

III. TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

A. Postup při pořízení změny územního plánu

Pořízení změny Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚP SÚ hl. m. Prahy) zkráceným postupem dle § 55 b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 18/48 ze dne 2. 7. 2020. Změna je pořizována v samostatném režimu.

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. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, požádal příslušný orgán ochrany přírody.

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, v platném znění, ani s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, v platném znění (ZÚR hl. m. Prahy). Řešené území změny dle ZÚR hl. m. Prahy leží v území rozšířeného kompaktního města, zčásti v oblasti osvětové, vzdělávací a kulturní, rekreačně společenské a sportovní SO/1 – Bubeneč – Drahaň – Troja, kterou navržená trasa Lanovky propojuje se zelenou osou v Bohnicích, významným propojením zeleně. Dle platných ZÚR hl. m. Prahy má výhledově nové spojení veřejnou dopravou mezi Podbabou, Trojou a Bohnicemi zajistit nová tramvajová trať s novým mostem přes Vltavu a tunelovým úsekem mezi Trojou a Bohnicemi. Lanová dráha budoucí realizaci tramvajové tratě mezi Podbabou a Bohnicemi neznemožňuje.

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, stanovenými v § 18 a 19 stavebního zákona.

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.

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

Změna územního plánu hl. m. Prahy 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 stavebním zákonem a vyhláškou 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:

Řešené území změny se nachází ve vymezeném zájmovém území Ministerstva obrany dle § 175 Stavebního zákona a stavební činnost musí být projednána s příslušnými orgány Ministerstva obrany (území celé Prahy se dá považovat za vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu ustanovení § 317 odst. 2 zákona č. 238/2021 Sb.). Platné limity v území jsou obsaženy v platných Územně analytických podkladech hl. m. Prahy – ÚAP (zejména ve výkresu č. 0.2).

Bude doplněno na základě projednání změny

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. d) 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.

Odbor ochrany prostředí MHMP, jako příslušný orgán ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, svým stanoviskem vyloučil vliv na soustavu Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

Z hlediska vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je návrh změny Z 3516/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy:

akceptovatelný s podmínkami

Předmětná změna je akceptovatelná v případě, že v rámci navazujících řízení bude provedeno hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb.

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí

- Volit vhodné hmotové i architektonické pojetí zde umístěvaných staveb tak, aby zůstal zachován stávající charakter území a bylo minimalizováno vizuální dotčení Bohnického údolí ve středních vzdálenostech, stejně jako ovlivnění vizuálního působení kulturních památek.
- Případnou budoucí podpěru lanové dráhy v prostoru třešňového sadu „Palírka“ realizovat v takové poloze, aby nedošlo k zásahu do porostů svídy dřínu a do zachovalého, druhově reprezentativního a relativně floristicky bohatého biotopu trávníků písčin v třešňovém sadu „Palírka“. Zároveň, ale z hlediska vlivu na krajinný ráz, doporučujeme spíše realizaci dvou podpěr mezi Trojou a Podbabou.
- Realizaci stavby podmínit zpracováním biologického průzkumu v prostoru konečného umístění podpěr, biologickým dohledem v realizační fázi a přijetím opatření pro minimalizaci vlivů na přítomné ekosystémy.
- Realizaci stavby podmínit vyhodnocením vlivů na krajinný ráz se zaměřením na minimalizaci dopadů do kulturních hodnot krajinného rázu.

Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech

- Provedení hodnocení vlivu na krajinný ráz dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. v rámci navazujících řízení.

Lanová dráha je nejrychleji a nejlevněji realizovatelná forma MHD, která dopravně propojí levý a pravý břeh Vltavy mezi Podbabou, Trojou a Bohnicemi. Nová lanová dráha přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti zoologické a botanické zahrady v Troji veřejnou dopravou, která v současné době v období zvýšené návštěvnosti naráží na limity kapacity příjezdových komunikací ve směru do Troji. Lanová dráha bude vedena od vlakového nádraží Podbaba (dolní stanice), přes mezistanici Troja (s novým vstupem do ZOO) do Bohnic (horní stanice).

Z hlediska kategorizace biotopů ČR jsou v řešeném území jednotlivých dílčích ploch zastoupeny jak biotopy označované jako nepřirodní, tak i biotopy přírodní, vcelku reprezentativní a zachovalé. Většina dotčených ploch jsou plochami nepřirodních biotopů ev. silně degradovaných derivátů přirozené vegetace. Druhová rozmanitost flóry těchto dílčích ploch je nízká, poněkud vyšší je u zanedbaných a rudealizovaných stanovišť, nepřirodní charakter a celkově nižší druhová rozmanitost bez vzácnějších taxonů determinují malou botanickou hodnotu těchto míst.

Hodnocená lokalita se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace a v širším okolí se nachází řada nemovitých kulturních památek. Přímo v řešeném území se nenacházejí kulturní památky nebo národní kulturní památky dle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, které by mohly být stavbou dotčeny. Z estetického hlediska zajímavé je jednak průlomové údolí Vltavy a jeho břehy jako krajinná dominanta i historické stopy urbanizace jako cestní síť a železniční síť. Naopak nepříznivě se v území projevuje existence průmyslových areálů, ČOV a sídlištní výstavby. Území je rekreačně a sportovně využíváno pro aktivity spojené s řekou, resp. s areálem ZOO. Z výše uvedeného lze usuzovat, že hodnoty kulturního dědictví budou dotčeny především z hlediska vizuálního působení lanové dráhy, což lze zahrnout do vlivu na krajinný ráz.

Záměr lanové dráhy nebude přímo generovat novou dopravu. Dojde k částečnému přesměrování stávající dopravy v dopravní síti, protože koncové stanice lanovky se stanou novým cílem stávajících cest pro tranzitujících cestujících, kteří budou místo IAD dále pokračovat pomocí MHD. Propojením oblastí hustě zalidněných Bohnic a Dejvic dojde k zásadní změně atraktivity a konkurenceschopnosti veřejné dopravy oproti IAD. Z hlediska IAD to bude v důsledku znamenat, že dojde k lokálním mírným nárůstům dopravy ve směru ze Středočeského kraje, která bude v rámci sítě přesměrována ke koncovým stanicím lanovky, místo cesty přes centrum, kde se naopak očekává mírný úbytek IAD, protože cestující budou dále využívat síť MHD. Zároveň se dá předpokládat, že v okolí stanice Bohnice, bude tento efekt výraznější než u stanice Podbaba, a to vzhledem ke stávající úrovni obsluhy MHD oblasti a vyšší atraktivitě spojení vůči dopravě směřující z aglomerací a okrajů Prahy do centra města.

Realizace lanovky se z imisního hlediska pozitivně projeví zejména v Troji na příjezdu k Zoologické zahradě, tedy tam, kde dojde k poklesu individuální automobilové i autobusové dopravy. Dle rozptylové studii, která sloužila jako podklad pro oznámení EIA jsou pro výhled v roce 2023 i 2040 imisní příspěvky z dopravy u většiny obytné zástavby nižší v případě realizace lanovky než v případě její nerealizace. To platí zejména u zástavby v Troji v blízkosti vstupu do zoologické zahrady. Navýšení bylo výpočtem zjištěno pouze v Podbabě a ve výhledu roku 2023 i při Lublinské ulici v Bohnicích, avšak rozdíl v hodnotách imisních příspěvků

na úrovni nejvýše nanogramů jsou zanedbatelné. Provoz posuzovaného záměru by neměl ani v kumulaci se změněnou intenzitou dopravy na okolních komunikacích způsobit překročení ročních imisních limitů pro oxid dusičitý, suspendované částice PM₁₀ i PM_{2,5} a benzen. U benzo(a)pyrenu je už dnes překračován imisní limit pro roční průměrnou koncentraci této škodliviny. Imisní příspěvek B-a-P u výhledově změněných intenzit dopravy se pohybuje ve všech čtyřech modelových situacích na řádové úrovni jednotek pikogramů, což jsou hodnoty pod úrovní jednoho procenta limitu. Tyto hodnoty imisních příspěvků lze označit za nevýznamné a nedetekovatelné.

Lanová dráha jako nová forma MHD způsobí změny v počtu cestujících, kteří používají osobní a městskou hromadnou dopravu. U IAD je očekávána změna počtu osobních automobilů v ulicích v okolí stanic Podbaba a Bohnice, jedná se o 200 až 400 OA za den. U MHD se předpokládá, že 10 000 cestujících použije lanovku a o stejný počet se sníží počet osob využívajících autobusy a metro C. Pražský dopravní podnik denně přepraví cca 3,3 milionu osob. Počet cestujících lanovkou tak tvoří 0,3 % z denní přepravní kapacity. Rozsah vlivů na populaci z dopravního hlediska bude malý. Z hlediska komfortu cestování bude lanovka znamenat výrazné zvýšení rychlosti a pohodlí pro obyvatele Prahy 6 a Prahy 8.

Vlivem záměru, kterému dává posuzovaná změna ÚP rámeček, lze dle provedeného akustického modelování očekávat pokles hluku, resp. zanedbatelný nárůst hluku, a to jak pro výhledový stav k roku 2023, tak k roku 2040.

Z hlediska kumulativních a synergických vlivů lze uvažovat převážně pozitivní spolupůsobení s ostatními uvažovanými záměry v území, a to především v dlouhodobém časovém horizontu. Plánované tramvajové trati Podbaba-Suchdol a Kobylisy-Bohnice mají synergický efekt se záměrem výstavby lanovky Podbaba-ZOO-Troja, protože se budou velmi dobře doplňovat. V Bohnicích je umístění konečné stanice TT plánováno do prostoru křižovatky K Pazderkám x Lodžská, což umožňuje vytvoření kvalitního přestupního uzlu mezi lanovkou a tramvají. TT Podbaba-ZOO-Bohnice tvoří alternativu k záměru lanové dráhy, u této trati se předpokládá překonání Vltavy po novém tramvajovém mostě v místě severozápadního cípu Císařského ostrova a poté tunelové vedení směrem do Bohnic. Realizace této tramvajové trati se předpokládá po roce 2030 a jedná se o finančně velmi náročnou stavbu. V případě realizace lanovky a dalších uvažovaných dopravních staveb je žádoucí co nejtěsnější integrace mezi stanicemi lanovky a MHD, aby přestup mezi lanovkou, autobusem a tramvají byl co nejsnazší a nejrychlejší. Přípravované záměry Kaufland Troja a Vstupní areál Botanické zahrady zahrnují výstavbu parkovacích stání celkem pro 461 osobních automobilů a 4 autobusy. Obě stavby jsou v těsné blízkosti koncové stanice Bohnice a bylo by tak možné využít synergických vlivů s lanovkou.

Změna se nepřímo týká několika limitů ochrany přírody v tom smyslu, že lanová dráha prochází nad řekou Vltavou jako významným krajinným prvkem ze zákona č. 114/1992 Sb., dále místně nad registrovaným významným krajinným prvkem Stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou a ve většině trasy nad přírodním parkem Drahaň – Troja. V navazujících fázích přípravy tedy bude nutno se zabírat vlivem této stavby na dochovaný krajinný ráz.

Uvažovaná podpěra v části území třešňového sadu „Palírka“ potenciálně zasáhne reprezentativní a velmi dobře zachovalé společenstvo kostřavových trávníků písčin v kombinaci s dřevinami sadu. Mezi vzácnější druhy zde patří především zvláště chráněná svída dřín, dále pak tařice horská, silenka učnice, mateřídouška úzkolistá a trávníčka obecná, paličkovec šedavý, pýr prostřední, kostřava valiská,

mochna přímá, sesel fenyklový, rozrazil Dilleniův. Jedná se o společenstvo floristicky poměrně pestré, botanicky v řešeném území nejhodnotnější.

Byla řešena problematika obecného vlivu lanové dráhy a jejího provozu na ptactvo, a zejména pak na ptactvo migrující. Lze konstatovat, že případná kolize ptáka s lany lanovky by byla jen ojedinělou záležitostí. Též lze za málo pravděpodobné označit působení nové lanové dráhy jako přímé a nepřímé migrační bariéry, stejně tak realizace změny nebude mít relevantní vliv. Při současném stavu poznání řešeného území, s ohledem na předpokládané působení realizace záměru jak ve fázi výstavby, tak i provozu, lze předpokládat zásah do legislativní ochrany, či možnost zásahu v případě těchto zvláště chráněných druhů: rostliny – svída dřín; živočichové – ještěrka obecná, slepýš křehký, užovka podplamatá, krahujec obecný, lejsk šedý, slavík obecný, ťuhák obecný, veverka obecná, otakárek ovocný, čmeláci (3 druhy), pačmelák cizopasný, prskavec menší, prskavec větší, zlatohlávek tmavý, mravenci rodu Formica (4 druhy). Pokud nebude nutné odstraňovat dřeviny v ochranném pásmu lanové dráhy, lze vyloučit zásah do ochranných podmínek v případě krahujce obecného, lejska šedého, veverky obecné. Alternativním umístěním podpěry v lokalitě „Palírka“ by bylo možné vyloučit negativní ovlivnění svídy dřín.

Za nejsilnější zásah můžeme označit protnutí lanovky nad VKP Stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou. Lanová dráha nebude vyžadovat, vzhledem ke své technologii, kácení pod trasou. V této fázi není také známé přesné rozmístění podpěr, při návrhu polohy, je však nutné brát v potaz tento faktor a území VKP co nejvíce respektovat. Další zásah je podmíněn přítomností PŘP Drahaň – Troja, vzhledem k stupni ochrany tohoto území a charakteru záměru se dá také označit jako středně silný. Nejbližšími chráněnými plochami, které však lanovka neprotíná, jsou PP Salabka, PP Skály v zoologické zahradě, PP Baba a PP Podbabské skály. Jak bylo uvedeno výše, vzrostlá zelně by neměla být pod trasou lanovky kácena. Na plochách, kde vzniknou stanice lanovky, dojde ke změně krajinného pokryvu.

Výstavbou vznikne v krajině nová liniová dominanta, které bude vzhledem ke své výšce viditelná i z větších dálek. Ze vzdálenějších pohledů, se však nebude v krajině výrazně uplatňovat (sloupy a lana nesoucí kabiny se dají označit jako poměrně vzdušná lehká konstrukce). V bližších pohledech na sebe bude také pozornost přirozeně strhávat hmota tří stanic lanovky (přičemž právě prostřední stanice v Troji se nachází na esteticky nejhodnotnější poloze).

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 § 55b odst. 5 stavebního zákona

Stanovisko bude doplněno po projednání změny.

E. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 55b odst. 5 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

Sdělení, jak bylo zohledněno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí, bude doplněno po projednání změny.

F. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty

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

Změna vymezuje novou lanovou dráhu Podbaba – Troja – Bohnice, která umožní realizaci přímého propojení městských částí Praha 6 a Praha 8 veřejnou dopravou mezi Podbabou a Bohnicemi s mezilehlou stanicí u západního okraje areálu zoologické zahrady v Troji. V současné době je spojení veřejnou dopravou mezi Prahou 6 a Prahou 8 umožněno pouze přes centrální oblast hlavního města s využitím metra a tramvajových linek, do západní části MČ Praha 8 (oblasti Bohnic a Čimic) navíc ještě s přestupem na autobusové spoje. Tato skutečnost významně ovlivňuje cestovní dobu mezi uvedenými městskými částmi. Zmínit lze sice též možnost využití přívozu Sedlec-Podhoří, ten však s ohledem na omezenou kapacitu a návaznosti slouží především rekreační dopravě.

Nová lanová dráha přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti zoologické a botanické zahrady v Troji veřejnou dopravou, která v současné době v období zvýšené návštěvnosti naráží na limity kapacity příjezdových komunikací ve směru do Troji.

Vymezení nové lanové dráhy je ve změně ÚP navrženo s využitím doplňující technické studie „Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba – Troja – Bohnice“, kterou pro MHMP zpracovala firma Metroprojekt Praha a.s. v r. 2020. Výchozím podkladem pro uvedenou doplňující technickou studii byla Studie proveditelnosti lanové dráhy Bohnice-Podbaba, zpracovaná v roce 2018, v níž byla prověřena základní technická proveditelnost záměru a zpracována ekonomická analýza nákladů a přínosů.

Dle platných ZÚR hl. m. Prahy má výhledově nové spojení veřejnou dopravou mezi Podbabou, Trojou a Bohnicemi zajistit nová tramvajová trať s novým mostem přes Vltavu a tunelovým úsekem mezi Trojou a Bohnicemi. Vzhledem k územně technické a investiční náročnosti této tramvajové tratě a s tím souvisejícím vzdáleným časovým horizontem její realizace se změnou na úrovni ÚPD sleduje zajištění podmínek pro přípravu lanové dráhy, která je technicky a investičně méně náročná a představuje tudíž možné řešení do doby zprovoznění zmíněné nové tramvajové tratě. Vymezená lanová dráha neznemožňuje do výhledu realizaci tramvajové tratě mezi Podbabou a Bohnicemi.

Dolní stanice lanovky bude v Podbabě u východního okraje křižovatky ulic Podbabská – Papírenská, v sousedství tělesa železniční tratě Praha – Kralupy nad Vltavou na straně k Vltavě. Tato poloha je příznivá tím, že lanová dráha nemusí komplikovaně mimoúrovňově překonávat uvedenou stávající elektrifikovanou železniční trať v Podbabě. Pro výstavbu dolní koncové stanice v Podbabě se ve změně vymezuje plocha /DH/ - plochy a zařízení veřejné dopravy na úkor plochy izolační zeleň /IZ/.

Mezistanice Troja, kde dochází k lomu lanové dráhy mezi Podbabou a Bohnicemi, je navržena u severozápadního okraje areálu zoologické zahrady v Troji. Vedení včetně stanice není v prostorové kolizi s preferovanou polohou tramvajového mostu Podbaba-Troja. V místě navrhované mezistanice v Troji se navrhuje plovoucí značky /DH/ - plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P+R pro plochy bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci funkčních ploch zeleň městská a krajinná /ZMK/, sady, zahrady, vinice /PS/ a částečně urbanizované rekreační plochy – zařízení turistického ruchu, zvláštní rekreační, naučné a poznávací aktivity / výhledově ostatní dopravně významné komunikace (SO6/S4). Uvedené plovoucí značky /DH/ umožní v dotčených plochách /ZKM/, /PS/, (SO6/S4) umístit objekt mezistanice s nezbytnými souvisejícími terénními úpravami. Koncová horní stanice lanovky Bohnice je navržena přímo nad ulicí Lodžskou, toto řešení bylo vyhodnoceno jako nejvýhodnější z hlediska možných legislativně – procesních rizik při projednávání veřejného a soukromého záměru i z hlediska přestupních

vazeb mezi lanovou dráhou a tramvajovou dopravou, se kterou se do budoucna v Bohnicích počítá. Lanová dráha i koncová horní stanice v Bohnicích se vymezují grafickou značkou lanovky, změna navíc umožňuje zásah objektů lanovky do plochy městská a krajinná /ZMK/ západně od Lodžské ulice (v území severozápadně od křižovatky Lodžská – K Pazderkám). To umožňuje plovoucí značka plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P+R /DH/ vymezená změnou v ploše ze zeleně městská a krajinná /ZMK/ při koncové stanici lanové dráhy v Bohnicích.

Změnou se lanová dráha vymezuje jako veřejně prospěšná stavba xx/DO/6/, xx/DO/8/, xx/DO/50/ Lanová dráha Podbaba – Troja – Bohnice. Důvodem je usnadnění přípravy stavby lanové dráhy a jejího umístění v území.

Lokalita se nachází v nezastavěném a zastavěném, nezastavitelném i v zastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území o 2 457 m².

Změna upřesňuje koncepci dopravní infrastruktury v oblasti Podbaba – Troja – Bohnice.

Změna nemění koncepci technické infrastruktury. Záměr lanové dráhy, respektive umístění stanic a pravděpodobně některé stožáry, zasahují do záplavového území Vltavy. Dle podkladové studie je komentován návrh vlastní ochrany stanic proti povodním, ale již se neuvádí vliv stavby na povodňové průtoky. Záměr zasahuje mj. i do aktivní zóny záplavového území, kde v souladu s § 67 vodního zákona jsou umístěny stanice a nutné terénní úpravy možné, avšak za předpokladu prokázání, že nedojde ke zhoršení odtokových poměrů, a to i v synergii dalších záměrů v Trojské kotlině. To je pro další fáze přípravy lanové dráhy nutné zajistit. Změna nemění koncepci občanského vybavení, ani koncepci veřejných prostranství.

Změna nemění vymezení územního systému ekologické stability. Vedení lanové dráhy nad nadregionálním biokoridorem řeky Vltavy a nad nadregionálním biokoridorem v trojských svazích nebude mít na tento systém žádný vliv.

Změna nemění ani celoměstský systém zeleně.

Změna se nepřímou týká několika limitů ochrany přírody v tom smyslu, že lanová dráha prochází nad řekou Vltavou jako významným krajinným prvkem ze zákona č. 114/1992 Sb., dále místně nad registrovaným významným krajinným prvkem Stepní trávníky a lesostep nad Sklenářkou a ve většině trasy nad přírodním parkem Draháň – Troja. V navazující fázích přípravy tedy bude nutno se zabývat vlivem této stavby na dochovaný krajinný ráz.

Výměra měněných ploch dle jejich funkčního využití

DH	2 457 m ²
Celková výměra měněných ploch	2 457 m ²

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

Změna nad rámec návrhu na pořízení změny navrhuje zastavitelné území – plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P+R /DH/ na úkor nezastavitelné plochy izolační zezeň /IZ/ v celkovém rozsahu 2 457 m². Tato plocha umožní umístění koncové stanice lanovky v Podbabě. Změnou se vymezují rovněž 4 plovoucí značky /DH/ v nezastavitelném území pro možné umístění objektů lanovky a souvisejících úprav. Nárůst zastavitelných ploch je zdůvodnitelný veřejným zájmem na vytváření podmínek k preferenci veřejné dopravy před automobilovou.

H. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění, vypořádání připomínek

Bude doplněno na základě projednání a vypořádáno v tabulkách v příloze textové části odůvodnění.

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

Změna je lokálního charakteru, neovlivňuje širší území a nemá vliv na okolní obce. Změna umožní realizaci přímého propojení městských částí Praha 6 a Praha 8 veřejnou dopravou mezi Podbabou a Bohnicemi s mezilehlou stanicí u západního okraje areálu zoologické zahrady v Troji. V současné době je spojení veřejnou dopravou mezi Prahou 6 a Prahou 8 umožněno pouze přes centrální oblast hlavního města s využitím metra a tramvajových linek, do západní části MČ Praha 8 (oblasti Bohnic a Čimic) navíc ještě s přestupem na autobusové spoje. Tato skutečnost významně ovlivňuje cestovní dobu mezi uvedenými městskými částmi. Nová lanová dráha rovněž přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti zoologické a botanické zahrady v Troji, která v současné době v období zvýšené návštěvnosti naráží na limity kapacity příjezdových komunikací.

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

Změna je navržena v souladu s požadavky příslušného návrhu na pořízení změny. Vzhledem k charakteru změny byla nad rámec návrhu na pořízení změny navržena plocha /DH/ - plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P + R, pro umístění dolní koncové stanice lanové dráhy Podbaba.

K. Vyhodnocení souladu

a) se schváleným výběrem nejvhodnější varianty a podmínkami k její úpravě v případě postupu podle § 55b odst. 7 stavebního zákona:

Změna je řešena invariantně.

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

Tento bod se změny netýká. V případě nutnosti pořízení nového návrhu změny na základě výsledků projednání dle § 51 odst. 3 stavebního zákona bude doplněn.

c) s pokyny k úpravě návrhu změny územního plánu v případě postupu podle § 55b odst. 9 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 mimo řešení ZÚR hl. m. Prahy.

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

Změna nepředpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF).
Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

IV. GRAFICKÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

Grafická část odpovídá metodice platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, v souladu s § 188 odst. 3 183/2006 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

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 výhledové širší vztahy.

d) výkres předpokládaných záborů půdního fondu

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