

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. 37/59 ze dne 17. 5. 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.

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 (dále také „ZÚR hl. m. Prahy“). V souladu s obecnými zásadami ZÚR hl. m. Prahy je třeba vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění systému integrované příměstské veřejné dopravy s kolejovou dopravou jako páteřním prvkem a realizovat 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 tento princip dodržuje. Dále je v souladu zejména s kapitolou 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, písmeno 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 kapitolou 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, a upřesňuje část veřejně prospěšné stavby vymezené ZÚR hl. m. Prahy jako Z/505 DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

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 vyhláškou 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:

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. 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 3184/13 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 ÚP. Opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která jsou doporučena v části C VVURÚ, je třeba uplatnit v další fázi projektové přípravy staveb umístěvaných 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

Před otevřením tunelu v prostoru Královské obory je třeba provést aktuální podrobný dendrologický průzkum a s dostatečným předstihem zajistit záchranu genetického materiálu nejcennějších dřevin, které budou káceny. Realizovat opatření, která vyplynula z EIA.

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, zajisti prostupnost 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 účinném 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 posuzované změny 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 změny 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 důsledně dodržování technických opatření při křížení vodních toků a dopravní infrastruktury a minimalizace podílů zpevněných ploch.

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 rámeček 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 přestavbou tunelu Stromovka, přechodem přes údolí Kopaninského potoka (zde nejsou vymezeny žádné plochy se změnou funkčního využití území) a v úsecích zdvojkolejného koridoru, vyrovnávající dnešní ostré oblouky trati mezi Libockým rybníkem a nádražím Veleslavín, dále pak méně významně v polních částech nové trati.

V rámci projektové přípravy stavby byla v prostoru Stromovky navržena opatření po zmírnění negativních vlivů stavby na nemovité kulturní památky – v případě změny Z3184/13 se jedná o památkově chráněný objekt tunelu ve Stromovce, který bude v důsledku realizace stavby rozšířen a prohlouben při zachování původních materiálů a komponent. V ostatních částech koridoru by vzhledem ke zvolenému technickému řešení nemělo dojít k dotčení kulturních památek.

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 významně zlepší, 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 trati 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 neumísťuje 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 posuzovaných změn 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

Stanovisko bude doplněno po projednání změny.

E. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 50 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 je zpracována na základě podkladů „*Studie proveditelnosti, železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016*“ a dalších zpřesňujících dokumentací.

Změna umožní využití řešeného území pro vymezení železniční trati Praha – Kladno, v úseku Bubny – Dejvice. 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. V řešeném úseku bude po modernizaci železnice v celé délce v hloubeném tunelu. Z tohoto důvodu není třeba vymezovat plochu tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/, ale jen vyznačit tunelovou trasu. V rámci návrhu změny Z 3184/13 je proto vymezována nová veřejně prospěšná stavba VPS 6|DZ|7 Praha 7 – elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Bubny – žst. Dejvice a upraven rozsah veřejně prospěšné stavby VPS 6|DZ|6 Praha 6 – elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Dejvice – žst. Ruzyně v důsledku upřesněného vymezení tunelové trasy železnice.

Zahloubení trasy umožní v prostoru Bubenče propojit doposud bariérou železnice oddělená území nově navrženým pásem ploch všeobecně obytné /OV/ a čistě obytné /OB/.

Lokalita se nachází v zastavěném a zastavitelném i nezastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území v ploše nad železničním tunelem u Svatovítské ulice, kde by byl výdech vzduchotechniky na stávající ploše parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ s celoměstským systémem zeleně (CSZ). Proto zde dochází k menší úpravě ploch zeleň městská a krajinná /ZMK/, parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ a všeobecně smíšené s kódem míry využití území H /SV-H/. Dále dojde k rozšíření zastavitelného území při ulici nad Královskou oborou.

Změna upřesňuje základní koncepci dopravní infrastruktury, nemění koncepci technické infrastruktury.

Změna nemění koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.

Změna se netýká územního systému ekologické stability (ÚSES), dochází pouze k drobné úpravě hranice CSZ v ploše nad železničním tunelem při ulici Svatovítská a při ulici nad Královskou oborou.

Změna se netýká žádných dalších limitů ochrany přírody.

Výměra měněných ploch dle jejich způsobu využití [m²]

OB	987
OV	22 962
SV-H	695
ZMK	251
Celková výměra měněných ploch:	24 896

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

Změna navrhuje zastavitelné plochy čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/ a všeobecně smíšené s kódem míry využití území H /SV-H/ na úkor nezastavitelného území izolační zeleň /IZ/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ v celkovém rozsahu 7 163 m² a naopak nezastavitelné plochy ZMK na úkor zastavitelné plochy SV-H v rozsahu 139 m². Nárůst zastavitelných ploch je vyvolán jednak potřebou umístění výdechu vzduchotechniky při ulici Svatovítská, jednak rozšířením plochy OB a OV při ulici Nad Královskou oborou o podměrečnou část stávající plochy IZ.

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

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 co do plošného průmětu lokálního charakteru, širší území a případně okolní obce ovlivňuje pozitivně rozšířením možností využívat veřejnou kolejovou dopravu. Návrh je koordinován se ZÚR hl. m. Prahy a s navazujícími změnami územního plánu.

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.

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:

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 § 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

Změna nepředpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) a netýká se 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 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

19 – Územní systém ekologické stability

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:

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