

TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU

A. Postup při pořízení změny

Změna je pořizována v rámci celoměstsky významných změn vlny IV Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, jejichž pořízení bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 18/10 ze dne 21.6.2012. Další kroky při pořizování změny tedy probíhaly společně s ostatními změnami vlny IV. Projednání návrhu zadání změny bylo oznámeno veřejnou vyhláškou. Dotčeným orgánům, Ministerstvu pro místní rozvoj ČR, Krajskému úřadu Středočeského kraje, sousedním obcím a městským částem bylo oznámení o projednání návrhu zadání změny zasláno jednotlivě s možností uplatnit požadavky, podněty a připomínky ve stanovené lhůtě dle stavebního zákona. Kompletní dokumentace návrhu zadání změny byla vystavena k veřejnému nahlédnutí od 12.11.2012 do 27.12.2012 včetně, a to i způsobem umožňujícím dálkový přístup. Ve stanovené lhůtě dle stavebního zákona, do 27.12.2012 včetně, mohl každý uplatnit své připomínky.

K návrhu zadání změny uplatnil Magistrát hl. m. Prahy – odbor životního prostředí, jako příslušný úřad podle ust. § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb. (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), požadavek na posouzení návrhu této změny z hlediska vlivů na životní prostředí.

Zadání změny vč. požadavku na zpracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo schváleno v rámci celoměstsky významných změn vlny IV ÚP SÚ HMP Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 33/18 ze dne 12.12.2013.

Současně s návrhem změny je tedy zpracováno vyhodnocení vlivů této změny na udržitelný rozvoj území vč. vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

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

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

Změna není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, ani s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, v platném znění (ZÚR). Koridor tramvajové tratě je obsažen v platných ZUR hl. m. Prahy.

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.

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:

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 požaduje změnu posoudit z hlediska jejího vlivu na životní prostředí.

Z hlediska vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je návrh změny Z 2798/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy:

Akceptovatelný za podmínky respektování polohy v záplavovém území a technické kompenzace snížení retence území. Podmínkou akceptace změny je rovněž zajištění eliminace nově vzniklých hlukově nadlimitních stavů pomocí technických a organizačních opatření na vlastní trati a jejím provozu, resp. na dotčených hlukově chráněných objektech.

Identifikován mírně negativní vliv v bezprostředním okolí tramvajové trati. Na druhou stranu dojde k pozitivnímu vlivu v širším kontextu Jižního města se synergickým působením ostatních opatření v dopravě (protihlukové stěny, organizační opatření, systémy P+R) v důsledku přerozdělení dopravních proudů ve prospěch hromadné dopravy.

Vlastní provoz tramvajové trati ve stávajících dopravních koridorech nepředstavuje žádný zdroj znečištění ovzduší, lze očekávat zprostředkovaně mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší v důsledku nahrazení autobusových linek a lepší veřejné dopravní obsluhy území.

V posuzované lokalitě se jako dominantní zdroj hlukových emisí uplatňuje provoz na velmi frekventovaných páteřních pozemních komunikacích. Z výsledků provedeného akustického modelování je patrné, že tyto zdroje se budou v budoucnu uplatňovat nadále jako dominantní. Provoz tramvajové dopravy bude vždy až v pozadí pozemní automobilové dopravy.

Za současného stavu jsou u objektů v bezprostřední blízkosti překračovány stanovené hygienické limity pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích, a to jak v době denní, tak v době noční. Vzhledem ke stáří komunikací a narůstajícím intenzitám dopravy od roku 2000 nelze u žádných z posuzovaných pozemních komunikací uplatnit korekci na starou hlukovou zátěž.

Po vybudování tramvajové tangenty lze očekávat, že kumulace vlivů pozemní automobilové dopravy a tramvajové dopravy může v budoucnu u některých objektů způsobovat nové nadlimitní stavy. Těchto objektů je však minoritní množství. Ve většině sledovaných výpočtových bodů nebude vzhledem k vysoké intenzitě dopravy na posuzovaných komunikacích nově budovaná tramvajová doprava zdrojem nových překračování limitů.

Celkové navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku oproti stávajícímu stavu lze kvantifikovat v rozmezí 0 - 3 dB. Jedinou lokalitou, kde tomu tak nebude, je sportovní areál Nad Přehradou, kde bude tramvajová doprava v budoucím stavu dominantním zdrojem hlukových emisí a vzhledem k faktu, že v této lokalitě se současná ekvivalentní hladina akustického tlaku pohybuje ve velmi nízkých hladinách, bude celkové navýšení vlivem tramvajové smyčky kvantifikováno v rozmezí 12 -18 dB.

Co se týká nově uvažovaných obytných objektů Centra Nový Opatov je doporučeno umisťovat obytné prostory bytových jednotek pouze do vnitrobloků a do vedlejších ulic. Při umístění obytných místností směrem k posuzované komunikaci (Chilská) lze velmi pravděpodobně očekávat překračování stanovených hygienických limitů, jak z provozu pozemní automobilové dopravy, tak z provozu tramvajové dopravy.

Dopravní řešení změny nebude mít významné vlivy na stávající dopravní situaci v okolí, dojde ke zprostředkovaně pozitivnímu vlivu z hlediska omezení individuální automobilové dopravy díky zlepšení veřejné dopravní obsluhy území a k nahrazení některých autobusových linek MHD. Na

druhou stranu je novou tramvajovou tratí do území vnesen nový zdroj hluku se synergickým působením v kontextu stávající dopravy v dotčených ulicích. Navrhuje zprostředkovaně pozitivní vliv se synergickým působením na snížení intenzit dopravy a podpoře environmentálních druhů dopravy v kontextu celé Prahy. V rámci následných povolovacích řízení je třeba podrobně vyhodnotit rovněž vlivy na dopravu v klidu v území spojenou s případnou ztrátou parkovacích míst podél dotčených ulic. Zároveň je třeba provést detailní dopravní modelování vývoje dopravních proudů v okolních ulicích a následně je vyhodnotit akustickou studii včetně návrhu opatření pro zmírnění negativních vlivů a zamezení nadlimitní hlukové zátěže pomocí technických opatření, pokud bude tento stav v rámci projektové přípravy staveb prokázán. Zvláštní pozornost je třeba věnovat v dalších stupních projektové přípravy stavby vibracím.

Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje nejsou identifikovány žádné významně negativní vlivy navrhované změny. Mírně negativní vliv v důsledku snížení rozlohy plochy sportu. Změna bude mít, pozitivní vliv především z hlediska sociálního pilíře udržitelného rozvoje, dojde rovněž ke zprostředkovaně pozitivním vlivům v kontextu podpory využití kombinované dopravy, a tím i zklidnění městského centra. Při zastavování ploch je třeba dodržet podmínky využitelnosti ploch navržené v rámci SEA. V rámci navazujících řízení navrhnout takové technické řešení vozovny a tramvajové trati, které zamezí negativním vlivům na obyvatele v důsledku zvýšení hlukové zátěže v území, snížení kapacity záplavového území a snížení funkčnosti ÚSES.

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

Pomocí technických opatření kompenzovat vliv stavby na povodňové průtoky - zajistit vhodné technické řešení stavby vozovny Záběhllice a související tramvajové trati situované v záplavovém území tak, aby nedošlo k ohrožení staveb nebo jejich uživatelů při povodňových událostech a zároveň, aby nebyl významně dotčen rozsah záplavy. Zajistit vhodná opatření kompenzující sníženou retenci území.

Při realizaci záměru prověřit kapacitu záměru z hlediska vyvolané hlukové zátěže pomocí podrobné hlukové studie a navrhnout taková technická opatření, aby nedocházelo k novému překračování hlukových limitů u hlukově chráněných prostor.

V následných fázích projektové přípravy stavby vyhodnotit vliv stavby na případný úbytek parkovacích míst a zajisti jeho snížení resp. kompenzaci.

V případě výstavby Centra Nový Opatov umisťovat obytné prostory bytových jednotek pouze do vnitrobloků a do vedlejších ulic, tedy ne směrem k ulici Chilská.

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

Návrh změny byl na základě schváleného zadání zpracován invariantně. Změna navrhuje plochu ostatní dopravně významné komunikace /S4/, plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/, urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/, nerušící výroby a služeb /VN/, tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/, všeobecně smíšené /SV-D/ na úkor stávající plochy všeobecně smíšené /SV/, všeobecně smíšené /SV-D/, zvláštní komplexy ostatní /ZVO-D/, izolační zeď /IZ/, zeď městská a krajinná /ZMK/, parky,

historické zahrady a hřbitovy /ZP/, vodní toky a plochy, plavební kanály /VOP/, kultura a církev /ZKC/, nerušící výroby a služeb / tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /VN/DZ/, nerušící výroby a služeb /VN/, nerušící výroby a služeb /VN-F/, čistě obytné /OB/, čistě obytné /OB - C/, všeobecně obytné /OV/, veřejné vybavení /VV/, všeobecně smíšené /SV-E/, všeobecně smíšené /SV-S/, všeobecně smíšené /SV-K/ a sportu /SP/ z důvodu navrhované tramvajové trati ze Spořilova na Jižní Město v katastrálních územích Michle, Záběhllice, Chodov, Háje a tramvajové vozovny v Záběhlicích. Tramvajová trať v kontextu budoucí východní tramvajové tangenty, jejíž koridor je obsažen v platných ZUR hl. m. Prahy zlepšuje dopravní obsluhu Jižního Města. Její přínosy jsou spojené s redukcí autobusové dopravy. Budou vytvořeny předpoklady k určitému snížení zátěží na trase metra C nabídkou nových tangenciálních vazeb v celoměstském kontextu, které se zejména uplatní v případě, že předemtná tramvajová trať bude součástí záměru dostavby celé tzv. východní tramvajové tangenty v pokračování stávající trasy ve stopě Želivského ulice jižním směrem přes oblast Vinohradské nemocnice, Eden a Bohdalec do prostoru Michle, kde naváže na tuto trasu v úseku Spořilov – Jižní Město, který je předmětem této změny územního plánu. Z hlediska systémové otevřenosti je přitom možné na vedení této trasy dále navazovat (např. potenciálním dalším rozvojem směrem do Petrovic). Současně změna vymezuje plochu pro tramvajovou vozovnu, která bude sloužit jako zázemí tramvajové dopravy v tomto sektoru města.

Změnou je vymezen rozsah veřejných prospěšných staveb pod názvy „Přivedení tramvajové tratě na území MČ Praha 11“ a „Tramvajová vozovna Záběhllice“.

Lokalita se nachází v zastavěném, nezastavitelném a zastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území na úkor nezastavitelného a naopak rozšíření plochy nezastavitelné na úkor území zastavitelného.

Změna mění koncepci dopravní infrastruktury – navrhuje novou tramvajovou trať a tramvajovou vozovnu.

Změna nemění koncepci technické infrastruktury. Navrhovaná tramvajová trať kříží nebo je v souběhu s nadřazenými sítěmi technické infrastruktury, jedná se zejména o souběhy a křížení s kabelovody a křížení s vedením VVN, VTL plynovodem, vodovodním řadem DN 1200 a tepelnými rozvody. V následných stupních projektové dokumentace budou řešeny konkrétní střety tramvajové tratě se sítěmi technické infrastruktury a navrženy případné přeložky sítí.

V severní části zasahuje tramvajová vozovna do záplavového území Q100 vodního toku Botiče. Nová tramvajová trať severně od vozovny, která přechází Botič, je také zčásti v záplavovém území Q100 Botiče. Vlastní stavební řešení tramvajové trati i tramvajové vozovny musí být navrženo tak, aby byl minimalizován vliv staveb na povodňové průtoky ve vodním toku Botič, případně navrhnout taková opatření, která pomohou k docílení tohoto stavu.

Změna nemění koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.

Změna mírně redukuje celoměstský systém zeleně. Změna mění územní systém ekologické stability (ÚSES), jmenovitě lokální biocentrum L2/126, které bude tramvajovou tratí rozděleno na dvě části.

V rámci změny se mírně upřesňuje východní hranice tohoto biocentra. Změna nemění koncepci ÚSES schválenou v rámci platného ÚP. Stávající stupeň urbanizace území neumožňuje dosažení plné funkčnosti systému, včetně výměry biocentra doporučené příslušnou metodikou. Limity ochrany přírody nejsou změnou dotčeny, i když konečná stanice tramvajové trati bude umístěna v těsném sousedství přírodního parku Hostivař – Záběhllice.

Změna vyvolává zábor ZPF uvnitř zastavěného území.

Výměra měněných ploch dle jejich funkčního využití:

DH	85 878 m ²
DU	11 542 m ²
DZ	2 686 m ²
S4	14 432 m ²
SV	52 m ²
VN	9 052 m ²
Celková výměra měněných ploch	123 642 m ²

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

Změna navrhuje přivedení tramvajové tratě na území MČ Praha 11 a tramvajovou vozovnu Záběhlice na úkor ploch izolační zeleň /IZ/, vodní toky a plochy, plavební kanály /VOP/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/.

Představuje nárůst zastavitelných ploch v rozsahu 39 200 m² na úkor nezastavitelného území a naopak nárůst nových nezastavitelných ploch v rozsahu 10 776 m². Ve vnitřním pásmu města změna navrhuje nárůst dopravní funkce o 2,45 ha, což představuje nárůst daného typu ploch v MČ Praha 4 o 0,86 %, dále o 0,6 ha, což představuje nárůst daného typu ploch v MČ Praha 10 o 0,2%, dále o 0,79 ha, což představuje nárůst daného typu ploch v MČ Praha 11 o 1,49% a ve vnějším pásmu MČ Praha 11 o 0,07 ha, tj. o 0,62%. Dále navrhuje ve vnitřním pásmu města nárůst smíšené funkce o 0,01 ha, což představuje nárůst daného typu ploch v MČ Praha 11 o 0,01%.

V MČ Praha 4 je nenaplněnost rozvojových ploch vymezených územním plánem pro dopravní funkce 77,1 % (1,7 ha), v MČ Praha 10 je to 88,3% (13,6 ha), v MČ Praha 11 je dopravní funkce naplněna. Rozloha ploch pro dopravní funkce ve vnitřním pásmu v MČ Praha 4 od roku 2000 stoupla o 11,64 ha, tj. 4,26 %, v MČ Praha 10 o 141,08 ha, tj. 3,96%, v MČ Praha 11 o 3,13 ha, tj. o 6,28%.

Nárůst ploch dopravních funkcí v území je odůvodnitelný, protože jsou určeny pro rozvoj veřejné kolejové dopravy na území Prahy. Nová tramvajová trať umožní dílčí redukci autobusové dopravy v dotčeném území, vytvoří kvalitativně vyšší nabídku veřejné dopravy, která se projeví zejména v případě realizace celé východní tramvajové tangenty, již je úsek vymezený změnou součástí, dojde k pozitivnímu vlivu v širším kontextu Jižního města se synergickým působením ostatních opatření v dopravě na území Prahy.) Rozvojem tramvajové dopravy se vytvoří podmínky k dalšímu snížení rozsahu IAD v důsledku přerozdělení dopravních proudů ve prospěch veřejné dopravy. K rozvoji tramvajové dopravy je třeba zajistit též odpovídající zázemí, vymezená plocha pro novou tramvajovou vozovnu má pro rozvoj tramvajové dopravy v Praze zásadní význam.

H. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění, vypořádání připomínek

Bude doplněno na základě projednání a vypořádáno v tabulkách v příloze č.1 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.

J. Vyhodnocení splnění požadavků zadání

Zadání změny bylo splněno. Změna je navržena v rozsahu schváleném v zadání. Nad rámec výčtu dotčených ulic uvedených v zadání změny, změna v rámci řešeného území zasahuje i do prostoru ulic Záběhlická a Chodovská.

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:**

Tento bod se změny netýká. V případě nutnosti pořízení nového návrhu změny na základě výsledků společného jednání, dle § 51 odst. 3 stavebního zákona, bude doplněno.

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.

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

Změna vyvolá zábor ZPF uvnitř zastavěného území pro plochy /VN/.
Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa.

Zábor pro	BPEJ	Třída ochrany	Výměra (ha)
Zábor pro VN	2.56.00	I.	0,2