

TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

A. Postup při pořízení změny

Zastupitelstvo hl. m. Prahy (dále jen „ZHMP“) rozhodlo usnesením č. 19/71 ze dne 18. 9. 2008 o pořízení změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy (dále jen „Z 2600/00“), týkající se lokality Nákladového nádraží Žižkov (dále jen „NNŽ“) s cílem jejího začlenění do městské struktury. Změna Z 2600/00 byla pořizována v rámci Celoměstsky významných změn I (dále jen „CVZ I“).

Zadání změny bylo schváleno usnesením ZHMP č. 38/52 ze dne 3. 6. 2010, a to včetně doplňku zadání: požadavek SEA, doložení upřesňující studie, rozšíření řešeného území východním směrem z důvodu dořešení dopravních vazeb.

Společné jednání k návrhu Z 2600/00 se konalo dne 23. 5. 2011. V této době již bylo na Ministerstvu kultury ČR zahájeno řízení o prohlášení souboru budov NNŽ za kulturní památku.

Řízení o vydání změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy bylo zahájeno v souladu s ustanovením § 52 stavebního zákona, v platném znění, s podmínkou negativního závěru výše uvedeného řízení o prohlášení kulturní památky.

Veřejné projednání návrhu Z 2600/00 se konalo dne 18. 1. 2012.

Dne 26. 11. 2012 došlo na základě rozhodnutí Ministerstva kultury, č. j. MK 75394/2012 OPP, k prohlášení hlavní budovy bývalého NNŽ za kulturní památku. Následně pak probíhala řada odvolání vůči tomuto rozhodnutí. Rozhodnutím tehdejší ministryně kultury, Mgr. Aleny Hanákové, č. j. MK 12500/2013 OLP, ze dne 8. 3. 2013 byl zamítnut rozklad a bylo potvrzeno výše uvedené napadené rozhodnutí Ministerstva kultury v uvedené věci.

Na základě této skutečnosti byl souladu s ustanovením § 53 odst. 3 ve spojení s ustanovením § 51 odst. 3 stavebního zákona, v platném znění, zpracován návrh pokynů pro zpracování nového návrhu změny Z 2600/00.

Uvedené Pokyny byly schváleny usnesením ZHMP č. 28/26 ze dne 15. 6. 2017. Současně se schválením Pokynů si ZHMP osvojilo návrh na změnu Z 2600/00.

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 (PÚR), ani s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, v platném znění (ZÚR), kde je dotčená lokalita vymezena jako transformační oblast Nákladové nádraží Žižkov (T/5).

Změna je v souladu s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovenými PÚR (kap. 2.2). Změna je v souladu s prioritou (16) „Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území“. Návrh změny zpracovaný dle podkladové studie zajišťuje komplexní řešení rozlehlé transformační oblasti bývalého nákladového nádraží. Změna je v souladu s prioritou (19) „Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území...“. Změna umožní vznik nové městské struktury se smíšeným využitím v území tzv. brownfieldu – rozsáhlého areálu nákladového nádraží, který již neslouží svému původnímu účelu. Změna je dále v souladu s prioritami (24) „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy...zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.“, (28) „Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu.“, (29) „Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení...“. Návrh změny tyto principy dodržuje. Změna umožňuje kvalitní obsluhu území

tramvajovou dopravou na nově vymezené tramvajové trati, vymezuje novou cyklotrasu a dále zajišťuje případné výhledové prodloužení tramvajové tratě. Změna také upřesňuje vymezení územní rezervy pro trasu metra D i umístění územní rezervy pro stanici metra na území nákladového nádraží. Posun územní rezervy pro trasu metra D vyvolává též úpravu průběhu úseku územní rezervy spojky tras metra A a D – důvody těchto skutečností jsou podrobně uvedeny v kapitole F odůvodnění této změny ÚP.

Změna je v souladu s prioritou stanovenou ZÚR (kap. 1 odst. 4.) „Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území“. Řešené území změny se dle ZÚR nachází na území kompaktního města rozšířeného, kde je dle kapitoly 2.2.2 ZÚR třeba vytvořit podmínky pro transformaci nevyužívaných a nevhodně využívaných území - brownfields a přestavbových ploch. A dále je třeba kapacity transformačních území uvnitř Městského okruhu ověřit z hlediska prostorového uspořádání a možnosti dopravní obsluhy území. Návrh změny tyto principy dodržuje. Změna je v souladu s úkoly stanovenými v kapitole 3.2.5. ZÚR pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, kde se pro transformační oblast T/5 Nákladové nádraží Žižkov stanovují tyto úkoly: a) řešit komplexně návrh nového polyfunkčního centra včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí, b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, místním podmínkám a v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy, c) ověřit možnosti využití opuštěného koridoru tratě Malešice-Žižkov pro dopravní obsluhu území (MHD nebo IAD).

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. Navržené kódy míry využití území zajistí soulad s charakterem území a zachování struktury zástavby typické pro danou lokalitu. Změna navrhuje pro plochu, ve které se nachází budova nákladového nádraží, funkční využití smíšené městského jádra /SMJ/ a tuto plochu potvrzuje jako stabilizovanou, tzn. bez určení kódu míry využití území, kde je možné pouze zachování, dotvoření a rehabilitace stávající urbanistické struktury bez možnosti další rozsáhlé stavební činnosti. Tím zajistí památkovou ochranu budovy a zároveň umožní její konverzi.

c) s požadavky zákona č 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. 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 vyhláškou č. 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:

Změna je v souladu s rozhodnutím Ministerstva kultury č.j. MK 12500/2013 OLP ze dne 8. 3. 2013, kterým byla hlavní budova nákladového nádraží prohlášena za kulturní památku. Změnou navržené řešení umožňuje rekonstrukci a konverzi budovy a její začlenění do nové městské struktury. Změnou bude zrušena stavební uzávěra pro území Nákladového nádraží Žižkov. Zohlednění dalších stanovisek bude doplněno na základě společného jednání a veřejného 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 životního prostředí MHMP, jako příslušný správní úřad podle ustanovení § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, provedl zjišťovací řízení a vydal dne 28. 4. 2017 stanovisko, č. j. MHMP488247/2017, s požadavkem posouzení změny z hlediska

jejího vlivu na životní prostředí. Odbor životního prostředí MHMP, jako příslušný orgán ochrany přírody podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, stanoviskem č. j. 597769/2017, ze dne 18. 4. 2017 vyloučil vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Z hlediska vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území u návrhu změny Z 2600/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy:

nebyly identifikovány významné negativní vlivy na životní prostředí.

Odpovídající ochranu obyvatel a jednotlivých složek životního prostředí při využívání konkrétních ploch dle předmětné změny bude nezbytné zajistit v příslušných správních řízeních, především v územním a stavebním řízení dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, případně v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to jak během realizace (výstavby) konkrétních staveb, tak během jejich provozu.

V následujícím textu je uveden přehled navrhovaných opatření pro záměry na řešené ploše, které zajistí minimalizaci negativních vlivů na dotčené složky životního prostředí. Tato opatření je možné uplatnit buď přímo v předmětné změně, konkrétně v regulativech pro využití jednotlivých ploch, nebo v navazujících správních řízeních (územní řízení, stavební řízení) pro konkrétní záměry realizované na vymezených funkčních plochách.

Koncepční opatření

nejsou navrhována

Prostorová opatření

- Zvážit vytvoření spojitého pásu zeleně (ZMK) kolem tramvajové tratě (DU) a rozšíření linie ZMK v prostoru nákladového nádraží.

Projektová opatření

- V maximální míře zachovat stávající vzrostlou zeleň, na nově vymezené ploše ZMK v prostoru nákladového nádraží Žižkov provést cílenou dosadbu dřevin odpovídajícím přírodním podmínkám v místě.
- Podporovat výsadby dřevin podél komunikací.
- Prověřit výskyt zvláště chráněných druhů a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci negativních vlivů.
- Před realizací záměru zjistit rozsah kontaminace a provést její odstranění.
- Vyřešit nedostatečnou kapacitu čerpací stanice Hrdlořezy.
- Realizaci záměru umožnit až po realizaci druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích.
- Realizaci záměru umožnit až po prokázání požadované retence srážkových vod.
- Vedení tramvaje skrz budovu Nákladového nádraží Žižkov podmínit souhlasem orgánu státní památkové péče. Při plánování a realizaci průjezdu tramvaje spolupracovat s orgánem státní památkové péče.
- Výsledný architektonický návrh využití nákladového nádraží Žižkov vybrat na základě architektonické soutěže. Návrh konzultovat s orgánem ochrany památkové péče.
- V případě odkrytí archeologických nálezů nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a v případě požadavku umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
- Stanovit novou plochu pro umístění sběrného dvoru odpadového hospodářství, stanovit plochy pro umístění sběrných nádob separovaného odpadu v donáškové vzdálenosti od obytných budov.
- Při plánování nové zástavby respektovat požadavky Podkladová studie „Nákladové nádraží Žižkov“ (IPR, 2017), výškově nepřesahovat terénní horizont.
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit umístění záměru v lokalitě na základě podrobné rozptylové studie zohledňující umístění konkrétních staveb a jimi vyvolané objemy automobilové dopravy, řešení dopravy v klidu (parkoviště, garáže), jakož i veškeré další konkrétní zdroje emisí znečišťujících látek.
- V případě, že se na základě podrobné rozptylové studie prokáže v území k datu plánované výstavby riziko překročení imisních limitů, realizovat kompenzační opatření k minimalizaci vlivů nové zástavby (např. výsadba vegetace s efektem zachytu prachových částic, na něž se váže mj. i benzo[a]pyren).

- Zásobování areálu teplem realizovat pomocí systému centrálního zásobování teplem nebo jiným způsobem neprodukcí emisí z vytápění v daném místě.
- V rámci navazujících etap přípravy projektu posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pokud bude v prostoru navrhované zástavby překročen hygienický limit pro hluk z provozu hodnocených zdrojů, bude navrženo nucené odvětrání vnitřních chráněných prostor při zajištění dostatečné vzduchové neprůzvučnosti obvodového pláště stavby.
- Nárůst hlukové zátěže v lokalitě, u které bylo zjištěno riziko překročení limitu resp. zvýšení již nadlimitních hodnot vlivem realizace záměru, podrobně posoudit v rámci výstavby každého jednotlivého záměru a v případě, že bude nárůst potvrzen, kompenzovat formou technických nebo organizačních opatření (např. nový povrch vozovky se sníženou hlučností, řízení dopravy, omezení provozu nákladních vozidel, snížení maximální povolené rychlosti apod.).
- Pro každý záměr výstavby zpracovat detailní akustickou studii, která zohlední vliv odrazů od navrhovaných objektů do protilehlé zástavby. V případě nepříznivých dopadů lze měnit tvar navrhované výstavby případně upravit odrazivost fasád tak, aby nedošlo k navýšení hlukové zátěže nad stanovenou nejvyšší povolenou mez.
- Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny při ochraně před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.
- V součinnosti s orgány ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví stanovit a dodržet opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru (stavební činnosti) na hlukovou zátěž, znečištění ovzduší a prašnost.
- V místech, kde lze předpokládat zvýšený pohyb chodců a cyklistů, jakož i v místech současných tras pěší a cyklistické dopravy, kde dojde vlivem záměru k významnému nárůstu intenzit automobilové dopravy, realizovat prvky k ochraně zdraví osob (světelná signalizace, fyzické zábrany atd.).

Kompenzační opatření

nejsou navrhována

Pro oblast sekundárních, synergických a kumulativních vlivů jsou navržena následující opatření:

- Vypracování podrobné rozptylové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů emisí znečišťujících látek.
- Vypracování podrobné hlukové studie se zahrnutím všech v území působících zdrojů hluku.
- Provedení měření hluku v místě plánované zástavby před a následně po výstavbě záměru.

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

Stanovisko bude doplněno po společném jednání a veřejném 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 společném jednání a veřejném projednání změny.

F. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty

Podkladem pro návrh změny je podkladová studie Nákladové nádraží Žižkov (IPR Praha, 12/10/2017) (dále jen „podkladová studie“), která byla zpracována pro rozsah území odpovídající řešenému území změny s nezbytným přesahem do okolí. Návrh změny byl na základě schválených pokynů zpracován invariantně a věcně vychází z celkového návrhu podkladové studie.

Změnou dojde k transformaci vymezení zastavitelného i nezastavitelného území a k transformaci vymezení stávajících ploch. Změna navrhuje částečné rozšíření nezastavitelného území na úkor zastavitelného území. Změna je navržena z důvodu umožnění transformace brownfieldu nákladového nádraží a urbanizace tohoto území s potenciálem vytvoření městské struktury se sítí veřejných prostranství.

Z 2600/00

Změna mění koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě, zrušením nákladového nádraží Žižkov včetně přilehlé části železniční tratě do nákladového nádraží Žižkov a vymezením nové tramvajové tratě pro kvalitní obsluhu zástavby v řešeném území veřejnou dopravou. Dále změna upravuje vymezení trasy metra včetně přemístění stanice.

Změna potvrzuje ulici Jana Želivského významově jako plochu vybrané komunikační sítě /S2/, tj. sběrné komunikace městského významu (tzn. změnou není její vymezení a zařídění měněno). Potvrzeny jsou dále ulice Malešická, U Nákladového nádraží a K Červenému dvoru jako plochy vybrané komunikační sítě, zařazené jako ostatní dopravně významné komunikace /S4/, u nichž dochází k dílčí korekci vymezení. Změna upravuje vymezení prostoru křižovatky U Nákladového nádraží – K Červenému dvoru jako plochu urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/. Tyto úpravy vycházejí z podrobnějšího prověření v podkladové studii ke změně ÚP SÚ hl. m. Prahy. Dopravní spojení mezi oblastí nákladového nádraží s Vackovem podél vymezené nové tramvajové tratě je vymezeno plochou urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/. Nově je vymezeno komunikační propojení Malešická – Českobrodská (dále jako „Jarovská ulice“), které zajišťuje propojení území na východ a také s budoucím Městským okruhem. Jarovská ulice je součástí vybrané komunikační sítě územního plánu, změna upravuje její vymezení i její zařídění jako ostatní dopravně významné komunikace /S4/ na rozdíl od platného ÚP, kde je toto dopravní spojení zařazeno mezi sběrné komunikace městského významu /S2/. Změnou navržené snížení významového zařídění Jarovské ulice souvisí s celkovým charakterem a navrženým uspořádáním vybrané komunikační sítě v řešeném území, kde by uliční síť měla mít standardní uspořádání s úroňovými křižovatkami tak, aby z důvodu nárůstu individuální automobilové dopravy nevytvářela příliš atraktivní dopravní trasy v budoucí zástavbě. Východní část řešeného území Z 2600/00, resp. řešení Jarovské ulice a její napojení na Městský okruh je dotčena pořizovanými změnami Z 1908/07 a Z 3125/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy. V případě vydání těchto změn v této východní části řešeného území bude návrh řešení změny Z2600/00 s vydanými změnami koordinován. Změna Z 1908/07 představuje neaktuální a parciální řešení podoby Městského okruhu včetně zapojení Jarovské ulice. Z důvodu aktualizace vymezení Městského okruhu v platném územním plánu je v současnosti pořizována komplexní změna Z 3125/00, která jeho podobu včetně křižovatek a napojení uliční sítě vymezení podle posledního aktuálního stavu vzešlého z procesu EIA a následných dokumentací pořizovaných městským investorem.

Změnou se ruší nákladové nádraží Žižkov včetně přilehlé části navazující železniční tratě zrušením plochy tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/. Důvodem je skutečnost, že nákladové nádraží Žižkov již není pro svůj původní účel využíváno, jde o transformační území, kde se předpokládá nový rozvoj města (viz PÚR kap. 2.2 a ZÚR kap. 3.2).

Změnou se vymezuje nová tramvajová trať od křižovatky Jana Želivského – Olšanská v ose Olšanské ulice průpichem čelním (administrativním) křídlem budovy NNŽ a jako součást vnitřního prostranství (dvorany) budovy v rámci plochy smíšené městského jádra /SMJ/ a ústředního prostranství v rámci plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/pokračuje na východ v rámci plochy všeobecně smíšené s kódem míry využití území H /SV-H/ a dále vede plochou urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/ až k obytné zástavbě Habrová, kde je ukončena tramvajovou smyčkou východně od křížení s Malešickou ulicí, přičemž tramvajová smyčka je umístěna v ploše zeleň městská a krajinná /ZMK/ a je vyjádřena podměrečnou pevnou značkou plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/. Důvody řešení tramvajové tratě pokračující cca v ose Olšanské ulice jsou především plynulost a bezpečnost dopravního řešení, zajištění vzniku kompaktní křižovatky Jana Želivského-Olšanská v nové podobě s napojením nové tramvajové tratě, kolmá poloha křižujících se a vzájemně propojených tramvajových tratí v nové křižovatce a obsluha nové zástavby kvalitní veřejnou (tramvajovou) dopravou, včetně samotné budovy NNŽ. Průchod tratě dvoranou budovy NNŽ navíc přinese kvalitní bezprostřední obslužnost budovy, což napomůže její úspěšné transformaci a revitalizaci, a také tato trať odkazuje na původní drážní provoz. Předmětem řízení, jehož výsledkem bylo rozhodnutí Ministerstva kultury, č. j. MK 12500/2013, o prohlášení hlavní budovy kulturní památkou, nebylo stanovení míry budoucích stavebních zásahů. Z rozhodnutí vyplývá, že jde o budovu univerzální, variabilní a adaptabilní v rámci nové čtvrti. Vedení tramvaje průpichem čelním (administrativním) křídlem budovy NNŽ je předpokládáno v rámci revitalizace budovy. Nová tramvajová trať na území změny není v rozsahu od křižovatky Jana Želivského – Olšanská k ulici K Červenému dvoru vymezena samostatnou funkční plochou, je však kontinuálně vymezena ve výkresu č.5 (Doprava). Důvodem

je skutečnost, že vymezením nové tramvajové tratě v tomto území formou samostatné plochy /DH/ - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R, případně samostatné plochy /DU/ - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství by došlo k nevyhovujícímu členění ploch v řešeném území. V rámci plochy smíšené městského jádra /SMJ/, ve které se nachází budova NNŽ, je tramvajová trať vymezena jako součást této plochy, jednak protože trať je zde skutečně míněna jako integrální součást celkového prostoru dvorany, a pak také z důvodu umožnění kontinuálního využití podzemních částí budovy NNŽ v souladu s funkčním využitím plochy /SMJ/. V rámci plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/ je trať vymezena jako součást této plochy, neboť případné vymezení trati samostatnou plochou by způsobilo rozdělení plochy /ZMK/ do dvou ploch, přičemž ta severní by byla z hlediska výměry již podměrečná (menší než 2 500 m²) – taková plocha se v územním plánu v souladu s jeho metodikou nezobrazuje v přesném územním rozsahu a nebylo by tak možné zajistit naplnění urbanistické koncepce navržené v podkladové studii. Navíc, stejně jako u dvorany budovy NNŽ, i v tomto případě je trať míněna jako integrální součást plochy zeleně, v tomto případě jako odkaz na stávající ruderalní plochy nepoužívaného kolejíště. V rámci plochy všeobecně smíšené s kódem míry využití území H /SV-H/ je trať vymezena jako součást této plochy, aby se předešlo fragmentaci této plochy, byla umožněna optimálnější distribuce kapacit v této ploše a byly nastaveny vhodnější podmínky pro vznik zástavby jednotného charakteru v celé této ploše. Za ulicí K Červenému dvoru je trať již vedena jako součást plochy urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/, neboť je trať navržena jako plnohodnotná součást ulice, která je plochou /DU/ vymezena. Vymezení tramvajové smyčky pevnou značkou plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ v ploše zeleň městská a krajinná /ZMK/ východně od křížení s Malešickou ulicí zajišťuje územní předpoklady pro realizaci navržené tramvajové smyčky. V souladu se schválenými pokyny je v této části překročen rozsah řešeného území. Důvodem tohoto způsobu vymezení je zachování možnosti optimalizace polohy smyčky vůči územně technickým podmínkám lokality i celkovému řešení využití území. V návaznosti na tramvajovou smyčku je směrem na východ podél Jarovské ulice změnou vymezena plocha zeleň městská krajinná / výhledově plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /ZMK/DH/. Důvodem je zajištění územní ochrany pro případné další výhledové prodloužení tramvajové tratě, které však není v širších souvislostech upřesněno, zvažuje se eventuelní využití koridoru stávající železniční tratě směrem do Malešic, což je problematika výrazně přesahující rozsah řešeného území. Mimo výše komentovanou zcela novou tramvajovou trať navrhuje změna dále úpravu geometrické polohy kolejí stávající tramvajové trati v ulici Jana Želivského z důvodu možné úpravy profilu ulice, která zajistí plynulejší dopravu i lepší podmínky pro pěší.

Změna upřesňuje vymezení územní rezervy pro trasu metra D i umístění stanice metra na území nákladového nádraží. Posun územní rezervy pro trasu metra a stanici metra jižním směrem v prostoru západní části území bývalého nákladového nádraží Žižkov je vyvolán skutečností, že založení již zrealizované zástavby v území západně od ulice Jana Želivského (respektive severně od Olšanské ulice) výrazně zkomplikovalo případnou realizaci stavby metra v trase územní rezervy vymezené dosud v platném ÚP hl. m. Prahy. Posun územní rezervy pro trasu metra D vyvolává též úpravu průběhu úseku územní rezervy spojky tras metra A a D, který navazuje na území předmětné změny, na územní rezervu trasy metra D. V souladu se schválenými pokyny je v této části překročen rozsah řešeného území. Důvodem tohoto upřesnění je změna územně-technických podmínek v navazujícím okolním území, které nastaly v souvislosti s realizovanou zástavbou. Přesah upřesnění mimo hranice území změny je z důvodu dosažení logické návaznosti na vymezené úseky územní rezervy trasy metra v platném ÚP.

Změnou se ruší plovoucí značka bez specifikace rozlohy a přesného umístění plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ jihovýchodně od Basilejského náměstí určená pro územní rezervu pro zachytný parking P+R. Důvodem je, že tato územní rezerva pro P+R je v území uvnitř městského okruhu, nemá kvalitní příjezdovou trasu mimo obytnou zástavbu. Parkoviště P+R jsou preferována na okraji Prahy v přímé přestupní vazbě na kolejové systémy veřejné dopravy, především stanice metra na okraji Prahy v lokalitách s příznivou vazbou na nadřazený komunikační systém.

Změnou se vymezuje nová cyklotrasa v koridoru Jarovské ulice, úseku vymezené tramvajové tratě a ulicí U Nákladového nádraží. V souladu se schválenými pokyny je v této části překročen rozsah řešeného území – na západě podél severního okraje Olšanských hřbitovů, na východě přes prostor mimoúrovňové křižovatky Městský okruh – Českobrodská do ulice Českobrodské a v koridoru

stávající železniční tratě do Malešic. Přesah mimo území změny je odůvodněn zajištěním návaznosti na okolní území v logické trase.

Změna potvrzuje park při Malešické ulici vyjádřený plochou parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/, která je modifikována na základě prověření podkladovou studií. Dochází ke zvětšení plochy při východní straně v návaznosti na parkový pás a mírnému zmenšení při jižní straně v souvislosti s uvažovanou ortogonální strukturou zástavby navazující na orientaci hlavní budovy NNŽ. Navazující parkový pás je nově vyjádřený plochou zeleň městská a krajinná /ZMK/ a táhne se podél terénního zlomu ke koridoru vymezené nové tramvajové tratě. Východně od ulice K Červenému dvoru jsou navrženy souvislé plochy zeleně, vyjádřené plochami /ZMK/, které sledují stopu vymezené nové tramvajové tratě a Jarovské ulice a navazují na stávající plochy zeleně procházející až do otevřené krajiny. Zalesněná plocha lesní porosty /LR/ se v rámci změny modifikuje z důvodu nového dopravního řešení propojení ulic Malešická a Českobrodská a vymezení tramvajové smyčky, a to zvětšením na úkor plochy vybraná komunikační síť /S2/ a zmenšením rozšířenou plochou zeleně městské a krajinné /ZMK/. Změnou se dále vymezuje plocha zeleně městské a krajinné /ZMK/ jako prodloužení půdorysné stopy a součást hlavního veřejného prostoru komplexu budov nákladového nádraží. Dále se po prověření podkladovou studií vymezuje plocha /ZMK/ při ulici Habrová v místě stávající využívané plochy zeleně.

Změnou se v části řešeného území západně od ulice K Červenému dvoru vymezují zastavitelné plochy všeobecné smíšené s kódy míry využití G a H /SV-G/ a /SV-H/ a smíšené městského jádra /SMJ/. Komplex budov nákladového nádraží, který představuje srdce území, je vyjádřen plochou smíšené městského jádra /SMJ/ a předpokládá umístění služeb, občanské vybavenosti a kulturních aktivit. Podkladová studie potvrzuje zachování hmotového řešení památkově chráněné budovy včetně stávajících technických zařízení mezi jejími bočními křídly, což je změnou vyjádřeno vymezením příslušné plochy /SMJ/ bez kódu, tj. jako součást stabilizovaného území. Zásah do konstrukce budovy bude proveden v její čelní části (administrativní křídlo) z důvodu průjezdu tramvaje. Změnou se v ploše smíšené městského jádra /SMJ/ umísťuje pevná podměrečná značka veřejné vybavení /VV/ z důvodu možnosti umístění základní školy. Podkladová studie umístění školy do budovy NNŽ předpokládá. Reálná možnost umístění školy do budovy NNŽ byla následně ještě detailně ověřena v dílčí prověřovací studii dokončené v 12/2017. Podél budovy NNŽ je navržena tradiční bloková struktura, která je z jižní strany vyjádřena plochou /SV-I/ a ze severní strany potvrzena plochou /SMJ-H/, kterou změna modifikuje ve smyslu rozšíření plochy k hranici parku (vyjádřené plochou /ZMK/) u budovy nákladového nádraží. Směrem do prostoru bývalé železniční harfy je na základě podkladové studie navržena volnější struktura bloků umožňující výstavbu vyšších solitérních domů zdůrazňující hranu blokového města, kde jsou nejvyšší domy koncipovány podél osy navrhované tramvajové tratě s dominantou věže akcentující střed území, a která je vyjádřena plochou /SV-H/. Na terénní terase nad harfou u křižovatky ulic Malešická a K Červenému dvoru je navržena volnější struktura bloků výškově navazující na okolní zástavbu, s nižší individuální zástavbou podél terénního zlomu, která je vyjádřena plochou /SV-G/. V části řešeného území východně od ulice K Červenému dvoru je navržena zástavba doplňující existující strukturu nízkopodlažních bloků a modernistických sídlišť; za silničním mostem ulice K Červenému dvoru je vyjádřena plochami /SV-H/, dále na východ při Malešické a Jarovské ulici plochami /SV-F/. V rámci vymezení nových zastavitelných ploch, je navržena korekce, hranic vymezení u ploch čistě obytné /OB/, rozšíření stávajících ploch /OB/ při Malešické ulici a Jarovské ulici, korekce a rozšíření plochy /SV/ při Malešické ulici a plochy /OV-H/ při terénním zlomu koridoru bývalé železnice.

Změna nemění koncepci technické infrastruktury. Změna navrhuje lokální přeložku vodovodního řádu DN 800 v prostoru křižovatky ulic U Nákladového nádraží a K Červenému dvoru, a to z důvodu umožnění výstavby až na hranici nově vymezené zastavitelné plochy. Změna dále navrhuje dílčí přeložku tepelného napaječe 2 x DN 300 v oblasti křížení Malešické ulice s původní železniční tratí, a to v souladu s nově navrženým trasováním Malešické ulice směrem od starých Malešic a v souvislosti s umožněním výstavby v nově vymezené zastavitelné ploše mezi novou Jarovskou ulicí a ulicí Habrová. Nad lokalitou vedou RR spoje s ochranným pásmem, z čehož vyplývá nutnost výškového omezení zástavby, kterému odpovídají navržené kódy míry využití území v rámci změnou navrhovaných zastavitelných ploch. Změnou je rušena plocha odpadového hospodářství /TVO/, plocha SV, která je na místě plochy TVO navrhována, umožňuje vybudování sběrného dvora.

Změna ruší VPS 19/DK/3 - Praha 3 - Jarovská spojka, 19/DK/10 - Praha 10 - Jarovská spojka a 5/TO/3 – Praha 3 – sběrný dvůr – nákladové nádraží Žižkov.

Z 2600/00

Změna vymezuje VPS xx/DT/3 – Praha 3 – Tramvajová trať Olšanská – Vackov, xx/DT/10 – Praha 10 - Tramvajová trať Olšanská – Vackov, dále xy/DK/3 – Praha 3 - Rekonstrukce Malešické ulice, xy/DK/10 – Praha 10 - Rekonstrukce Malešické ulice, VPS xz/DK/3 – Praha 3 - Komunikační propojení Malešická – Českobrodská a xz/DK/10 – Praha 10 - Komunikační propojení Malešická – Českobrodská. Změnou vymezené VPS vytvoří příznivější podmínky pro přípravu staveb dopravní infrastruktury v předmětném území.

Změna nemění územní systém ekologické stability (ÚSES) a netýká se žádných zákonných limitů ochrany přírody.

Změna rozšiřuje celoměstský systém zeleně o 1 280 m² a zároveň ho redukuje o 14 261 m². V celkovém rozsahu je celoměstský systém zeleně redukován o 12 981 m² z důvodu vymezení tramvajové smyčky a nového návrhu řešení propojení komunikací Malešická a Českobrodská.

Výměra navržených ploch dle jejich funkčního využití:

DU	21 201,1 m ²
LR	3 903,4 m ²
OB	1 649,0 m ²
OV-H	4 536,7 m ²
S4	63 557,1 m ²
SMJ	47 148,8 m ²
SMJ-H	8 493,2 m ²
SV	7,0 m ²
SV-F	19 566,4 m ²
SV-G	30 637,7 m ²
SV-H	124 825,9 m ²
SV-I	59 614,4 m ²
VV	29,0 m ²
ZMK	49 755,2 m ²
ZMK/DH	12 687,3 m ²
ZP	988,8 m ²

Celková výměra měněných ploch 448 601,1 m²

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

Změna představuje nárůst nových zastavitelných ploch /OB/, /OV-H/, /SMJ/, /SMJ-H/, /SV-F/, /SV-G/, /SV-H/, /SV-I/, /VV/ a /S4/ na úkor nezastavitelných ploch /DU/, /IZ/, /LR/, /ZMK/ a /ZP/ o rozloze 28 537,3 m².

Změna naopak představuje nárůst nových nezastavitelných ploch /DU/, /LR/, /ZMK/ a /ZP/ na úkor ploch zastavitelných /DGP/, /DZI/, /OB/, /OV-H/, /S2/, /S4/, /SV/, /SV-F/, /SV-I/, /VN/, /VN-E/ a /VV/ o rozloze 68 351,8 m².

Dle Územně analytických podkladů hl. m Prahy, v platném znění, a ZÚR, v platném znění, je řešené území vymezeno jako transformační území metropolitního významu, které představuje obrovský potenciál pro rozvoj městské struktury. Je třeba s ohledem na udržitelný rozvoj města vytvořit podmínky pro transformaci těchto nevyužívaných ploch, tzv. brownfields, a upřednostnit jejich využití oproti rozvoji v dosud nezastavěném území. Řešené území bude mít zajištěnu kvalitní obsluhu systémy veřejné dopravy – tramvajovou a autobusovou dopravou. Návrh navazuje na stabilní strukturu města a doplňuje jeho kompozici. Řešené území se nachází mezi stávajícími plochami zeleně – parkem Židovské pece a Olšanskými hřbitovy.

H. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění, vypořádání připomínek

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

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

Změna umožňuje celoměstsky významnou transformaci území pro novou zástavbu, upřesňuje uspořádání vybrané komunikační sítě v území, nemá vliv na okolní obce.

J. Vyhodnocení splnění požadavků zadání

Návrh změny byl zpracován dle postupu § 51 odst. 3 stavebního zákona.

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 změny územního plánu v případě postupu podle § 51 odst. 3 stavebního zákona:

Změna je zpracována v souladu s pokyny pro zpracování nového návrhu změny.

Rozsah řešeného území je drobně překročen v případě vymezení ploch vybraná komunikační síť /S4/ v ulici U Nákladového nádraží a v ulici Malešická, a to z důvodu korekce plošného vymezení těchto komunikací dle podkladové studie, aby byly optimalizovány směrové a šířkové parametry jejich uličních profilů, zohledňující požadavky dopravní i požadavky na kvalitní veřejný prostor. V případě části Malešické ulice jižně od stávající železniční tratě je korekce vymezení vyvolána též potřebou logického plynulého napojení stávající komunikace do nově řešeného křížení této ulice s navrženou tramvajovou tratí a novou Jarovskou ulicí. Obdobně je rozsah řešeného území drobně překročen v případě vymezení plochy urbanistické významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/ v místě křižovatky U Nákladového nádraží – K Červenému dvoru, a to z důvodu přesnějšího vymezení prostoru křižovatky, která plní roli lokálně významného veřejného prostranství.

Rozsah řešeného území je dále drobně překročen v případě vymezení plochy zeleň městská krajinná / výhledové plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /ZMK/DH/ ve východní části řešeného území, a to z důvodu mírného posunu výhledového koridoru pro tramvajovou trať oproti stávající železniční trati, který je vyvolán nově vymezenou Jarovskou ulicí vedoucí paralelně s tímto koridorem po jeho severní straně.

Rozsah řešeného území je dále překročen v případě vymezení ploch všeobecně smíšené /SV-H/ a všeobecně obytné /OV-H/ východně od ulice K Červenému dvoru, respektive jižně od nově vymezené ulice podél navržené tramvajové tratě, a to z důvodu možnosti vytvoření jižní uliční fronty domů se smíšeným či obytným využitím podél této nově vymezené ulice s tramvajovou tratí.

Ze stejného důvodu je rozsah řešeného území překročen v případě vymezení ploch všeobecně smíšené /SV-F/ a čistě obytné /OB/ severně od Malešické ulice v blízkosti její křižovatky s novou Jarovskou ulicí, aby bylo umožněno vytvoření severní uliční fronty domů podél Malešické ulice.

Rozsah řešeného území je dále překročen v případě vymezení plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/ s pevnou značkou plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ východně od křížení Malešické ulice s navrženou tramvajovou tratí, a to z důvodu zajištění územních předpokladů pro realizaci navržené tramvajové smyčky. Překročení rozsahu řešeného území je v souladu se schválenými pokyny pro zpracování návrhu změny. Změna také upřesňuje vymezení územní rezervy pro trasu metra D i umístění stanice metra na území nákladového nádraží, upřesňuje též vymezení úseku územní rezervy spojky tras metra A a D, v souladu se schválenými pokyny je v této části překročen rozsah řešeného území. Důvodem tohoto upřesnění je změna územně-technických podmínek v navazujícím okolním území, které nastaly v souvislosti s realizovanou zástavbou. Přesah upřesnění mimo

hranice území změny je z důvodu dosažení logické návaznosti na vymezené úseky územní rezervy trasy metra v platném ÚP.

Změnou se vymezuje nová cyklotrasa v koridoru Jarovské ulice, úseku vymezené tramvajové tratě a ulicí U Nákladového nádraží. V souladu se schválenými pokyny je v této části překročen rozsah řešeného území – na západě podél severního okraje Olšanských hřbitovů, na východě přes prostor mimoúrovňové křižovatky Městský okruh – Českobrodská do ulice Českobrodské a v koridoru stávající železniční tratě do Malešic. Přesah mimo území změny je odůvodněn zajištěním návaznosti na okolní území v logické trase.

K drobnému překročení rozsahu řešeného území dochází ještě v případě severního konce vymezené přeložky tepelného napaječe 2 x DN 300 v oblasti křížení Malešické ulice s původní železniční tratí, a to z důvodu logického napojení přeložky na stávající trasu.

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

Tento bod se změny netýká. Změna se netýká záležitostí nadmístního významu, které nejsou řešeny v ZÚR.

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

Změna předpokládá zábor ZPF druhů pozemků zahrada, orná půda a trvalý travní porost o celkové ploše 1,66 ha pro plochy DU, LR, S4, SV a ZMK.

Změna mění předpokládané zábory PUPFL. Dojde k úbytku předpokládaných záborů PUPFL o 4 102 m² v důsledku změny plochy vybraná komunikační síť /S2/ na plochu zeleň městská a krajinná /ZMK/.

Zábor pro	Druh pozemku	Třída ochrany	Výměra (ha)
DU	zahrada	IV.	0,07
LR	orná půda	IV.	0,04
OB	zahrada	I.	0,02
S4	orná půda	I.	0,00
S4	orná půda	III.	0,01
S4	orná půda	IV.	0,19
S4	zahrada	I.	0,02
S4	zahrada	III.	0,01
S4	zahrada	IV.	0,05
S4	zahrada	V.	0,11
SV	orná půda	I.	0,00
SV	orná půda	III.	0,14
SV	zahrada	I.	0,14
SV	zahrada	IV.	0,14

Z 2600/00

ZMK	orná půda	III.	0,03
ZMK	orná půda	IV.	0,60
ZMK	orná půda	V.	0,02
ZMK	trvalý travní porost	V.	0,06
Celkem			1,66