

## III. TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

A. Postup při pořízení změny územního plánu

Změna je pořizována v rámci vlny 13 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, jejíž pořízení zkráceným způsobem dle § 55b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen „stavební zákon“) bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 38/112 ze dne 14. 6. 2018.

Současně s návrhem změny je zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), vč. vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), o které ve svém stanovisku na základě ustanovení § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, požádal příslušný orgán ochrany přírody.

Kompletní návrhy změn, úplné návrhy na vydání změn vlny 13 formou opatření obecné povahy a dokumentace VVURÚ byly společně vystaveny při veřejném projednání v době od 14. 9. 2020 do 21. 10. 2020 včetně. O veřejném projednání byly dotčeny orgány, městské části, sousední obce, Krajský úřad Středočeského kraje a Ministerstvo pro místní rozvoj ČR vyrozuměny jednotlivě. Na základě některých připomínek (Pražská plynárenská Distribuce, a.s.) a námitek (Ředitelství silnic a dálnic ČR) byl návrh změny v textové i grafické části návrhu změny upraven. Jednalo se o nepodstatnou úpravu návrhu změny, jež nevyžaduje opakované veřejné projednání.

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 je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, v platném znění (dále jen „PÚR ČR“), zejména s republikovými prioritami uvedenými v kap. 2.2 Čl. (24) a (29). Řešení změny respektuje republikové priority pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v PÚR ČR, a z toho plynoucí podmínky a úkoly k řešení v podrobnějších územně plánovacích dokumentacích. Změna naplňuje požadavek Čl. (131) L1 PÚR ČR, kde je v úkolech pro územní plánování stanoven požadavek: *b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou)*. Změna upřesňuje vymezení ploch pro železniční spojení Praha – letiště – Kladno podle aktuální zpracované dokumentace. Návrh změny je také zpracován s ohledem na koridor celorepublikového významu dle Čl. (99) PÚR ČR – Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh). Koridor této stavby dopravní infrastruktury je zpřesněn Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, v platném znění (dále také „ZÚR hl. m. Prahy“) a do ÚP SÚ hl. m. Prahy je v oblasti MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně konkretizován jeho změnou Z 3216/14. Návrh změny Z 3185/13 je s již vydanou změnou Z 3216/14 dlouhodobě koordinován a neznemožňuje realizaci záměru na zkapacitnění SOKP. Vymezované plochy dopravních infrastruktur v obou změnách se nepřekrývají a jsou vzájemně kompatibilní, koordinace v rámci zpracování změn byla prováděna na podkladu podrobnější dokumentace. Obě stavby (nová železniční trať na letiště Praha/Ruzyně a Silniční okruh kolem Prahy) jsou s ohledem na svůj význam součástí nadřazeného celoměstského systému dopravy, který je v ÚP hl. m. Prahy závazný, při posuzování souladu těchto dopravních staveb s ÚP hl. m. Prahy jsou dle regulativů podmíněně přípustné odchylky od rozhraní plochy nebo koridoru liniových staveb dopravní infrastruktury a sousedící plochy, vyplývající z podrobnějšího prověření stavby

za podmínky, že nepřekročí 2,0 mm, tj. 20 m na obě strany od osy čáry v měřítku ÚP hl. m. Prahy.

Změna není v rozporu ani s územně plánovací dokumentací kraje – ZÚR hl. m. Prahy“). Převážná část území změny se nachází v urbanizované krajině a kompaktním městě, resp. kompaktním městě rozšířeném, kde je dle urbanistické koncepce ZÚR hl. m. Prahy nutné respektovat diferencované urbanistické a stavební hodnoty jednotlivých městských částí. Návrh změny tyto principy dodržuje. Nejjižnější část řešeného území se nachází na rozhraní volné krajiny a rozšířeného kompaktního města.

Majoritní část ploch trati odbočky Jeneček se nachází v nadmístní rozvojové oblasti Ruzyně – Drnovská (R/4). V souladu s kap. 3.1.4 ZÚR hl. m. Prahy navrhovaný způsob využití území a prostorové regulativy odpovídají poloze v okrajové části města v kontaktu s letištěm a volnou, nezastavěnou krajinou.

Severozápadní část řešeného území změny se dle ZÚR hl. m. Prahy nachází v nadmístní specifické oblasti zasažené provozem letiště (SL/1) ve smyslu kap. 4.4.1, ve které je potřeba umožnit přiměřený rozvoj letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a koordinovat ho s rozvojem dotčeného území; navrhnout propojení letiště s centrem města a blízkým okolím kapacitním prostředkem hromadné dopravy osob, nebo kombinací těchto prostředků v zájmu snížení hlukové zátěže z povrchové dopravy v dotčené části specifické oblasti. Návrh změny tyto principy naplňuje.

Návrh změny je také v souladu zejména s kap. 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, písm. d) pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha) trasami veřejné dopravy; dále je v souladu s kap. 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

Změna upřesňuje část veřejně prospěšné stavby vymezené ZÚR hl. m. Prahy jako Z/505 DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

Z důvodu nutnosti uvedení do souladu (zpřesnění) navrhované trasy přeložky VTL plynovodů vyvolané stavbou Pražského okruhu s koridory nadmístního a celoměstského významu z platných ZÚR hl. m. Prahy kap. 6.2.6 Zásobování zemním plynem je řešené území změny rozšířeno východním směrem.

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

Návrh změny byl hodnocen z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území v souladu § 19 odst. 2 stavebního zákona. Zpracovatel dokumentace vlivů na udržitelný rozvoj území konstatoval, že předmětná změna vytváří dostatečné předpoklady pro vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel ve smyslu § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona.

Změna je navržena v souladu s cíli a úkoly územního plánování, zejména ustanoveními § 18 odst. 4 a § 19 odst. 1 písm. b), c), d), e) a i) stavebního zákona. Návrhem změny byla prověřena a posouzena její potřeba a veřejný zájem na jejím provedení. Změna stanovuje podmínky pro realizaci veřejné infrastruktury s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území.

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

Změna je provedena v souladu s požadavky stavebního zákona s uplatněním § 188 odst. 1 a 3. Změna územního plánu zachovává prvky platného 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 č. 500/2006 Sb., v platném znění.

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

Návrh změny je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Na základě vyhodnocení stanovisek a připomínek k návrhu změny ÚP SÚ HMP a učiněné dohody s Ministerstvem dopravy ČR, jež řešila podmínky, za nichž bylo vydáno souhlasné stanovisko, lze konstatovat soulad změny se stanovisky dotčených orgánů.

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

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

Z hlediska vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ“) je návrh změny Z 3185/13 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy:

**akceptovatelný bez podmínek.**

Změna je akceptovatelná bez dalších podmínek nad rámec podmínek využití ploch obsažených v návrhu posuzované změny územního plánu. Opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která jsou doporučena v části C VVURÚ, je třeba uplatnit v další fázi projektové přípravy staveb umístovaných ve vymezených plochách s rozdílným způsobem využití, nelze je uplatnit prostředky územního plánování, a proto nejsou přímo převzata do kapitoly A.XI Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách.

**Cílená opatření pro jednotlivé plochy a opatření z hlediska složek životního prostředí**

Navrhnout a realizovat sadové úpravy nově budované trati tak, aby došlo k zapojení stavby do krajiny a zároveň nebyla tato výsadba v konfliktu s technickým řešením elektrifikované trati. Minimalizovat zásahy do stávajících zahrad a mimolesní zeleně.

V následné fázi projektové přípravy staveb při budování podzemních prostor je třeba provést podrobný inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum a navrhnout opatření pro bezpečné zakládání objektů a minimalizaci rizik z hlediska hydrogeologických struktur a vodních zdrojů.

**Ovzduší a klima**

- V případě nutnosti kácení vzrostlých stromů provést adekvátní náhradní výsadbu.

**Hydrologické poměry, retenční schopnost území**

- Pomocí technických opatření kompenzovat sníženou retenci území – upřednostnit zasakování dešťových vod v rámci stavebních pozemků, veřejných prostranství s využitím ploch městské zeleně, v případě nemožnosti zasakování

retenci dešťových vod a jejich řízené vypouštění do vodoteče nebo dešťové kanalizace.

- Zásahy do vodních toků nebo ploch, resp. stavební aktivitu v jejich bezprostřední blízkosti (např. výstavba mostů a propustků) je třeba realizovat s respektováním břehových porostů a technologicky takovým způsobem, aby nedošlo k podstatnému poškození přítomných ekosystémů.
- Volit vhodné technické řešení při přemostění toků a zastavování ploch v blízkosti vodotečí tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua.

### **Horninové prostředí a nerostné zdroje**

- Při umístování staveb v území se složitými základními podmínkami je třeba provést inženýrsko-geologický průzkum a navrhnout opatření pro bezpečné zakládání objektů a minimalizaci vlivů na obyvatele při výstavbě a provozu např. v důsledku vibrací.

### **ZPF, PUPFL**

- Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu nejvyšších tříd ochrany, a to včetně prostorových opatření v průběhu výstavby.

### **Fauna, flóra, ekosystémy**

- Při zastavování pozemků dosud sloužících jako sady či zahrady, nebo pozemků sousedících s vodními toky resp. s větším zastoupením vzrostlé zeleně minimalizovat kácení vzrostlé zeleně, resp. doprovodných porostů podél vodotečí.
- Tam, kde dochází ke křížení skladebných prvků ÚSES a navrhovaného koridoru, zajistit takové technické řešení křížení, aby nedošlo ke snížení funkčnosti ÚSES.

### **Ochrana přírody a krajiny**

- Při jakékoliv stavební aktivitě v plochách nebo těsném sousedství památných stromů resp. stromořadí je třeba respektovat ochranné pásmo jednotlivých dřevin a koordinovat projektovou přípravu i realizaci stavby s OOP, a to včetně výstavby tunelů s potenciálem ovlivnit hydrologické poměry v blízkosti takovýchto dřevin.

### **Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví**

- Při realizaci dopravních staveb ve vymezených koridorech začlenit stavbu vhodnými biotechnickými opatřeními do krajiny, zajistí přístupnost území a realizovat doprovodnou zeleň tak, aby byly minimalizovány vlivy dopravních staveb na krajinný ráz území.
- Při jakékoliv stavební aktivitě v plochách nebo těsném sousedství památkově chráněných objektů, nebo lokalit a archeologických nalezišť koordinovat projektovou přípravu i realizaci stavby s NPÚ.
- Prakticky celé řešené území je územím s předpokladem výskytu archeologických nálezů. Ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, je nutné zajistit podmínky jeho ochrany v rámci realizace staveb – z toho důvodu je nutné, aby stavebníci již ve fázi přípravy projektu zkontaktovali odbornou organizaci oprávněnou provádět na tomto území archeologické výzkumy, kde jim bude poskytnuta informace, do jaké míry se jimi předložený záměr dotkne archeologického dědictví a jakým způsobem lze případný negativní dopad realizace tohoto záměru na zmíněné archeologické dědictví minimalizovat.

### **Hluk**

- Realizovat protihlukovou ochranu minimálně v rozsahu dle dosavadní projektové přípravy stavby.

## **Dopravní a technická infrastruktura**

- Při přemostění vodních toků volit takové technické řešení mostních konstrukcí, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění průchodu povodňových vod.

## **Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví**

- V další fázi projektové přípravy konkrétních staveb vypracovat na základě konkrétních aktuálních informací o projektu a podmínkách v území hlukovou studii dle případného požadavku KHS, a to se zohledněním možných kumulativních resp. synergických vlivů.

Ve stávajícím stavu je do ovzduší vlivem provozu motorové trakce po stávající železniční trati emitována suma škodlivin, které jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí. Náhradou za elektrickou trakci dojde k významnému snížení produkovaných emisí. Z hlediska vlivů na ovzduší tak lze elektrifikaci považovat za jednoznačný přínos v porovnání se stávajícím stavem.

Významným souvisejícím efektem řešených změn bude zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici, což ve svých důsledcích přinese snížení automobilové dopravy do centra města.

Návrh řešení posuzovaných změn územního plánu bude mít důsledky z hlediska zvýšení podílu zpevněných ploch, a tím i nároků na odkanalizování území, resp. bezpečné odvedení dešťových vod z tělesa rekonstruované trati a nově vybudované odbočky na Letiště Václava Havla Praha.

Předkládaný návrh změn územního plánu, má z hlediska rozsahu nově navrhovaných rozvojových ploch a dílčím zásahům do záplavových území, mírně negativní vlivy na hydrologické poměry v území (zvýšení podílu nepropustných povrchů, omezení retenční schopnosti krajiny, budování nových překážek z hlediska proudění podzemních vod, resp. dočasné ovlivnění jejich hladiny a zastavování záplavových území). Tyto negativní vlivy lze částečně zmírnit resp. kompenzovat pomocí technických opatření, a to při zastavování koridorů dopravní infrastruktury. Při umisťování staveb do území je nezbytné důsledné dodržování technických opatření při křížení vodních toků a dopravní infrastruktury a minimalizace podílů zpevněných ploch.

Změna Z 3185/13 předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany I. – V. o celkové rozloze 154 642 m<sup>2</sup>.

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy vymezených ploch a koridorů s rozdílným způsobem využití v návrhu posuzovaných změn územního plánu ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům, které by nebylo možné účinně kompenzovat pomocí technických a sanačních opatření.

Realizací stavby, již dává rámec posuzovaná změna územního plánu, dojde ke změně habitatu prostředí v nových trasách modernizovaného koridoru tím, že současný rostlý terén bude místně nahrazen novým tělesem dvojkolejné železniční trati, nejmarkantněji se tato situace projeví přechodem přes údolí Kopaninského potoka a v úsecích zdvojkolejněného koridoru, vyrovnávající dnešní ostré oblouky trati mezi Libockým rybníkem a nádražím Veleslavín, dále pak méně významně v polních částech nové trati.

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel hodnocené zájmové oblasti okolí posuzovaného traťového úseku (do vzdálenosti 300 m od osy železniční tratě) překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky. Na základě kvantitativního odhadu provedeného v rámci procesu EIA lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je cca 2000 obyvatel zájmového území hlukem z železniční dopravy obtěžováno a více než 1000 obyvatel je hlukem rušeno ve spánku. Realizací záměru optimalizace tratě se tento stav významnělepší, neboť počet obyvatel teoreticky obtěžovaných a rušených hlukem z železniční dopravy se potenciálně sníží cca o dvě třetiny.

Ze zkušeností z modernizací jiných traťových úseků lze vyslovit závěr, že modernizací tratí spočívající v novém železničním spodku a svršku dojde i ke snížení šíření vibrací směrem k nejbližší obytné zástavbě. Při realizaci těchto opatření lze nadlimitní vlivy vibrací vyloučit.

Očekávané dopady z hlediska obyvatelstva a veřejného zdraví budou mít pozitivní vliv především na přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch obydleného území, řešení dopravy v klidu a zvýšení bezpečnosti dopravy a místního řešení dopravních kongescí v souvislosti s návrhy ploch dopravní infrastruktury. To se pozitivně projeví v místním snížení hlukové zátěže spojené se snížením intenzity pojezdů při hledání parkovacích míst a znečištění ovzduší a hlukové zátěže v době dopravních špiček.

Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že návrh posuzovaných změn územního plánu neumisťuje do obytného území města zdroje znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla významně znečišťovat ovzduší emisemi či zápachem, za předpokladu dodržení navrhovaných podmínek využití území. Náhrada motorové trakce elektrickou přispěje ke snížení absolutního množství emitovaných škodlivin do ovzduší. Zprostředkovaně se rovněž pozitivně projeví zvýšení kapacity přepravy veřejné hromadné dopravy (VHD), a tím i relativní nižší atraktivita individuální automobilové dopravy (IAD).

V rámci posouzení VVURÚ nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci navrhovaných ploch s rozdílným způsobem využití ani realizaci posuzované změny územního plánu jako celku. V případě zjištěných negativních vlivů byly v jednotlivých případech navrženy podmínky a opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé sledované charakteristiky životního prostředí a veřejného zdraví.

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

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, jako příslušný úřad podle § 22 písm. d) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, vydal podle § 50 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a § 10g a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., souhlasné stanovisko.

V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily uplatnění změn vlny 13. Změny vlny 13 jsou akceptovatelné.

Současně příslušný úřad navrhuje specifická opatření uvedená v kapitole A.VIII VVURÚ, jež ovšem nejsou řešitelná nástroji územního plánování, mají být aplikována v následujících řízeních, resp. projektových fázích, kdy bude možné opatřeními sledované cíle naplnit.

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

Stanovisko podle § 50 odst. 5 stavebního zákona, vydané Odborem ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy v rámci společného jednání, je respektováno.

F. **Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty**

Návrh změny byl na základě schváleného návrhu na pořízení změny zpracován invariantně.

Lokalita se nachází v zastavěném i nezastavěném, zastavitelném i nezastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území na základě dílčích změn trasy modernizované železnice.

Plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály /DZ/ byly vymezeny v rozsahu dle aktuální verze „*Studie proveditelnosti, železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016*“ a dalších zpřesňujících dokumentací.

Změnou se nově vymezuje část železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha. Prostorové parametry nově vymezeného úseku předmětné železniční tratě se změnou zkvalitní, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změnou se délka úseku železniční tratě směrem do / z Prahy na letiště zkrátí.

Změna umožní využití řešeného území pro vymezení železniční trati Praha – Kladno, v úseku Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha a Ruzyně – hranice hlavního města Prahy. Trasa železniční trati v platném územním plánu již neodpovídá stavu přípravy modernizace železniční infrastruktury z Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha. Dochází k dílčím úpravám vedení trasy železnice.

**Popis dílčích změn ploch s rozdílným způsobem využití od stanice Veleslavín po Letiště Václava Havla Praha:**

Před stanicí Veleslavín ve směru od Dejvic dochází k etapovitému napojení ze stávajícího stavu přes stávající plochu izolační zeleně /IZ/, přičemž definitivní trasa bude v tunelu již od Dejvic a bude předmětem jiné změny územního plánu. Stanice Veleslavín bude částečně podpovrchová, částečně povrchová, proto zde dochází k rozšíření plochy DZ, na úkor plochy všeobecně smíšené /SV/.

V dalším průběhu dochází v souladu se studií proveditelnosti v zájmu úpravy parametrů modernizované trasy k následujícím korekcím: Je rozšířena a korigována plocha DZ na úkor plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/ a celoměstského systému zeleně (CSZ), resp. plochy IZ. Část plochy lesní porosty /LR/, přiléhající k trase, je měněna na ZMK tak, aby umožnila umístění přístupové komunikace k trakční napájecí stanici Liboc. Malá část plochy LR zde přechází také do plochy DZ z důvodů zajištění přístupu. V prostoru křížení trasy s ulicí Libocká dochází ke korekci a redukci ploch DZ ve prospěch plochy čistě obytné /OB/ a plochy ostatní významné komunikace /S4/ v souladu se stavem. V následujícím průběhu trasy dochází ke korekcím plochy DZ na úkor ploch IZ. Vzájemně jsou korigovány též plochy DZ a výroby, skladování a distribuce /VS/. Při ulici Rakovnická vzniká nově po korekci trasy pruh plochy OB, zatímco plocha SV-B v následujícím úseku je průběhem trasy redukována či korigována v souladu s aktuální studií proveditelnosti. Východně od křížení trasy s ulicí Drnovská je nově vymezený pás izolační zeleně IZ podél trasy železnice dle skutečného stavu. Mezi ulicemi Drnovská a Pražským okruhem je plocha DZ korigována v prostoru rozpletu kolejí, rozšiřuje se na úkor plochy IZ a naopak je na jižní straně zkorigována ve prospěch plochy SV-C ve vazbě na stávající plochu a louky a pastviny /NL/ v souladu se studií.

Další průmět trasy do územního plánu má za následek vzájemné korekce ploch DZ na jedné straně a ploch ZMK, orná půda, plochy pro pěstování zeleniny / zeleň městská a krajinná v územní rezervě (OP/ZMK), zvláštní komplexy občanského vybavení – ostatní s kódem míry využití území E /ZVO-E/ a IZ na straně druhé. V prostoru stanice Dlouhá Míle se bude nacházet rozsáhlý dopravní terminál, jehož bude železnice součástí. Plocha DZ na území terminálu Dlouhá Míle se proto mění na plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R /DH/ s plovoucí značkou znázorňující DZ. V dalším průběhu dochází ke korekcím plochy SV-F jako doplnění zbytkové plochy, a ke korekci šířky plochy DZ na úkor plochy dopravní, vojenská a sportovní letiště /DL/ a IZ dle aktuální studie proveditelnosti.

Větší poloměr směrového oblouku nově navrženého úseku železniční tratě v území mezi Lipskou a Aviatickou ulicí u východního okraje Letiště Václava Havla Praha vyvolává posun této železniční tratě západním směrem. Její trasa je změnou vymezena podél západního okraje areálu ČOV letiště, který je v platném územním plánu vymezen plochou vodní hospodářství /TVV/. Nově vymezený úsek železniční tratě nahrazuje úsek železniční tratě vymezený v platném územním plánu severně a východně od areálu ČOV letiště, který se změnou ruší. Rušená část leží mimo rozsah schváleného návrhu na pořízení změny, proto je řešené území ve výkresech č. 4 a 37 o nezbytné plochy rozšířeno.

Změnou se mění a upřesňuje trasa a územní nároky pro část nové železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha, mění se poloha železniční zastávky u terminálu sever na Letišti Václava Havla Praha.

V rámci změny Z 3185/13 je navrhováno vymezení nové veřejně prospěšné stavby VPS xx|DN|6 Praha 6 – Terminál autobusové dopravy Dlouhá Míle náhradou za změnou rušené veřejně prospěšné stavby VPS 1|DN|6 – Praha 6 – autobusové nádraží Dlouhá Míle a 22|DR|6 – Praha 6 – P+R Dlouhá Míle. Návrhem změny je také upraveno prostorové uspořádání veřejně prospěšných staveb VPS 6|DZ|6, 7|DZ|6 a 18|DZ|6 v důsledku upřesněného vymezení tunelové trasy železnice.

Změna navrhuje nové trasy přeložek VTL plynovodů v území – přeložku VTL plynovodů vyvolanou stavbou Pražského okruhu a přeložku VTL připojení Letiště Václava Havla.

V platném územním plánu je vymezena přeložka VTL plynovodů, vyvolaná stavbou Pražského okruhu, která není v souladu s platnými ZÚR hl. m. Prahy a je v kolizi s navrhovanou železniční tratí, s trasou navrhovaného silničního okruhu a paralelní přistávací a vzletovou dráhou. Z důvodu uvedení do souladu se ZÚR hl. m. Prahy změna upravuje navrhovanou trasu přeložek VTL plynovodů. Vzhledem k tomu, že nově navrhované přeložky zasahují mimo rozsah schváleného návrhu na pořízení změny, je řešené území rozšířeno tak, aby obsahovalo i navrhovanou trasu přeložek VTL plynovodů dle ZÚR hl. m. Prahy. Toto rozšíření se projeví ve výkresech č. 10 a 25.

Nově navrhovaná trasa přeložek VTL plynovodů se napojuje na stávající plynovody na pozemku parc. č. 2757/4, k.ú. Ruzyně v prostoru mezi ulicemi K Letišti a Pražským okruhem, kde z důvodu kolize s železniční tratí dochází k odklonu navrhované trasy od stávající. Z důvodu nedostatku prostoru pro umístění plynovodů (souběh Pražského okruhu a navržené železniční tratě) přechází jejich trasa pod komunikací Pražského okruhu a dále je vedena severně v souběhu s Pražským okruhem po jeho východní straně. U lokality Na Padesátníku je trasa odkloněna, obchází zástavbu a plánovanou paralelní dráhu. Za paralelní přistávací dráhou směřuje trasa přeložky severovýchodním směrem k místu napojení na stávající VTL plynovody.

Nově navrhovaná trasa železniční trati je v kolizi se stávající trasou VTL připojení letiště dimenze DN 100. Změna navrhuje zrušení a přeložení části této přípojky v úseku od jejího napojení na stávající VTL plynovod na východní straně ul. Lipská



po příjezdovou komunikaci k ČOV letiště. Trasa přeložky je navržena severněji, od místa napojení na stávající VTL plynovod DN 300 na východní straně ul. Lipská přes ul. Lipskou do blízkosti hráze poldru na Kopaninském potoce. Trasa kopíruje Kopaninský potok z důvodu nejvhodnějšího místa pro křížení s železniční tratí v blízkosti mostu. Při druhé straně železniční tratě obchází navrhovaná trasa objekty ČOV a vede v prostoru mezi plánovanou komunikací pro paralelní ranvej a zářezem železniční tratí. Dále je navržena přeložka části koncového úseku přípojky pro letiště do jižní paralelní trasy.

Nové trasy VTL plynovodů jsou navrženy na základě dokumentace „*Modernizace a novostavba tratí Praha-Veleslavín (včetně) – Praha – Letiště Václava Havla (včetně)*“, kterou zpracoval METROPROJEKT Praha a.s. (12/2017).

Rozsah bezpečnostních pásem u nově překládaných VTL plynovodů distribuční soustavy je ve smyslu platného znění zákona č. 458/2000 Sb., (energetický zákon), § 69 + příloha: (Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky o tlakové úrovni 4 až 40 barů včetně: do DN 100 včetně 8 m, nad DN 100 do DN 300 včetně 10 m; nad DN 300 do DN 500 včetně 15 m).

Změnou se upravuje vymezení veřejně prospěšných staveb VPS 10|TP|6 Praha 6 – přeložka VTL plynovodu, 10|TP|38 Nebušice – přeložka VTL plynovodu a 10|TP|41 Přední Kopanina – přeložka VTL plynovodu dle ZÚR hl. m. Prahy, kap. 10.1.2 Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury, VPS Z/501/TP Přeložka VTL plynovodů Ruzyně – Přední Kopanina – (Horoměřice).

Změna upřesňuje koncepci dopravní a technické infrastruktury. Změnou se zajišťuje soulad územního plánu s nadřazenou územně plánovací dokumentací – ZÚR hl. m. Prahy.

Změna nemění koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.

Změnou dochází k drobným úpravám hranice územního systému ekologické stability (ÚSES), přičemž se jedná spíše o formální zásahy do jeho vymezení. Prvním je mírný posun křížení navržené železniční tratí s nadregionálním biokoridorem N4/8 jižním směrem – v navazujících fázích projekční přípravy stavby bude nutno ověřit možnost mimoúrovňového převedení tělesa železnice přes ÚSES. Druhým případem je také malá korekce hranice lokálního biokoridoru L3/238, a to v rozsahu na hranici zobrazitelnosti v měřítku územního plánu bez reálného dopadu do funkčnosti systému. Změna redukuje celoměstský systém zeleně (CSZ), významně však neovlivní celkovou jeho koncepci a nebude mít negativní dopad na jeho funkčnost.

Mezi Veleslavínem a Libocí se část plochy ZMK vyjímá z CSZ z důvodu vybudování přístupové komunikace k trakční napájecí stanici Liboc.

Změna se netýká žádných dalších limitů ochrany přírody

#### Výměra měněných ploch dle jejich způsobu využití [m<sup>2</sup>]

DH	6 600
DL/NL	612
DZ	204 593
IZ	6 008
NL	44 755
NL/DL	1 631
OB	7 407
OP	2 855
OP/ZMK	3 892
OP/ZVO-D	4 432
S4	203
SUP	786
SV-B	402

SV-C	2 796
SV-D	160
SV-F	1 511
VOP	254
VS	2 156
ZMK	11 702
ZVO-E	665
Celková výměra měněných ploch:	303 419

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

Změna představuje nárůst nových zastavitelných ploch potřebných pro realizaci železniční tratě o 153 258 m<sup>2</sup> na úkor stávajících ploch nezastavitelných, současně změna navrhuje nárůst nových nezastavitelných ploch o 48 826 m<sup>2</sup> na úkor stávajících ploch zastavitelných. Celkový nárůst nově vymezených zastavitelných ploch je tedy 104 432 m<sup>2</sup>.

Návrhem změny se vymezuje 151 427 m<sup>2</sup> nových zastavitelných ploch tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/ na úkor stávajících ploch nezastavitelných. Kvůli koordinaci zbytkových ploch bylo potřeba vymezit 1 511 m<sup>2</sup> nově zastavitelné plochy všeobecně smíšených s kódem míry využití území F /SV-F/ a 320 m<sup>2</sup> plochy výroby, skladování a distribuce /VS/ na úkor stávajících ploch nezastavitelných. Nová zastavitelná plocha VS je na úkor stávající nezastavitelné plochy IZ vymezena z metodického důvodu, aby nevznikla podměrečná plocha menší než 2 500 m<sup>2</sup>, kterou nelze v územním plánu plošně zobrazit. Vymezovaná plocha SV-F na úkor plochy IZ urbanisticky navazuje na protější stávající plochu se stejným způsobem a mírou využití území, dochází ke scelení území.

V neprospěch stávajících zastavitelných ploch se návrhem změny vymezují nové nezastavitelné plochy izolační zeleň /IZ/, louky a pastviny /NL/, louky a pastviny /dopravní, vojenská a sportovní letiště v územní rezervě (NL/DL), orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/, orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /zeleň městská a krajinná v územní rezervě (OP/ZMK), orná půda, plochy pro pěstování zeleniny / zvláštní komplexy občanského vybavení – ostatní s kódem míry využití území D v územní rezervě (OP/ZVO-D), suché nádrže (poldry) /SUP/, vodní toky a plochy, plavební kanály /VOP/ a zeleň městská a krajinná /ZMK/ v celkovém rozsahu 48 826 m<sup>2</sup>.

Železnice je typem dopravní infrastruktury ve smyslu § 2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu. Nové zastavitelné plochy jsou vymežovány pouze v nejnútnejším rozsahu, který umožňuje realizaci připravovaného záměru modernizace železnice.

Potřeba vymezení nových zastavitelných ploch je dále zdůvodnitelná veřejným zájmem na konkretizaci záměru na obsluhu letiště kolejovou dopravou v souladu s úkolem ze ZÚR hl. m. Prahy pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, kap. 4.4.1 písm. c).

**H. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění, vypořádání připomínek**

V rámci veřejného projednání byly uplatněny námitky. Rozhodnutí o námitkách, jejich odůvodnění a vypořádání připomínek jsou 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. Návrh je koordinován se ZÚR hl. m. Prahy a s navazujícími změnami územního plánu. Řešení změny představuje zkvalitnění

železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změna bude mít pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji.

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

Změna byla navržena v souladu s požadavky příslušného rozhodnutí ZHMP o pořízení změny zkráceným postupem. Vzhledem k charakteru změny bylo řešeno území projektantem zpřesněno dle nejaktuálnějších podkladů.

Z důvodu nutnosti uvedení do souladu vedení navrhované trasy přeložky VTL plynovodů podél Pražského okruhu s platnými ZÚR hl. m. Prahy bylo rozšířeno území změny východním směrem.

Návrh změny Z 3185/13 je také koordinován se všemi dotčenými stavbami celorepublikového či krajského významu, které jsou definované v PÚR ČR a ZÚR hl. m. Prahy (více v kap. B a) textové části odůvodnění). Z pohledu ÚP SÚ hl. m. Prahy se to týká zejména koordinace s jeho změnami Z 3216/14 a Z 2784/00. Návrh změny Z 3185/13 neznemožňuje realizaci záměru SOKP v oblasti MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně. Koordinace zpracování změn proběhla na podkladu zpracovaných podrobnějších dokumentací poskytnutých od investorů záměrů, tj. Správy železnic, s. o a Ředitelství silnic a dálnic.

**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 veřejného projednání 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 hl. m. Prahy.

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

Podrobné zdůvodnění návrhu změny je součástí kap. F a G textové části odůvodnění.

Změna předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany I. – V. o celkové rozloze 154 642 m<sup>2</sup>.

Návrhem změny vyvolaný předpokládaný zábor ZPF je zdůvodnitelný veřejným zájmem na vytvoření podmínek pro modernizaci železničního spojení na Letiště Václava Havla Praha. Železnice je typem dopravní infrastruktury ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 písm. k) stavebního zákona zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu. Předpokládaný zábor ZPF je vyhodnocen pouze v nejnútnejším rozsahu, který umožňuje realizaci připravovaného záměru modernizace železnice. Návrhem změny nedochází k vymezení ploch vyžadujících zábor ZPF pro soukromý zájem.

Změna pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu. Návrh je koordinován se ZÚR hl. m. Prahy – je s nimi v souladu a konkretizuje úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci. Řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změna bude mít pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji.

Předmětné pozemky změny jsou místy využívány k zemědělské prvovýrobě, jedná se však o změnu na veřejně prospěšnou dopravní stavbu, která by měla zajistit kvalitní obsluhu Letiště Václava Havla Praha hromadnou dopravou. Odnětí půd I. a II. třídy ochrany ZPF je v případě liniových staveb zásadního významu možné – je zde prokázán jiný převažující veřejný zájem nad zájmem ochrany ZPF. Část vedení železniční tratě je přimknuto ke komunikaci Lipské, čímž je minimalizován zábor ZPF a dopad na ztížení obhospodařování.

Potřeba vymezení nových zastavitelných ploch, a tím i předpokládaných záborů ZPF, je dále zdůvodnitelná veřejným zájmem na konkretizaci záměru na obsluhu letiště kolejovou dopravou v souladu s úkolem ze ZÚR hl. m. Prahy pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, kap. 4.4.1 písm. c).

Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

Předpokládaný zábor zemědělského půdního fondu je podrobně vyhodnocen v souladu s přílohou vyhlášky č. 271/2019 Sb., v platném znění, v následující tabulce:

# ODŮVODNĚNÍ

## Z 3185/13

Označení plochy / koridoru	Navržené využití	Souhrn výměry záboru (ha)	Výměra záboru podle tříd ochrany (ha) <sup>(1)</sup>					Odhad výměry záboru, na kterém bude provedena rekultivace na zemědělskou půdu	Informace o existenci závlah <sup>(2)</sup>	Informace o existenci odvodnění <sup>(2)</sup>	Informace o existenci staveb k ochraně pozemku před erozní činností vody <sup>(2)</sup>	Informace podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. g) <sup>(2)</sup>
			I.	II.	III.	IV.	V.					
3185	DH	0,6599	0,6599					0,3	NE	NE	NE	ANO
	DL	0,0612	0,0612					0,03	NE	NE	NE	ANO
	DZ		9,1314					0	NE	NE	NE	ANO
	DZ			2,2889				0	NE	NE	NE	ANO
	DZ				0,8344			0	NE	NE	NE	ANO
	DZ					0,7652		0	NE	NE	NE	ANO
	DZ						0,2555	0	NE	NE	NE	ANO
Σ <sup>(3)</sup>	DZ	13,2754	9,1314	2,2889	0,8344	0,7652	0,2555	0	/	/	/	/
	IZ		0,0650					0,065	NE	NE	NE	ANO
	IZ			0,0103				0,0103	NE	NE	NE	ANO
Σ <sup>(3)</sup>	IZ	0,0753	0,0650	0,0103				0,0753	/	/	/	/
	SUP	0,0736					0,0736	0	NE	NE	NE	ANO
	SV-C	0,1613		0,1613				0,05	NE	NE	NE	ANO
	SV-D	0,0061	0,0061					0,002	NE	NE	NE	ANO
	ZMK		0,1863					0,1863	NE	NE	NE	ANO
	ZMK			0,0794				0,0794	NE	NE	NE	ANO
	ZMK				0,2027			0,2027	NE	NE	NE	ANO
	ZMK					0,5764		0,5764	NE	NE	NE	ANO
	ZMK						0,0402	0,0402	NE	NE	NE	ANO
Σ <sup>(3)</sup>	ZMK	1,085	0,1863	0,0794	0,2027	0,5764	0,0402	1,085	/	/	/	/

Označení plochy / koridoru	Navržené využití	Souhrn výměry záboru (ha)	Výměra záboru podle tříd ochrany (ha) <sup>(1)</sup>					Odhad výměry záboru, na kterém bude provedena rekultivace na zemědělskou půdu	Informace o existenci závlah <sup>(2)</sup>	Informace o existenci odvodnění <sup>(2)</sup>	Informace o existenci staveb k ochraně pozemku před erozní činností vody <sup>(2)</sup>	Informace podle ustanovení § 3 odst. 1 písm. g) <sup>(2)</sup>
			I.	II.	III.	IV.	V.					
	ZVO-E	0,0664			0,0664			0,006	NE	NE	NE	ANO
Σ <sup>(4)</sup>		15,4642	10,1099	2,5399	1,1035	1,3416	0,3693	1,5483				

Vysvětlivka k tabulce:

- 1) V případě, že je na ploše nebo koridoru evidováno více tříd ochrany, odhad záboru se uvede pro každou třídu ochrany zvlášť.
- 2) Uvede se slovem „ano“, za předpokladu jejich výskytu.
- 3) Souhrn výměr záboru podle typu navrženého využití ploch a koridorů
- 4) Souhrn výměr záboru navrhovaných ploch a koridorů bez ohledu na typ navrženého využití

## 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 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

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

a) Výřez platného stavu výkresu č. 4, zákresu návrhu na pořízení změny a promítnutí změny do výkresu č.:

04 – Plán využití ploch (zároveň koordinační výkres)

05 – Doprava

09 – Vodní hospodářství a odpady

10 – Energetika

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:

Výkres širších vztahů vzhledem k metodice územního plánu není součástí změny. Vliv návrhu změny na širší vztahy je popsán v kap. I. textové části odůvodnění.

d) Výkres předpokládaných záborů půdního fondu:

Je zpracován, změna předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF), netýká se pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).