

Odůvodnění změny:

Číslo změny:	Z 2247 / 00
Městská část:	Praha 4, Praha 5, Praha – Velká Chuchle, Praha – Řeporyje, Praha – Slivenec
Katastrální území:	Braník, Hodkovičky, Smíchov, Malá Chuchle, Hlubočepy, Řeporyje, Holyně, Slivenec
Parcelní číslo:	Železniční trať SZ od Barrandovského mostu, Z, JZ a SV od Branického mostu, Branický most.
Hlavní cíl změny:	Změna funkčního využití ploch, z funkcí všeobecně smíšené /SV/, lesní porosty /LR/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ a izolační zeleň /IZ/ na funkce tratě a zařízení želez. dopravy, nákladní terminály /DZ/, lesní porosty /LR/; ÚSES; VPS. Výstavba nového železničního koridoru III. Praha – Beroun včetně souvisejících staveb, propojení dráhy na tzv. Jižní spojku včetně položení 2. traťové koleje na Branickém mostě, vyhlášení VPS.

A. textová část

1. Postup při pořízení změny:

Návrh zadání celoměstsky významných změn ÚP SÚ hl. m. Prahy byl zpracován na základě Usnesení ZHMP č.19/71 ze dne 18. 9. 2008. Zadání jednotlivých změn bylo schváleno usnesením ZHMP č.30/85 dne 22. 10. 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 nedošlo k úpravě návrhu změny.

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 nedošlo k úpravě návrhu změny.

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, ani s územně plánovací dokumentací kraje - Zásadami 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. Na základě vyhodnocení stanovisek a připomínek k návrhu změny ÚP SÚ HMP lze konstatovat soulad změny se stanovisky dotčených orgánů, které se v zákonné lhůtě vyjádřily.

6. Vyhodnocení splnění zadání:

Zadání bylo splněno.

Území změny bylo prověřeno požadovanou studií.

7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení:

Změna je požadována z důvodu výstavby nového železničního koridoru III. Praha – Beroun s čímž souvisí přehodnocení současného trasování osy této vysokorychlostní železniční trati (VRT) na území hl. m. Prahy. Nové železniční spojení je novostavba celostátní dráhy, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru (TŽK) České republiky. Z vnitrostátního hlediska III. TŽK spojuje především Plzeň s Prahou, nové železniční spojení by bylo lokálně využíváno i cestujícími z Berouna a okolí Prahy do centra metropole, což výrazně odlehčí současné velmi silně vytižené příměstské dopravě.

Trasa železničního spojení do Berouna je vedena územím rezervovaným pro VRT, z toho důvodu je trasa v tunelu Barrandov navržena tak, aby umožnila provoz vysokorychlostních souprav s rychlostí do 250 km/h. Stavba bude prozatím ukončena propojkou mezi VRT a konvenční tratí v Berouně. V budoucnu se počítá s pokračováním nové VRT v úseku Beroun – Plzeň – SRN, a to napojením na konci tunelu Barrandov. Účelem stavby je zrychlit spojení mezi Prahou a Berounem a zkrácení cestovní doby na celém III. TŽK ČR. Stávající trať bude po dokončení stavby zachována.

S vlastním železničním spojením Praha – Beroun přímo souvisí nová odbočující železniční trať (odbočka Chuchle), respektive propojení VRT s tzv. Jižní nákladní spojkou (tj. trať Praha Vršovice seřaďovací nádraží – Praha Radotín) včetně položení 2. traťové koleje na Branickém mostě.

Přestože je vysokorychlostní železniční trať vedena na hranici hl. m. Prahy v novém raženém tunelu od portálu v Hlubočepích a odbočující železniční trať (odbočka Chuchle) od portálu na Barrandově, vyžaduje požadovaný záměr lokálně zvýšené prostorové nároky z důvodu optimalizace současného drážního tělesa před zmíněnými portály tunelů, pro což se navrhuje mírné rozšíření funkční plochy tratě a zařízení železniční dopravy /DZ/, a to na úkor ploch všeobecně smíšené /SV/, lesní porosty /LR/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ a izolační zeleň /IZ/. V oblasti při Barrandovském mostu se navrhuje rozšíření plochy lesních porostů /LR/ na úkor zeleně městské a krajinné /ZMK/.

Sledovaná lokalita se nachází v současně zastavěném, zastavitelném i nezastavitelném území. Změna územního plánu se netýká technické infrastruktury, nadzemní části železničního koridoru je nutné skloubit se současnými vedeními technické infrastruktury.

Změnou se navrhuje zrušení části nadregionálního nefunkčního biokoridoru N4/5 v rozsahu mezi Barrandovským mostem a ulicí Hlubočepskou, protože realizace tunelu a navazujícího povrchového úseku v podstatě znemožňuje smysluplné založení tohoto prvku ÚSES. Plocha je navíc již dnes izolována od okolí stávajícími dopravními stavbami. Dochází k dílčím korekcím celoměstského systému zeleně. Celoměstský systém zeleně se mírně redukuje před novým Barrandovským portálem tunelu a při nájezdu na Branický most na území Braníku.

Změnou se vyhlašují VPS xx|DZ|4, xx|DZ|5, xx|DZ|43, xx|DZ|46 a xx|DZ|54 výstavba nového železničního koridoru III. Praha – Beroun včetně souvisejících staveb, a to pro nové tunelové úseky železniční trati a pro modernizaci stávajících traťových úseků (Praha Smíchov – Hlubočepy a Praha Krč – nová odbočka Chuchle) včetně provizorních částí stavby zrušené po dokončení stavby.

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

Změna je přípustná, nicméně je nutné prověřit a vystavět protihlukové opatření v úseku mimo ražený tunel. Návrh změny Z 2247/00 vychází pozitivně a odstraňuje disparity mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje, dále eliminuje problémy a pomáhá naplňovat priority ZÚR.

Z hlediska vyhodnocení souhrnného dopadu (spolupůsobení) na pilíře udržitelného rozvoje se jeví návrh změny Z 2247/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy jako:

kladný
(doporučen k realizaci)

Opatření nutná k realizaci změny:

- v úseku mimo ražený tunel je nutné vybudovat protihluková opatření ke snížení hlukové zátěže zastavěných území kolem železniční trati

Souhlasné stanovisko OOP MHMP k vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo respektováno.

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

Změna nevyžaduje další zábory ZPF – současně zastavěné území.

10. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

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