

Odůvodnění změny:

Číslo změny:
Městská část:
Katastrální území:
Parcelní číslo:

Z 2440 / 00

Praha 4, Praha 12, Praha – Kunratice, Praha – Libuš
Písnice, Libuš, Kunratice, Kamýk, Lhotka, Krč, Nusle
úsek trasy D metra Pankrác – Depo Písnice

Hlavní cíl změny:

Změna funkčního využití ploch, z funkcí čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/, všeobecně smíšené /SV/, nerušící výroby a služeb /VN/ a nerušící výroby a služeb /VN/ (výhledově plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/), vybraná komunikační síť /S4/, tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/, urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/, vodní toky a plochy, plavební kanály /VOP/, parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ a zeleň městská a krajinná /ZMK/ (výhledově čistě obytné /OB/), louky a pastviny /NL/ a louky a pastviny /NL/ (výhledově všeobecně smíšené /SV/), izolační zeleň /IZ/, zahradnictví /PZA/, orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ a orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ (výhledově plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ a izolační zeleň /IZ/) na funkce čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/, všeobecně smíšené /SV/, nerušící výroby a služeb /VN/, vybraná komunikační síť /S4/, plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/, urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/, parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/, zeleň městská a krajinná /ZMK/, louky a pastviny /NL/, izolační zeleň /IZ/ a orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ (výhledově čistě obytné /OB/ a zeleň městská a krajinná /ZMK/). Navrhuje se vložení třech překryvných značení pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/. Dále se navrhuje vložení, zrušení a přesun překryvných značení pro funkční plochy bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/.

Změna časového horizontu a upřesnění trasy metra včetně stanic, vestibulů a depa metra v rozsahu úseku Pankrác – Depo Písnice, zrušení plánované stanice metra Zálesí, změna funkčního využití v okolí stanic; vyhlášení VPS.

A. textová část

1. Postup při pořízení změny:

Návrh zadání celoměstsky významné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2440/00 byl zpracován na základě Usnesení ZHMP 19/71 ze dne 18. 9. 2008. Z projednání návrhu zadání vyplynula nutnost zadání změny přepracovat a rozšířit na celý úsek trasy metra D v rozsahu Pankrác – Depo Písnice. Přepracovaný návrh zadání změny byl projednán v rámci návrhů zadání CVZ II ÚP SÚ hl. m. Prahy zpracovaných na základě usnesení ZHMP č. 25/39 ze dne 26. 3. 2009. Zadání jednotlivých změn bylo schváleno usnesením ZHMP č. 31/41 dne 26. 11. 2009.

Návrhy celoměstsky významných změn I + II ÚP SÚ hl. m. Prahy byly vystaveny v rámci společného jednání k nahlédnutí od 29. 9. 2010 do 15. 11. 2010. Na základě společného jednání došlo k úpravě návrhu změny (byl respektován požadavek dotčeného orgánu Odboru dopravy MHMP na změnu zakresu, respektive vložení překryvného značení pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ do funkční plochy veřejného vybavení /VV/ jižně od křižovatky Vídeňská – Zálesí v Praze 4 a vložení překryvného značení pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ do funkční plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/ u stanice Písnice včetně rozšíření rozsahu VPS na tuto pevnou značku; dále došlo k transformaci vymezených VPS v souvislosti s aktuálním stavem DUR a v souvislosti s tím byl návrh změny doplněn o úplný a správný výčet pozemků dotčených VPS).

Návrhy celoměstsky významných změn I + II ÚP SÚ hl. m. Prahy byly vystaveny v rámci veřejného projednání k nahlédnutí od 5. 7. 2011 do 3. 8. 2011. Na základě veřejného projednání došlo k úpravě návrhu změny. V návrhu změny je dle podrobnější projektové dokumentace stavby vymezen druhý vestibul stanice metra Pankrác, stanice Olbrachtova je koncipována jako dvouvestibulová se severním vestibulem při křižovatce ulic Olbrachtova - Na Strži a jižním vestibulem při křižovatce Antala Staška - Na Strži,

a příslušně je mírně korigován průběh traťových tunelů.

Na základě aktuálního stavu podrobnějšího prověření záměru (na úrovni DÚR) došlo k redukci vymezení rozsahu VPS 5/DM a 13/DM a k redukci ve výčtu dotčených pozemků. V reakci na uplatněné námítky a připomínky je dále doplněno komplexní zdůvodnění přijatého řešení - bod 7. odůvodnění změny (upřesnění předpokládaných kapacit vymezených ploch pro realizaci parkovišť P+R, odůvodnění rozsahu vymezení VPS, podrobnější odůvodnění navrhovaného řešení při stanici Nemocnice Krč).

2. Vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem, vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů:

Změna není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR 2008. Změna vychází z územně plánovací dokumentace kraje - Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy 2009.

3. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování:

Změna je v souladu s cíli a úkoly územního plánování, uvedenými v § 18 (1), (2) a (3) stavebního zákona č. 183/2006 Sb.

4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů:

Projednání změn ÚP hl. m. Prahy probíhá v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., stavební zákon, a vyhláškou č. 500/2006 Sb.

5. Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů, soulad se stanovisky dotčených orgánů popřípadě s výsledky řešení rozporů:

Změna je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Návrh změny byl po společném jednání upraven tak, aby byl uveden do souladu s uplatněným stanoviskem dotčeného orgánu Odboru dopravy MHMP. Byla vložena dvě překryvná značení, respektive funkční plochy o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/. Došlo k transformaci vymezených VPS a návrh změny byl doplněn o úplný a správný výčet pozemků dotčených VPS dle aktuálního stavu podrobnější projektové dokumentace.

6. Vyhodnocení splnění zadání:

Zadání bylo splněno.

Území změny bylo prověřeno studií.

7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení:

Metro je páteřním prvkem městské veřejné hromadné dopravy. Od doby schválení v současnosti platného územního plánu (v roce 1999) prodělalo koncipování rozvoje sítě metra názorový vývoj, daný především aspekty politickými, demografickými, finančními a v neposlední řadě technickými a provozními. Nová trasa D metra, respektive její úvodní realizační úsek, není novým záměrem; je již dlouhodobě součástí územně-plánovací dokumentace.

Vzhledem ke své specifčnosti však již od počátku devadesátých let minulého století procházel tento záměr názorovým vývojem a nedařilo se odpovídajícím způsobem uzavřít záležitosti jeho definitivního trasování, volby dopravního systému, realizační etapizace ani vlastního financování. V mezidobí byla zpracována řada studií, které se daný dopravní vztah snažily řešit i odlišnými způsoby – varianty koncepčně směřované na maximalizaci podílu povrchového a mělce založeného vedení trasy, s částečným využitím koridoru železniční trati (přiblížení trasy D k železničnímu nádraží Vršovice, přes Nusle, Michli, Kačerov). Byla zpracována i koncepční studie, která vůči základní variantě klasického metra vyspecifikovala dvě subvarianty lehkého metra, a to tzv. „povrchovou“ a „podzemní“. Povrchová trasa byla založena na kombinaci tunelového a estakádového vedení. Alternativní koridory trasy D metra obecně přinášely některé dílčí výhody, ale po všestranném posouzení problematiky bylo potvrzeno řešení s přestupní stanicí Pankrác a v dalším pokračování upřednostněno podpovrchové vedení s příklonem ke stanici Nemocnice Krč. Z těchto rozhodnutí vycházejí i všechny další přípravné práce.

K posunu v řešení dané problematiky dochází v současné době, kdy je pořizována změna územního plánu stabilizující trasu v celém předpokládaném prvním provozním úseku včetně souvisejících změn v koncepci obsluhy spádového území a dopady do urbanistické charakteristiky okolí stanic, které se týkají lokalit v jižním segmentu podél trasy metra. Rozšířené zadání změny ÚP řeší vedle náhrady stanice Zálesí stanicí Nemocnice Krč i ostatní výsledné optimalizační úpravy řešení jižní části trasy D metra.

Patří sem především doplnění stanice Depo Písnice, korekce průběhu trasy v prostoru Nádraží Krč, korekce polohy stanic Nové Dvory (umožňující založení budoucího větvení do Modřan) a Libuš (urbanizace prostoru), řešení depa i jeho napojení a z toho vyplývající úpravy směrového vedení trasy. Předmětem změny je i zařazení celého úseku metra I. D a vlastního depa metra Písnice do závazné (návrhové) části územního plánu.

Diametrální trasa D bude v územním plánu stabilizována v rozsahu Depo Písnice – Náměstí Míru v návrhovém horizontu. U koncové stanice bude umístěno depo nové trasy, která propojí Libuš, Krč, Pankrác, Nusle a Vinohrady, zároveň s vytvořením vazeb na trasy A i C metra i na městskou železnici, spolu s podstatným zlepšením dopravní obsluhy řady kapacitních obytných celků.

Úvodní realizační etapizace se na základě současného poznání předpokládá v úsecích:

- I.D 1 Pankrác – Nové Dvory, 5 stanic, délka cca 4,7 km;
- I.D 2 Nové Dvory (mimo) – Depo Písnice (včetně zázemí depa), 3 stanice, délka cca 3,6 km;
- I.D 3 Pankrác (mimo) – Náměstí Míru, 2 stanice, délka cca 2,7 km (není předmětem změny ÚP).

Celý úvodní provozní úsek I.D stavebně představuje délku cca 10,9 km s deseti stanicemi (Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice).

Přínosy této základní části trasy D metra jsou velmi komplexní – pokrývá naprostou většinu přínosů, spojujících s doplněním systému pražského metra o čtvrtou trasu. K nejvýznamnějším patří zásadní zkvalitnění dopravní obsluhy kapacitních sídlištních celků v části jižního sektoru města (zejména Krč, Libuš, Lhotka), spojené s redukcí autobusové dopravy a ekologickými přínosy, odlehčení trasy C metra, vytvoření kapacitní dopravní alternativy k jejímu provozně zranitelnému vedení přes Nuselský most, podchycení vnější dopravy v okrajových částech města atd. Metro přinese významnou změnu v dopravní obsluze sídlištních celků v současnosti odkázaných na nevyhovující autobusový návoz ke stanicím trasy C metra, s kritickým stavem hlavně v profilu ulice Vídeňské. Dopravní působnost trasy D metra umožní odlehčení trasy C a současně bude vytvořena i velmi potřebná dopravní alternativa ke stávajícímu vedení metra přes Nuselský most pro případy jeho oprav, mimořádných provozních situací a dalších nestandardních stavů. Svými stanicemi prováže stávající trasy metra (Pankrác trasa C, Náměstí Míru trasa A), vytvoří další vazby na železnici (Nádraží Krč) a zabezpečí podchycení nezanedbatelného rozsahu autobusové a individuální automobilové dopravy v okrajové části města a nabídne řešení pro organizaci provozu z přílehlé části regionu (Písnice).

Vedle vlastního směrového vedení trasy je klíčovým faktorem i skutečnost, že nová trasa metra s vlastním depem může být budována jako zcela samostatný systém, s vazbami na stávající síť redukovánými na záležitost vlastních přestupů, případně na manipulační propojení pro dosažení stávajících opravárenských kapacit. To umožňuje uvažovat o využití jiného dopravního systému, než klasické metro, k čemuž vedle reality celosvětového vývoje lehkých kolejových i nekonvenčních systémů přispívá i skutečnost, že zatížení trasy D metra bude oproti stávajícím trasám nižší. Do přípravy trasy D metra tak byly v různých formách průběžně včleňovány a s klasickým metrem srovnávány systémy kategorie „lehké metro“, případně i některá řešení nekonvenčního charakteru. Jsou to zejména vyšší podélný sklon trati, menší poloměry traťových oblouků, nižší nároky na profil tunelů. To umožňuje optimalizovat trasování, s maximálním přiblížením stanic k povrchu a souvisejícím snížením investičních a provozních nákladů.

Podle posledních dostupných technických studií, jež se mohou samozřejmě dále vyvíjet před rozhodnutím o zpracování dokumentace pro územní řízení a stavební povolení, se předpokládá následující umístění stanic vůči terénu:

Stanice	Orientační hloubka středu nástupiště pod terénem [m]	Technologie výstavby
Pankrác „D“	32	ražená
Olbrachtova	25	ražená
Nádraží Krč	0	povrchová
Nemocnice Krč	14	hloubená
Nové Dvory	18	hloubená/ražená
Libuš	12	hloubená
Písnice	9	hloubená
Depo Písnice	0-6	povrchová/hloubená

V lokalitě přestupní stanice Pankrác je odstraněno značení pro navrhované nádraží pro vnější autobusovou dopravu, které je nahrazeno značkou v lokalitě Depo Písnice. Změna upravuje a doplňuje polohu vestibulů stanice metra trasy D (ve výkrese č. 05 – Doprava) tak, že stanice Pankrác je koncipována jako dvouvestibulová.

Stanice Olbrachtova bude koncipována jako dvouvestibulová se severním vestibulem při křižovatce ulic Olbrachtova - Na Strži a jižním vestibulem při křižovatce s Antala Staška - Na Strži, a příslušně je mírně

korigován průběh traťových tunelů.

V přechodu trasy Kunratického potoka poblíž nádraží Praha – Krč je trasa metra změnou odsunuta západním směrem cca o 100 m oproti stopě platného územního plánu z důvodu vytvoření lepších předpokladů pro obsluhu navazujícího území a mění se funkční využití tak, aby lépe vystihovalo uvažovaný záměr povrchové stavby metra a souvisejícího parkoviště P+R. Navrhují se plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/. Navrhuje se vložení překryvného značení pro funkční plochu bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ do funkce parků, historických zahrad a hřbitovů /ZP/. Doplnuje se značka záchytná parkoviště (garáže) P+R (ve výkrese č. 05 – Doprava). Další záměr modifikace trasy spočívající v náhradě stanice Zálesí stanicí Nemocnice Krč prodlužuje trasu o necelých 0,2 km, ale preferuje přímou dopravní obsluhu krčské Thomayerovy nemocnice s přenesením těžiště přímé obsluhy ke kapacitnější části útvaru sídliště Krč a lepšími pěšími vazbami do území. V lokalitě jsou vytvořeny podmínky pro přestup na návaznou autobusovou dopravu a k urbanizaci prostoru.

V protiváze k Thomayerově nemocnici je ponechán jako nezastavitelný veřejný prostor náměstí. Vymezení plochy veřejného prostranství DU v návrhu změny je uvažováno v kontextu se vstupem stavby trasy metra do území, která bude impulsem k urbanistickému dokončení lokality. Velký význam zde má severní vestibul, nacházející se v kompozičním i faktickém těžišti této plochy, zamýšlené jako velkorysý veřejný otevřený prostor, vymezující žádoucí odstup nové zástavby od protilehlých budov krčské nemocnice s vysokou kompoziční a urbanistickou hodnotou. Tato volná je zde záměrným koncepčním urbanistickým návrhem v souladu s cíli územního plánování. V rámci okolní dostavby a zaústění hlavních pěších vztahů lze předpokládat vznik živého náměstí, do jehož středu je situován výstup z vestibulu stanice metra. Od okolní silné dopravy bude zčásti odcloněná zahloubenou pozicí na úrovni stávajícího podchodu.

Posouvá se značení pro funkční plochu bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ z pozice mezi ulicemi Pod Višňovkou a Zálesí směrem k ulici Vídeňská. Do plochy veřejné vybavení /VV/ jižně od křižovatky Vídeňská – Zálesí je vložena pevná značka pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ s cílem vytvořit příznivější podmínky pro řešení okolí vestibulu budoucí stanice. Změna stanovuje pro část plochy všeobecně smíšené /SV/ v rámci řešeného území kód míry využití G.

Na Nových Dvorech změna upřesňuje polohu stanice a nově koncipuje pozici dvou vestibulů, přičemž severní se dostává blíže ke stávající sídlištní zástavbě při ul. V Štíhlách. Tato koncepce také umožňuje založit větvení pro budoucí možné pokračování tratě metra přes Kamýk do Modřan. Předpokládá se vznik záchytného parkoviště lokálního významu. Navrhuje se vypuštění dvou překryvných značení pro funkční plochy bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ v ploše smíšené městského jádra /SMJ/ a jejich nahrazení pevnou značkou pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ (v pozemku p. č. 1447/1 v k. ú. Lhotka). Dochází k vypuštění tramvajové tratě v návrhu v celém úseku Nové Dvory – Libuš (ve výkrese č. 05 – Doprava).

V lokalitě stanice metra Libuš dochází na podkladě pořízených podkladových studií k upřesnění rozvržení rozvojových ploch a situování smyčky tramvajové tratě, prodloužené sem ze sídliště Modřany v souvislosti s realizací metra (oproti původním předpokladům se upouští od souběhu s metrem do lokality Nové Dvory v souladu se závěry projednání stejnojmenné územní studie). Změnou se navrhuje funkce plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ a rozšiřují se plochy čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/. Změna definuje v rámci řešeného území změny pro plochy čistě obytné /OB/ kód míry využití území B a pro plochu všeobecně obytnou /OV/ kód míry využití území B. Dále se transformuje funkce urbanisticky významných ploch a dopravních spojení /DU/ a doplňuje se tramvajová trať – smyčka v návrhu (ve výkrese č. 05 – Doprava).

Koncový úsek trasy metra podél Kunratické spojky do depa metra je nově uvažován jako provozní (s cestujícími) a změny funkčního využití ploch reflektují technické možnosti realizace trasy v návaznosti na provozní zázemí depa a opravárenské základny. Do lokality potenciálně výborně dostupné z nadřazeného dopravního systému (PO – Vestecká spojka – Vídeňská – D1, východní obchvat Písnice) je nově směřován terminál příměstské a dálkové autobusové dopravy a záchytné parkoviště v systému P+R, to vše při respektování podmínek ochrany přírody, vyjádřených zejména prvky územního systému ekologické stability. Změnou se v lokalitě Písnice navrhuje funkce plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ a vložení pevné značky pro funkční plochu o rozloze menší než 0,25ha v rámci jiné funkční plochy – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/. Současně vymezená územní rezerva pro plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ se mění na územní rezervu pro zeleň městskou a krajinnou /ZMK/. Funkční plocha vybrané komunikační sítě /S4/ se transformuje tak, aby odpovídala současné podobě Kunratické spojky, přičemž tato korekce vyvolá i rozšíření stávajících funkcí urbanisticky významné plochy a dopravních spojení /DU/ a louky a pastviny /NL/. Dále dochází k vypuštění značky nádraží pro vnější autobusovou dopravu v územní rezervě a ke změně značky záchytná parkoviště (garáže P+R) z územní rezervy na návrh (ve výkrese č. 05 – Doprava).

V lokalitě Depo Písnice změna navrhuje rozsáhlá území funkce ploch a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/. Nově se navrhuje plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/, izolační zeleně /IZ/, luk a pastvin /NL/ a dále dochází k navržení plochy čistě obytné /OB/ s kódem míry využití B, čímž je potvrzena územní rezerva v části plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/, a mění se územní rezerva ve funkční ploše orná půda /OP/ ze stávající funkce zeleně městské a krajinné /ZMK/ na čistě obytnou /OB/ s kódem míry využití B. Nově se navrhuje dopravní napojení navrženého dopravního terminálu z ulice Vídeňská a obchvatu Písnice ve funkční ploše vybraná komunikační síť /S4/, což vyvolá mírné rozšíření plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/. Dochází také k mírnému rozšíření plochy nerušící výroby a služeb /VN/ s kódem míry využití D, dále dochází k umístění značky záchytná parkoviště (garáže) P+R v ploše a zařízení hromadné dopravy osob /DH/, umístění značky nádraží pro vnější autobusovou dopravu v návrhu a umístění značky depo metra v návrhu v ploše DHM (ve výkrese č. 05 – Doprava).

Součástí změny je vymezení ploch pro realizaci parkovišť v systému P+R. Požadavek na existenci P+R při stanicích metra s dobrou vazbou na nadřazenou komunikační síť vyplývá z dopravní politiky hl. m. Prahy. Parkoviště P+R napomáhají kombinovanými cestami zmenšovat podíl cest uskutečňovaných do centra města IAD. Parkoviště P+R jsou parkovací zařízení záchytného charakteru, jejichž hlavním účelem je snížit počty automobilů ve vnitřním doprav. kordonu a tím snížit emisní i hlukové zatížení centrálních částí měst. Kapacita staveb P+R není dle užití metodiky ÚP změnou ÚP závazně stanovena, ale z dostupných celoměstských dopravně-inženýrských podkladů, s kterými uvažoval schválený územní plán jako předpoklady, lze pro jednotlivé plochy odvodit následující systémové požadavky na záchyt v daných lokalitách resp. spádovém sektoru města:

Stanice	Požadovaná minimální kapacita záchytného parkoviště (etapa)	Požadovaná cílová kapacita záchytného parkoviště
Nádraží Krč	300	500
Nové Dvory	150	150
Písnice	400	400
Depo Písnice	650	1200

Součástí změny je vymezení koridoru, určeného pro veřejnou hromadnou dopravu, vázícího se ke koncové stanici metra (terminálu Depo Písnice) a pokračujícího k hranicím Prahy – předpokládá se podejití Vestecké spojky. Není přesně specifikován dopravní prostředek (VHD), ale součástí úvah je myšlenka tzv. metrobusu, tedy rychlého autobusového spojení z oblasti Jesenice na páteřní systém veřejné dopravy v Praze.

Stavbu stanic metra bude nutno zkoordinovat se současnými vedeními technické infrastruktury, zejména s nadřazenými vodovodními řady a kanalizačním sběračem K-LKS.

Do parkoviště P+R (na funkční ploše DHM) v lokalitě Písnice zasahují nadzemní vedení 4x110 kV s ochranným pásmem a VTL plynovod 2xDN 500 s bezpečnostním pásmem. Dopravní stavby se promítají do veřejně prospěšných staveb.

Změna se netýká chráněných území přírody. Navrhuje ale mírnou redukci regionálního nefunkčního biokoridoru R4/42, lokálního nefunkčního biocentra L2/138, transformací lokálního nefunkčního biocentra L2/137, nefunkčního biokoridoru L4/268 a L4/277. V navazujících fázích projektové přípravy (územním řízení atd.) je třeba upřesnit výškové řešení trasy metra tak, aby umožnilo mimoúrovňové křížení se jmenovanými biokoridory ÚSES.

Nezbytnou součástí změny je doplnění výkresu č. 5 – Doprava o nový symbol legendy „depo metra v návrhu“. Symbol se použije dosavadní pro územní rezervu (depo metra v územní rezervě nebude).

Rozsah navržených veřejně prospěšných staveb (VPS) je vymezen v souladu s platnými právními předpisy a byl v průběhu projednání změny upraven na základě řádně uplatněných stanovisek, námitek a připomínek, i na základě aktuálního stavu podrobnějšího prověření záměru (na úrovni DÚR). Rozsah VPS vymezený ve změně územního plánu pokrývá území, u něhož je předpoklad, že může být přímo či nepřímo dotčeno stavbou, její realizací nebo je nezbytné k zajištění jejího řádného užívání pro stanovený účel, a to na podkladě skutečností a na úrovni poznání známých v době pořizování změny územního plánu. Rozsah vymezení koridorů a ploch pro VPS je stanoven s ohledem na naprosto zásadní a strategický význam stavby pro město a jeho systém veřejné dopravy, značný rozsah stavby a se zřetelem na míru prověření záměru v úrovni územního plánu tak, aby byla zajištěna jeho realizovatelnost. Realizovatelnost veřejně prospěšných staveb na úrovni rozhodování o provedení změn v území je důležitým předpokladem pro rozvoj města.

V následných fázích přípravy záměrů vymezených jako VPS, které mohou být podmíněny především dostupností pozemků potřebných pro jejich realizaci, slouží institut VPS k získání pozemků. V krajním případě slouží vymezené VPS k vyvlastnění. Územně plánovací dokumentace je jediná dokumentace, která zakládá právo využití institutu vyvlastnění společně s navazujícím územním rozhodnutím, vydaným v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Vyvlastnění pozemků, které obec potřebuje pro uskutečnění staveb či jiných veřejně prospěšných opatření,

je poslední a krajní možností jak se těchto pozemků v zájmu veřejném domoci. Vyvlastnění není přípustné, je-li možno práva k pozemku nebo stavbě potřebná pro uskutečnění účelu vyvlastnění získat dohodou nebo jiným způsobem (viz zákon o vyvlastnění č. 184/2006). Vlastní veřejně prospěšnou stavbou může být pouze stavba (včetně ploch nezbytných k zajištění jejího řádného užívání) nikoli plocha nebo koridor. V územním plánu vymezené plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby nejsou ještě plochami vlastní veřejně prospěšné stavby. Podkladem pro vyvlastnění je územní rozhodnutí, ve kterém jsou pozemky, resp. jejich části, podléhající vyvlastnění přesně specifikovány geometrickým plánem. Podle § 4 odst. 1 zákona o vyvlastnění č. 184/2006 Sb. lze vyvlastnění provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.

8. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a informace, jak bylo respektováno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí

U změny nebyl požadavek vyhodnocení SEA.

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

Část změny nevyžaduje další zábory ZPF.

Část změny nevyžaduje další zábory ZPF – současně zastavěné území.

Část změny vyvolá zvětšení plochy záborů ZPF uvnitř současně zastavěného území.

Část změny vyvolá zvětšení plochy záborů ZPF pro zastavěné plochy, dopravní plochy a zeleň oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – I., III., IV. a V. třída ochrany.

zábor pro	BPEJ	tř. ochrany	plocha (ha)
zastavěné plochy	2.26.01	III.	0,017
dopravní plochy	2.61.00	II.	0,563
	2.26.01	III.	3,333
	2.26.04	IV.	0,172
	2.37.16	V.	0,529
zeleň	2.61.00	II.	0,028
	2.26.01	III.	0,252
	2.26.04	IV.	0,160
	2.37.16	V.	0,347

Část změny vyvolá přeměnu kategorie záborů ZPF ze záboru pro zastavěné plochy na zábor pro dopravní plochy oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – II. a III. třída ochrany.

zábor pro	BPEJ	tř. ochrany	plocha (ha)
dopravní plochy	2.61.00	II.	0,011
	2.26.01	III.	0,016

Část změny vyvolá přeměnu kategorie záborů ZPF ze záboru pro dopravní plochy na zábor pro zeleň oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – III. a V. třída ochrany.

zábor pro	BPEJ	tř. ochrany	plocha (ha)
zeleň	2.26.01	III.	0,044
	2.37.16	V.	0,020

Část změny vyvolá přeměnu kategorie záborů ZPF ze záboru pro zeleň na zábor pro dopravní plochy oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – I., III., IV. a V. třída ochrany.

zábor pro	BPEJ	tř. ochrany	plocha (ha)
dopravní plochy	2.61.00	II.	0,055
	2.26.01	III.	2,565
	2.26.04	IV.	1,086
	2.37.16	V.	0,185

II. hranice bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ)
třída ochrany
2.20.10 kód BPEJ

Část změny vyvolá zmenšení plochy záborů ZPF oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – II., III. a V. třída ochrany.

zábor pro	BPEJ	tř. ochrany	plocha (ha)
ZPF	2.61.00	II.	0,001
	2.26.01	III.	0,010
	2.37.16	V.	0,686

II. hranice bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ)
třída ochrany
2.20.10 kód BPEJ

10. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění je vypořádáno v tabulce v závěru přílohy odůvodnění č. 1.