby, vyplývající ze záborů a postupu výstavby, které jsou postihnuté ve vymezení veřejně prospěšné stavby (viz dále).

V lokalitě přestupní stanice **Pankrác** je odstraněno vymezení pro navrhované nádraží pro vnější autobusovou dopravu, které je dle ZÚR nahrazeno lokalitou Depo Písnice, a zároveň se vypouští vymezení parkoviště v systému P+R uvnitř zastavěného území, které již nesleduje koncepci rozvoje parkovišť tohoto druhu a parkovací politiku města (uvnitř zóny placeného stání). Změna upravuje a doplňuje polohu vestibulů stanice metra trasy D ve výkrese č. 05 – Doprava tak, že stanice Pankrác je koncipována jako vícevestibulová.

Stanice **Olbrachtova** je koncipována jako dvouvestibulová se severním vestibulem při křižovatce ulic Olbrachtova - Na Strži a jižním vestibulem při křižovatce ulic Antala Staška - Na Strži, a příslušně je mírně korigován průběh traťových tunelů.

V přechodu trasy Kunratického potoka poblíž nádraží Praha-Krč je trasa metra změnou odsunuta západním směrem zhruba až o 85 m oproti stopě platného územního plánu z důvodu realizovatelnosti trasy v rovině technické a současně při vytvoření lepších předpokladů pro urbanizaci přilehlého území a zajištění jeho obsluhy, jakož i z pohledu vodních poměrů v území. Mění se zde funkční využití tak, aby lépe vystihovalo uvažovaný záměr povrchového úseku stavby metra (přechod údolí nad vodotečí) a bylo možné transformovat související zázemí stanice metra **Nádraží Krč** a přilehlé železniční stanice do podoby funkčně i urbanisticky odpovídající potenciálu lokality při respektování limitů území. Veřejným zájmem hl. m. Prahy je v dotčené lokalitě stanice metra kromě vlastní stavby metra také parkoviště P+R, vymezené zde na kontaktu dvou kolejových systémů veřejné hromadné dopravy osob a nadřazeného komunikačního systému města, což plně sleduje hlavní cíl změny. Navrhuje se proto vymezení překryvných značení pro funkční plochy bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P+R /DH/ v ploše všeobecně smíšené /SV-/ a v ploše ostatní /ZVO-K/. V souladu s vymezením rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy v ZÚR - 3.4.1 Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1) změna navrhuje při stanici metra Nádraží Krč intenzivnější způsob využití a prostorové regulativy (všeobecně smíšené /SV/ a kód míry využití I a nově vymezená plocha /ZVO/ s kódem míry využití K), odpovídající možnostem dopravní obsluhy, a řeší tak komplexně návrh zástavby a využití území u stanice metra. Navýšení koeficientu míry využití v ploše /SV/ na kód I vyplývá z dodatečných zvýšených nároků uživatelů záměru (oproti vydanému ÚR) na rozsah hrubých podlažních ploch zejména pro technologické zázemí metra a železnice. Umístění stavby v nově vymezené ploše /ZVO-K/ zohlední kvalitu životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví podél komunikace s intenzivní dopravou formou bariérového objektu. Z důvodu realizace vhodných kompenzačních opatření, eliminujících vliv stavby metra na průchod povodňových průtoků na Kunratickém potoce, navrhuje se rozšíření plochy vodní toky a plochy, plavební kanály /VOP/ na úkor ploch zezeň městská a krajinná /ZMK/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/. V souladu s krajinářskou studií zpracovanou Dopravním podnikem hl. m. Prahy byla oproti návrhu ke společnému jednání rozšířena plocha /VOP/ na úkor plochy /ZMK/. Na základě akceptovaných připomínek ve společném jednání k návrhu řešení změny v lokalitě stanice Nádraží Krč byly zapracovány úpravy vymezení ploch /S1/ a /S4/, které umožňují přestavbu části (větve) mimoúrovňové křižovatky a Jižní spojky tak, aby zde mohly být realizovány

obsluhy území ke kapacitnější části útvaru sídliště Krč a lepším pěším vazbám do území. Stanice metra je dvouvestibulová.

Řešení okolí stanice vychází z „Podkladové studie Nemocnice Krč“ (duben 2018, Studio Acht), jež byla požadována pro upřesnění návrhu řešení lokality stanice Nemocnice Krč ve schváleném zadání změny. Podkladová studie prověřila urbanistickou koncepci lokality a modifikuje původní návrh řešení zrušené změny Z 2440/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy. Navrhují se změny plošného a prostorového uspořádání uvedené lokality s cílem vytvoření podmínek k jejímu urbanistickému dokončení. V ploše SV – všeobecně smíšené a v části plochy SMJ – smíšené městského jádra je navržena míra využití území G. V části plochy SMJ – smíšené městského jádra je navržen vyšší koeficient H z důvodu nutnosti dodržet požadovaný koeficient zeleně s ohledem na neexistenci rostlého terénu, zapříčiněné rozsahem podzemní stavby metra. Intenzivnější způsob využití a prostorové regulativy jsou v souladu s vymezením rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy v ZUR - 3.4.1 Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1). V předprostoru nemocnice se navrhuje upravit současný stav územního plánu korekcí vymezení funkční plochy celistvě na funkci VV – veřejné vybavení. Studie vymezuje tento prostor pro možný rozvoj aktivit spojených se zdravotnictvím, jako je odborné školství, soukromé kliniky a odborná centra mající vazbu na nemocnici, stomatologie, kancelářské prostory atp. Uspokojení potřeb dopravy v klidu u Thomayerovy nemocnice bude zajištěno v ploše VV/. V případě zástavby „klínu“ mezi Vídeňskou a Thomayerovou nemocnicí, která by odclonila předprostor nemocnice od rušné komunikace a zároveň dotvořila městskou ulici, je důležité ponechat v kompozici a hmotách případné dostavby (maximálně čtyřpodlažní) optické prolomení s výhledem na dominantu vstupu a věže v areálu nemocnice. Parkoviště systému P+R zde není navrhováno a vypouští se i již vymezené parkoviště P+R při ul. Pod Višňovkou - Zálesí. Dopravní řešení vychází z dopravně-inženýrských údajů, zohledňujících změny využití území; v územním plánu nemá průmět v plochách s rozdílným způsobem využití. Po společném jednání bylo reagováno na připomínku „V souvislosti s umístěním stanice metra Nemocnice Krč je navržen posun autobusové zastávky v ul. Zálesí blíže k metru, stávající záliv se ruší a je tak možné ho zahrnout do funkční plochy SV-G.“. Celkově je tedy hranice ploch SV-G a S4 podél ulice Zálesí nově formálně upravena do přímého průběhu, jak odpovídá skutečnosti. Rovněž byl upraven tvar (stažení) křižovatky Vídeňská x Zálesí a rozšíření funkční plochy SMJ-G a SMJ-H při ulici Vídeňské na úkor komunikační sítě.



Návrh změny pro společné jednání – výkres č.4 – informativní náhled

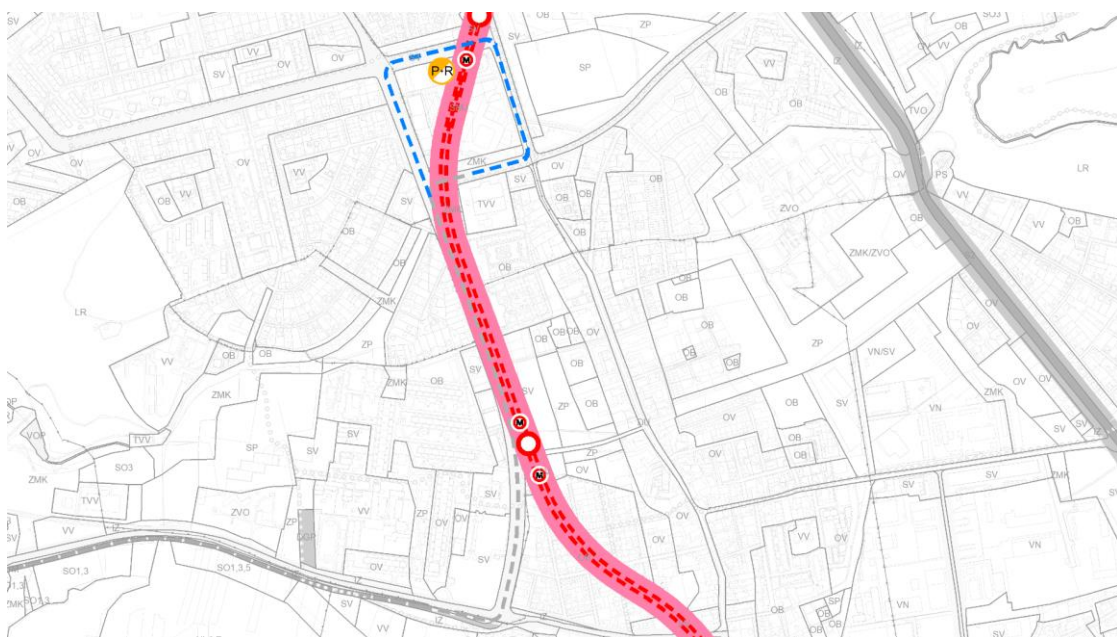


Návrh změny po úpravách po vyhodnocení společného jednání – výkres č. 4 – informativní náhled

Na **Nových Dvůrech** změna upřesňuje polohu stanice a nově koncipuje pozici dvou vestibulů, přičemž severní se dostává blíže ke stávající sídlištní zástavbě při ul. V Štíhlách. Tato koncepce také umožňuje založit větvení pro budoucí možné pokračování tratě metra přes Kamýk do Modřan. Předpokládá se vznik záchytného parkoviště P+R lokálního významu s kapacitou 150 parkovacích stání, které může být součástí budoucí plnohodnotné dostavby v území formou integrace kapacity parkoviště v objektech. Navrhuje se vypuštění dvou překryvných značení pro funkční plochy bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení veřejné dopravy /DH/ v ploše smíšené městského jádra /SMJ-F/ z nichž jedna je nahrazena pevnou značkou pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25 ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení veřejné dopravy /DH/ (v pozemku p. č. 1447/1 v k. ú. Lhotka). V návrhu změny pro společné jednání docházelo k vypuštění tramvajové tratě v návrhu v celém úseku Nové Dvory – Libuš, vymezené ve výkrese č. 05 – Doprava. Na základě akceptovaných připomínek ve společném jednání k návrhu řešení změny je tramvajová trať na Nové Dvory zachována a v návrhu modifikována do podoby blokové smyčky, vymezené v komunikacích po obvodu území. Toto řešení reaguje na změnu umístění vestibulů stanice metra tak, aby v ulici Durychově mohly vzniknout zastávky v kontaktu se stanicí metra. Značka /DH/ pro původně navrhovanou tram. smyčku západně od ul. Novodvorská se v důsledku toho ruší.



Návrh změny pro společné jednání – výkres č. 5 – informativní náhled

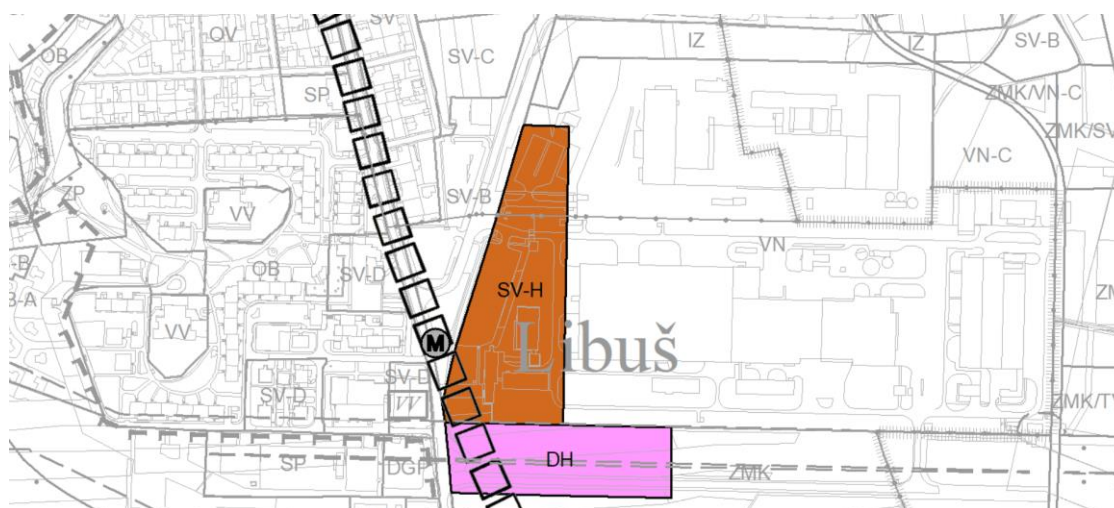


Návrh změny po úpravách po vyhodnocení společného jednání – výkres č. 5 – informativní náhled

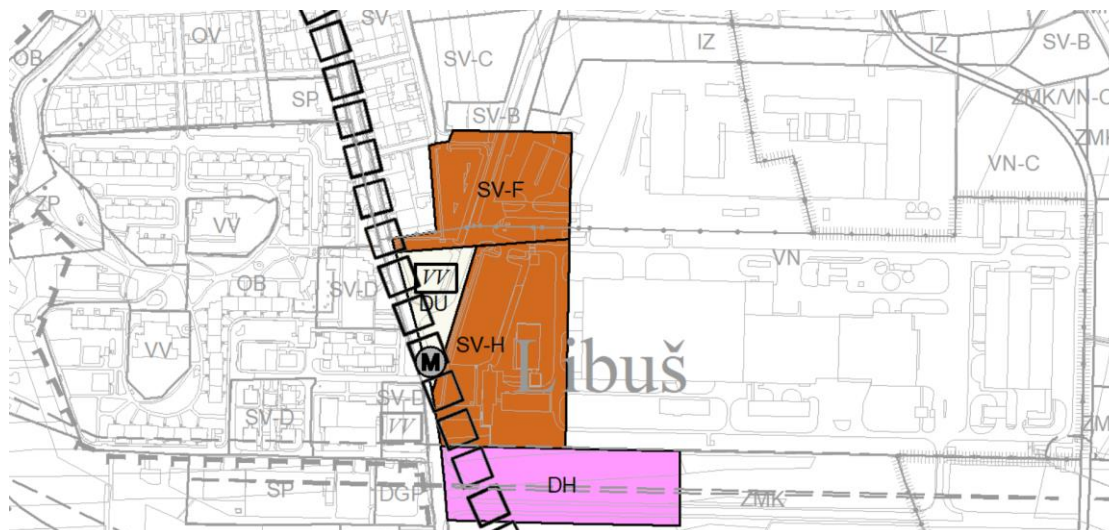
Stanice metra **Libuš** je koncipována jako dvouvestibulová.

Koncový úsek trasy metra podél Kunratické spojky do depa metra je v souladu se ZÚR oproti původnímu územnímu plánu uvažován jako provozní (s cestujícími) a změny funkčního využití ploch reflektují technické možnosti realizace trasy v návaznosti na provozní zázemí depa a opravárenské základny. Do lokality potenciálně výborně dostupné z nadřazeného dopravního systému (SOKP – Vestecká spojka – Vídeňská – D1, východní obchvat Písnice) je nově směřován terminál příměstské a dálkové autobusové dopravy a záchytné parkoviště v systému P+R, to vše při respektování podmínek ochrany přírody, vyjádřených zejména prvky územního systému ekologické stability.

Změnou se v lokalitě **Písnice** navrhuje funkce plochy a zařízení veřejné dopravy /DH/ v rozsahu projednaném nabytým ÚR. Současně se vymezená územní rezerva pro plochy a zařízení veřejné dopravy /OP/DH/ mění na územní rezervu pro zeleň městskou a krajinnou /OP/ZMK/ a funkční plochu louky, pastviny /NL/. Funkční plocha vybrané komunikační sítě /S4/ se transformuje tak, aby odpovídala současné podobě Kunratické spojky, přičemž tato korekce vyvolává i příslušné změny související plochy s rozdílným využitím louky, pastviny /NL/. Dále dochází k vypuštění značky nádraží pro vnější autobusovou dopravu v územní rezervě a ke změně značky zachytná parkoviště (garáže P+R) z územní rezervy na návrh ve výkrese č. 05 – Doprava. V souladu s vymezením rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy v ZÚR - 3.4.1 Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1). Dle rozpracované Územní studie „Okolí budoucí stanice metra D a krajinné rozhraní Písnice“ a dle vyhodnocení připomínek po společném jednání ke změně změna navrhuje při stanici metra Písnice intenzivnější způsob využití a prostorové regulativy (všeobecně smíšené /SV/ a kód míry využití H a F), odpovídající možnostem dopravní obsluhy, a řeší tak komplexně návrh zástavby a využití území u stanice metra. Z důvodu vytvoření veřejného prostranství u stanice metra je navržena plocha /DU/, ve které je umístěna pevná značka /VV/ pro doplnění plochy městotvornými budovami jako je úřad, pošta apod. s ohledem na vytvoření nových pracovních míst. Z výše uvedené územní studie bylo do změny 2440/00 převzato nezbytné minimum, další řešení se případně bude procesovat jednotlivými změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy. Vlastní stanice metra je nově řešena jako dvouvestibulová s vazbami na přilehlé území vč. transformační resp. rozvojové plochy v předprostoru areálu „SAPA“ a k terminálu bus a parkovišti P+R.



Návrh změny pro společné jednání – výkres č. 4 – informativní náhled



Návrh změny po úpravách po vyhodnocení společného jednání – výkres č. 4 – informativní náhled

V lokalitě **Depo Písnice** změna navrhuje významnou plochu pro zařízení veřejné dopravy a parkoviště P+R /DH/ v reakci na pojetí metra jako nosného systému obsluhy spádového území přilehlé části metropolitního regionu (Středočeského kraje) formou kombinované dopravy (systém P+R) nebo soustředění přestupních vazeb z regionální a dálkové autobusové dopravy do terminálu metra. Územní plán před změnou rezervoval lokalitu pro zařízení hromadné dopravy osob (ideově pouze vlastní depo metra); po změně se rozšiřuje vymezení /DH/ – plochy a zařízení veřejné dopravy pro realizaci zázemí terminálu nové stanice metra, včetně převedení územní rezervy plochy /VN/DH/ do návrhu plochy /DH/.

Návrh reaguje na zpřesněné směrové a výškové napojení depa metra tak, že zkracuje povrchový úsek pouze na část přiléhající k přemostění obchvatu Písnice pro kolejovou harfu depa metra. Přitom se formálně modifikují okolní plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/, izolační zeleně /IZ/, luk a pastvin /NL/. Zároveň se upravují plochy zeleň městská a krajinná/ čistě obytné v územní rezervě (ZMK/OB-A) na čistě obytnou s mírou využití B (OB-B) v souladu s charakterem území a převážná část plochy orná půda, plochy pro pěstování zeleniny/zeleň městská a krajinná v územní rezervě (OP/ZMK) na orná půda, plochy pro pěstování zeleniny/čistě obytnou s mírou využití B v územní rezervě (OP/OB-B). Tato úprava je umožněna posunem trasy metra.

Vymezuje se dopravní napojení navrženého dopravního terminálu z ulice Vídeňské a obchvatu Písnice ve funkční ploše vybraná komunikační síť /S4/, a to podle nabytého územního rozhodnutí a dosavadní majetkoprávní přípravy záměru; mírně je zde proto překročen rozsah řešeného území změny, vymezeného dle původního řešení propojovací komunikace. Komunikační propojení vyvolává mírnou úpravu plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/. Celoměstský systém zeleně je redukován. V ploše pro zařízení veřejné dopravy /DH/ se ve výkresu č. 5 – Doprava umístují, kromě značek pro dvouvestibulovou stanici metra, značka záchytné parkoviště (garáže) P+R, značka nádraží pro vnější autobusovou dopravu v návrhu a značka depo metra v návrhu.

Nezbytnou součástí změny je doplnění výkresu č. 5 – Doprava o nový symbol legendy „depo metra v návrhu“. Použije se symbol dosavadní pro územní rezervu (depo metra v územní rezervě se neuplatní).

Součástí změny je vymezení ploch pro realizaci parkovišť v systému P+R. Požadavek na existenci P+R při stanicích metra s dobrou vazbou na nadřazenou komunikační síť vyplývá z dopravní politiky hl. m. Prahy, kterou město přijalo a schválilo (nově např. usnesením RHMP č. 2297 ze dne 19. 9. 2017), a je směrná pro organizaci systému

veřejné dopravy i úkoly v oblasti územního plánování. Parkoviště P+R napomáhají kombinovanými cestami zmenšovat podíl cest uskutečňovaných do centra města IAD. Parkoviště P+R jsou parkovací zařízení zachytného charakteru, jejichž hlavním účelem je snížit počet automobilů ve vnitřním městě (vymezeném zhruba průběhem městského okruhu), a tím snížit emisní i hlukové zatížení. Neméně významnou úlohou je služba obyvatelům v území zejména příměstských suburbií s omezenou veřejnou dopravou v rozvolněné zástavbě (nelze zajistit vyšší standard obsluhy vzhledem k charakteru zástavby a intenzitě přepravního proudu), případně též v okrajových městských částech Prahy, odkud je časová dostupnost cílů cest veřejnou dopravou s více přestupy faktorem určujícím dopravní chování obyvatel. Identifikujeme rovněž vztah potřeby rozvoje systému parkovišť P+R s řešením dopravy pro návštěvníky oblastí se zřízenými zónami placeného stání (ZPS) formou využití parkovišť P+R na okraji města s návazností na veřejnou dopravu. Postupné zavádění ZPS v dalších městských částech je jedním z faktorů výrazně ovlivňujícím nárůst zvýšení poptávky po parkovištích P+R.

Kapacita staveb P+R není dle zažité metodiky platného územního plánu resp. jeho závazné části (výroku) změnou závazně stanovena speciálním regulativem. Z dostupných celoměstských dopravně-inženýrských podkladů, s kterými uvažoval schválený územní plán jako s předpoklady, a které jsou podpořeny dopravně-inženýrskými analýzami dopravního modelu města a daty o dopravních vztazích (zpracováno průběžně gestorem TSK-ÚDI, a. s.) lze pro jednotlivé lokality (plochy) odvodit následující systémové koncepční požadavky na záchyt v daných lokalitách resp. spádovém sektoru města:

Stanice/Lokalita	Kapacita P+R
Nádraží Krč	450
Nové Dvory	150
Písnice	400
Depo Písnice	800

V zájmovém území stanice metra Nádraží Krč se jedná pouze o kapacitu P+R v řešeném území změny dle podkladové studie resp. projektu metra; celkový dopravně-inženýrský odhad kapacit směřuje do lokality nárok na ca 600 parkovacích stání v systému P+R (není předmětem změny).

Uvedené hodnoty kapacit parkovišť v systému P+R jsou orientační, neboť platný územní plán je závazně nestanoví; kapacity ale vstupují jako výchozí předpoklad do posouzení vlivů koncepce na životní prostředí. Tyto hodnoty odpovídají metodice výchozí koncepce parkovišť P+R, vtělené do územního plánu (viz též Průvodní zprávu ÚPn hl. m. Prahy, 1999).

Součástí změny je vymezení koridoru, určeného pro veřejnou hromadnou dopravu, vázícího se ke koncové stanici metra (terminálu Depo Písnice) a pokračujícího k hranicím Prahy – předpokládá se podejití Vestecké spojky. Není přesně specifikován dopravní prostředek veřejné hromadné dopravy, ale součástí úvah je myšlenka tzv. metrobuse, tedy rychlého autobusového spojení z oblasti Jesenice na páteřní systém veřejné dopravy v Praze.

Ke **koncepci občanského vybavení a utváření veřejných prostranství** v místě uzlu na stanici metra Nemocnice Krč se vyjadřuje podkladová studie tím, že umísťuje nad stanicemi metra polyfunkční objekty s charakterem lokálního centra, obsluhujícího spádovou oblast blízkého okolí. V místě dnešního podchodu bude vytvořen pěší koridor s nákupní pasáží, navázaný na sníženou úroveň vestibulu metra, zajišťující plynulý a bezbariérový přístup do nemocnice. Centrální polyfunkční část návrhu řeší mimo koordinaci se stanicí metra i možnosti optimálního propojení vnitřních úrovní s veřejnými plochami v exteriéru. V okolí stanice metra Nádrží Krč návrh formuluje

jako hlavní veřejné prostory zejména novou nádražní halu, městský park – navazující na jižní vestibul metra – v kombinaci s úpravou vodního toku Kunratického potoka. Pěší prostupnost územím je zajištěna v ose nivy potoka.

Změna nemění koncepci technické infrastruktury. Stavbu stanic metra bude nutno zkoordinovat se současnými vedeními technické infrastruktury, zejména s nadřazenými vodovodními řady a kanalizačním sběračem K-LKS.

Do parkoviště P+R (na funkční ploše DHM ve výkrese č.5) v lokalitě Písnice zasahují nadzemní vedení 4x110 kV s ochranným pásmem a VTL plynovod 2xDN 500 s bezpečnostním pásmem.

Změna navrhuje mírnou redukci regionálního, zatím převážně nefunkčních biokoridoru R4/42 a lokálního biokoridoru L4/277 ÚSES (vlastní stavba metra je zde vedena na estakádě nad biokoridory – v plochách územního plánu vyjádřeno plochou DH) jižně od Kunratické spojky, jde však spíše o formální korekci tohoto systému, která nebude mít zásadní vliv na jeho spojitost a budoucí funkčnost. Změna navrhuje mírné rozšíření nefunkčního biokoridoru L4/268, a to zejména v souvislosti s předpokládanými úpravami bezejmenné vodní plochy, která se nachází severně od stávající nádražní budovy Krč (konkrétněji viz výše v textu tohoto odůvodnění). Změna navrhuje přetnutí lokálního biokoridoru L4/277 novou komunikací – také zdejší přerušení ÚSES lze považovat za formální zásah do tohoto systému bez jeho významného narušení.

Změna okrajově zasahuje do přírodního parku Modřanská rokle – Cholupice. Posouzení případného vlivu na předmět ochrany přírodního parku, tedy na dochovaný ráz krajiny, bude předmětem vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území ve smyslu výše uvedené části C. tohoto odůvodnění.

Změnou dochází k mírné redukci celoměstského systému zeleně v okolí nádraží Krč. Celoměstský systém zeleně zde v současnosti prochází jako překryvná vrstva přes stávající komunikace. V této podobě by bylo původní systémové propojení jen obtížně realizovatelné. Změnou je trasa korigována a spojitost systému nebude narušena. Rozvoj celoměstského systému zeleně v území nespočívá pouze v jeho prostorovém vymezení; zde je kvalitativní – dochází k pozitivní a technicky i majetkoprávně naplnitelné změně v území s důrazem na revitalizaci krajinářských úprav a začlenění stavby metra do území při současné úpravě okolí rybníka v charakteru městského parku.

Veřejně prospěšné stavby (VPS)

Předmětem řešení návrhu změny je upřesnění vymezení VPS pro trasu metra D v rozsahu úseku Pankrác – Depo Písnice. Rozsah vymezení koridorů a ploch pro VPS je stanoven s ohledem na naprosto zásadní a strategický význam stavby pro město a jeho systém veřejné dopravy, značný rozsah stavby a se zřetelem na míru prověření záměru v úrovni územního plánu tak, aby byla zajištěna jeho realizovatelnost. Realizovatelnost veřejně prospěšných staveb na úrovni rozhodování o provedení změn v území je důležitým předpokladem pro rozvoj města.

Upřesněné vymezení VPS se týká území resp. ploch/pozemků nebo jejich částí, u nichž je na základě podrobnější projektové dokumentace předpoklad, že mohou být přímo či nepřímo dotčeny stavbou, její realizací nebo jsou nezbytné k zajištění jejího řádného užívání pro stanovený účel, a to na podkladě skutečností a na úrovni poznání známých v době pořizování změny územního plánu. Rozsah navržených veřejně prospěšných staveb je vymezen v souladu s platnými právními předpisy a byl v průběhu zpracování návrhu změny při jejím znovupořizení upraven mimo jiné i na základě aktuálního stavu podrobnějšího prověření záměru na úrovni DÚR/DSP a zajištění potřebných pozemků dle dispozic oprávněného veřejného investora stavby.

V následných fázích přípravy záměrů vymezených jako VPS, které mohou být podmíněny především dostupností pozemků potřebných pro jejich realizaci, slouží

institut VPS k získání pozemků. V krajním případě slouží vymezené VPS k vyvlastnění. Územně plánovací dokumentace je jediná dokumentace, která zakládá právo využití institutu vyvlastnění (viz § 170 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon) společně s navazujícím územním rozhodnutím, vydaným v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. Pro stavbu metra jako speciální dráhy se však institut vyvlastnění váže i na možnost uvedenou v § 5 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Metro je dráha speciální dle § 3 odst. 1 písm. f).

Vyvlastnění pozemků, které obec potřebuje pro uskutečnění staveb či jiných veřejně prospěšných opatření, je poslední a krajní možností jak se těchto pozemků v zájmu veřejném domoci. Vyvlastnění není přípustné, je-li možno práva k pozemku nebo stavbě potřebná pro uskutečnění účelu vyvlastnění získat dohodou nebo jiným způsobem (viz zákon o vyvlastnění č. 184/2006). Vlastní veřejně prospěšnou stavbou může být pouze stavba (včetně ploch nezbytných k zajištění jejího řádného užívání) nikoli plocha nebo koridor. V územním plánu vymezené plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby nejsou ještě plochami vlastní veřejně prospěšné stavby. Podkladem pro vyvlastnění je územní rozhodnutí, ve kterém jsou pozemky, resp. jejich části, podléhající vyvlastnění, přesně specifikovány geometrickým plánem. Podle § 4 odst. 1 zákona o vyvlastnění č. 184/2006 Sb. lze vyvlastnění provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.

Návrh změny upřesňuje a transformuje vymezení a rozsah VPS nově označené v souladu se ZÚR jako 5/DM - Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice, a to v úseku Pankrác – Nové Dvory a vymezuje v souladu s předmětem změny tuto VPS i pro úsek trasy metra D Nové Dvory – Depo Písnice.

V souladu se zadáním jsou v návrhu změny Z 2440/00 na základě prověření a věcných souvislostí s řešením předmětu změny transformovány, navrženy a případně zrušeny VPS pro související stavby dopravní infrastruktury:

Pořadové číslo	Kategorie	Číslo MČ	Popis veřejně prospěšné stavby	Vymezení/změna
29	DK	32	Kunratice - východní obchvat Písnice	změna zákresu
29	DK	34	Libuš - východní obchvat Písnice	změna zákresu
129	DK	32	Kunratice – Komunikační napojení terminálu veřejné dopravy Depo Písnice	nová položka
129	DK	34	Libuš – Komunikační napojení terminálu veřejné dopravy Depo Písnice	nová položka
5	DM	2	Praha 2 – Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice	změna názvu
5	DM	4	Praha 4 – Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice	změna názvu a zákresu
5	DM	12	Praha 12 – Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice	nová položka
5	DM	32	Kunratice – Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice	nová položka
5	DM	34	Libuš – Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice	nová položka
13	DM	32	Kunratice - Terminál veřejné dopravy Depo Písnice, parkoviště P+R a depo metra	nová položka
13	DM	34	Libuš - Terminál veřejné dopravy Depo Písnice, parkoviště P+R a depo metra	nová položka
14	DM	34	Libuš - Terminál veřejné dopravy Písnice, parkoviště P+R	nová položka
15	DM	34	Libuš - Koridor veřejné dopravy Depo Písnice - Vestec (Jesenice)	nová položka
13	DR	4	Praha 4 - P+R - Nové Dvory	změna zákresu
44	DR	4	Praha 4 - P+R - Krč - Zálesí	zrušení položky
38	DR	4	Praha 4 - P+R - Pankrác	zrušení položky
44	DR	34	Libuš – P+R Depo Písnice	nová položka

Pořadové číslo	Kategorie	Číslo MČ	Popis veřejně prospěšné stavby	Vymezení/změna
10	DT	4	Praha 4 - tramvajová trať - Modřany - Libuš - Nové Dvory	změna vymezení/zákresu
10	DT	12	Praha 12 - tramvajová trať - Modřany - Libuš - Nové Dvory	změna vymezení/zákresu
10	DT	34	Libuš - tramvajová trať - Modřany - Libuš - Nové Dvory	změna vymezení/zákresu
31	DZ	4	Praha 4 - výstavba nového železničního koridoru III. Praha – Beroun včetně souvisejících staveb	změna zákresu

Na základě připomínky ke společnému jednání, požadující úpravu rozsahu VPS v lokalitě Nádraží Krč, nejsou pozemky parc. č. 12/7 a 12/3 v k. ú. Krč vymezené jako součást veřejně prospěšné stavby pro trasu metra D, neboť upravená koncepce vlastní stanice metra, integrovaná k nádražní výpravní budově, nenárokuje ani z titulu proveditelnosti stavby metra k předmětným částem pozemků nárok na jejich zahrnutí do plochy veřejně prospěšné stavby. Rozsah vymezení VPS pro stavbu metra 5/DM/4 a vymezení VPS 31/DZ/4 byl v lokalitě upraven dle nároků koncepce integrované stanice metra s nádražní výpravní budovou. V případě veřejně prospěšné stavby 5/DM/2 na území Prahy 2, které není součástí řešení změny, výrok pouze formálně z důvodu přehlednosti a sjednocení popisu zahrnuje změnu označení VPS; vymezení není změnou nijak dotčeno.

Návrhem změny je tak v uvedeném úseku trasy metra D upřesněn průmět VPS Z/500/DM, vymezené v ZÚR.

Návrh změny respektuje následující veřejně prospěšné stavby ve vymezených koridorech dopravní infrastruktury v souladu se ZÚR: VPS Z/501/DT Jižní tramvajová tangenta, úsek Budějovická-Dvorce a VPS Z/501/DZ Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby III. tranzitního železničního koridoru Cheb - Bohumín.

Výměra měněných ploch dle jejich funkčního využití (m²):

DH	192 840
DU	7 779
IZ	6 343
NL	18 893
OB-B	2 421
OP/OB-B	9 539
OP/ZMK	16 819
S1	898
S4	16 798
SMJ-G	13 888
SMJ-H	7 498
SV-F	18 818
SV-G	31 354
SV-H	28 276
SV-I	12 818
VOP	3 295
VV	6 319
ZMK	3 202
ZVO-K	11 579
Celkem	409 377

G. Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch

Změna navrhuje nové zastavitelné plochy /DH/, /OB-B/, /S1/, /S4/, /SV-I/, /ZVO-K/ a /VV/ na úkor nezastavitelných ploch /DU/, /IZ/, /NL/, /OP/, /OP/DH/, /OP/IZ/, /OP/ZMK/, /PZA/, /VOP/, /ZMK/, /ZMK/OB-A/ a /ZP/ v rozsahu 119 499 m².

Současně navrhuje nové nezastavitelné plochy /DU/ a /NL/ na úkor plochy zastavitelné /S4/ a /SV-B/ v rozsahu 10 728 m².

Převážnou většinu nových zastavitelných ploch tvoří dopravní funkce (DH: 87 939 m² a S4: 16 608 m²). Jedná se převážně o vymezení ploch pro realizaci parkovišť v systému P+R při stanicích metra s dobrou vazbou na nadřazenou komunikační síť. Parkoviště P+R napomáhají zmenšovat podíl uskutečňovaných cest do centra města individuální automobilovou dopravou. Vymezení zastavitelných ploch /DH/ také zajišťuje v nezbytném rozsahu realizovatelnost vlastní stavby metra a zajištění provozu dráhy. Vymezení ploch pro zástavbu v okolí vybraných stanic metra sleduje úkol z nadřazené územně-plánovací dokumentace – vymezení rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy (3.4.1 Osa jih - ve vazbě na trasu D metra), kdy tak činí v rozsahu a kapacitách prověřených v podkladových studiích zpracovaných k návrhu změny. Pro upřesnění návrhu řešení lokality stanice Nemocnice Krč bylo zadáním změny požadováno zpracování podrobnější podkladové studie a v případě řešení okolí jednotlivých stanic zrušené Z 2440/00 byl návrh změny upraven v odůvodněných případech též na základě podrobnější podkladové studie v souladu se schváleným zadáním změny.

H. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění, vypořádání připomínek

Doplněno na základě projednání a vypořádáno v tabulkách, které budou přílohou textové části odůvodnění.

I. Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území

Změna pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu a zvyšuje kvalitu přestupních vazeb příměstské a dálkové veřejné dopravy.

J. Vyhodnocení splnění požadavků zadání, nebo vyhodnocení splnění požadavků obsažených v rozhodnutí zastupitelstva obce o obsahu změny územního plánu pořizované zkráceným postupem

Zadání změny bylo splněno. V lokalitě stanice Nádraží Krč bylo řešené území rozšířeno vymezením plochy /S1/ a /S4/, které umožňují přestavbu části (větvě) mimoúrovňové křižovatky a Jižní spojky tak, aby zde mohly být realizovány v kolektorovém pásu zastávky autobusu s vazbou na vestibul stanice metra. Spolu s touto úpravou se nad rámec zadání rozšiřuje vymezení plochy /ZVO-K/ uvnitř plochy křižovatky, umožňující realizaci vícefunkčního bariérového objektu, nahrazujícího tak i funkci protihlukové stěny. Rozsah schváleného zadání je mírně překročen v lokalitě Nemocnice Krč, kde plocha /SV-G/ v malém rozsahu překračuje hranice řešeného území v souladu s podkladovou studií. V lokalitě Písnice je hranice řešeného území rozšířena z důvodu urbanizace prostoru při stanici metra, kde je navržena změna původní plochy /VN/ (nerušící výroby a služeb) v předprostoru areálu SAPA na plochu /SV-H/ a na severu /SV-F/ místo /VN/ a /SV-B/. V souladu s vymezením rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy v ZÚR - 3.4.1 Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1) změna navrhuje při stanici metra Písnice intenzivnější způsob využití a prostorové regulativy (všeobecně smíšené /SV/ a kód míry využití H a F), odpovídající možnostem dopravní obsluhy a řeší tak komplexně návrh zástavby a využití území u

stanice metra. Mírné překročení rozsahu řešeného území změny při hranicích Prahy pro vymezení dopravního napojení navrženého dopravního terminálu z ulice Vídeňské ve funkční ploše vybraná komunikační síť /S4/ je vyvoláno reflexí nabytého územního rozhodnutí a dosavadní majetkoprávní přípravou záměru v oddělených částích parcel. Řešené území zde bylo vymezeno dle původního řešení propojovací komunikace.

K. Vyhodnocení souladu

- a) **se schváleným výběrem nejvhodnější varianty a podmínkami k její úpravě v případě postupu podle § 51 odst. 2 stavebního zákona:**

Změna je řešena invariantně.

- b) **s pokyny pro zpracování návrhu územního plánu v případě postupu podle § 51 odst. 3 stavebního zákona:**

Na základě výsledků společného jednání se tento bod změny netýká.

- c) **s pokyny k úpravě návrhu změny územního plánu v případě postupu podle § 54 odst. 3 stavebního zákona:**

V případě nesouhlasu Zastupitelstva hl. m. Prahy s návrhem změny nebo s výsledky jejího projednání bude doplněno.

- d) **s rozhodnutím o pořízení změny územního plánu a o jejím obsahu v případě postupu podle § 55 odst. 3 stavebního zákona:**

Tento bod se změny netýká.

L. Výčet záležitostí nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení

Změna se netýká záležitostí nadmístního významu nad rámec ZÚR.

M. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa

Změna předpokládá zábor ZPF druhů pozemků orná půda, zahrada, ovocný sad a trvalý travní porost, tříd ochrany II. – V. o celkové výměře 130 662 m².

Na části řešeného území je ve výkresu č. 20 - Vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL již vyhodnocen předpokládaný zábor ZPF pro plochu VN o velikosti cca 70 000 m², avšak se jedná o předpokládaný zábor ZPF, který nebyl naplněn. Nový předpokládaný zábor je opět pro zastavitelné plochy, pro kategorii záboru pro dopravní stavby. Jedná se tedy o nový předpokládaný zábor ZPF.

Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa.

Zábor pro	Druh pozemku	Třída ochrany	Výměra (ha)
DH	orná půda	II.	0,2597
DH	orná půda	III.	9,7739
DH	zahrada	III.	0,0162
DH	ovocný sad	III.	0,0672
DH	trvalý travní porost	III.	0,0674
DH	orná půda	IV.	0,7833

DU	orná půda	V.	0,0065
IZ	orná půda	III.	0,2206
IZ	ovocný sad	III.	0,0494
IZ	orná půda	V.	0,3474
OB-B	zahrada	III.	0,1927
S4	orná půda	III.	0,2541
S4	ovocný sad	III.	0,0214
S4	trvalý travní porost	III.	0,0258
S4	orná půda	IV.	0,5463
S4	trvalý travní porost	IV.	0,0174
S4	orná půda	V.	0,0739
S4	trvalý travní porost	V.	0,0019
SV-G	zahrada	III.	0,0686
ZMK	orná půda	III.	0,0077
ZMK	orná půda	IV.	0,2649
celkem			13,0662

IV. GRAFICKÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

Grafická část odpovídá metodice platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, v souladu s § 188 odst. (3) stavebního zákona.

Zobrazení výkresů odpovídá době zpracování výřezů, plní informativní funkci a netvoří závaznou část změny.

a) výřez platného stavu výkresu č. 4, zákresu zadání a promítnutí změny do výkresu č.:

- 04 – Plán využití ploch (zároveň koordinační výkres)
- 05 – Doprava
- 09 – Vodní hospodářství a odpady
- 19 – Územní systém ekologické stability
- 20 – Vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL
- 25 – Veřejně prospěšné stavby
- 31 – Podrobné členění ploch zeleně
- 37 – Vymezení zastavitelného území

b) koordinační výkres u změny územního plánu včetně vyznačení navrhovaných změn

Samostatný koordinační výkres vzhledem k metodice územního plánu není součástí změny.

c) výkres širších vztahů, dokumentující vazby na území sousedních obcí, popřípadě krajů a států

Není zpracován, změna neovlivňuje širší vztahy.

d) výkres předpokládaných záborů půdního fondu

Je zpracován, změna předpokládá zábor ZPF.