

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhllice

Stručný popis změny

Číslo změny	Charakteristika změny
Z 2798/00	Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhllice
Řešené území, městská část	Praha 10, Praha 4, Praha 11, k.ú. Michle, Záběhllice, Chodov, Háje. Trasa vede ve stávajících komunikacích ulicemi Chodovská, Záběhlická, Spořilovská, Türkova, Chilská, Opatovská, křižovatkou Litochlebské nám. a křižovatkou Chilská x Opatovská.
Specifický vztah k ostatním koncepcím	Posouzené v rámci ZUR jako součást východní tramvajové tangenty, úsek Jižní Město, Spořilov, Vršovice (Eden), stavba Z/503 s těmito závěry: „S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybudovat koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. Realizovat v dalších fázích projektové přípravy protihluková opatření vhodná pro kolejovou dopravu, a to včetně fáze údržby tratí a použití moderních kolejových souprav a dopravních opatření (snižování rychlosti ve vybraných úsecích). V dalších stupních konkrétní projektové přípravy je třeba počítat s možností realizace PHO, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů včetně opatření na budovách. Lze konstatovat, že uvedené požadavky jsou návrhem změny respektovány a zohledněny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území změny č. 2798/00.
Stávající stav/ environmentální limity	všeobecně smíšené /SV/, zvláštní komplexy ostatní /ZVO/, izolační zeleň /IZ/, zeleň 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/, čistě obytné /OB/, čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/, veřejné vybavení /VV/, všeobecně smíšené /SV/, a sportu /SP/, velká rozvojová území /VRU/, veřejně prospěšné stavby /VPS/. Křížení resp. souběh se sítěmi technické infrastruktury – kabelovody, vedením VVN, VTL plynovodem, vodovodním řádem DN 10200 a tepelnými rozvody.“ V následných stupních projektové dokumentace budou řešeny konkrétní střety tramvajové tratě se sítěmi technické infrastruktury a navrženy případné přeložky sítí. Environmentální limity: ÚSES lokální biocentrum L2/126, VKP niva Botiče, záplavové území Q100 Botič, dotčen celoměstský systém zeleně – redukován o 1,37 ha. Hlukové zatížení především v ulicích Spořilovská a Chilská, pod limity znečištění ovzduší s výjimkou B(a)P. Mimo aktivní a průtočné záplavové území. Konečná sousedí s přírodním parkem Hostivař- Záběhllice, bez vlivu na předmět ochrany tohoto chráněného území.
Předmět změny	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/ a všeobecně smíšené /SV/ zahrnující novou tramvajovou trať a novou vozovnu v Záběhllicích na úkor stávajících ploch všeobecně smíšené /SV/, zvláštní komplexy ostatní /ZVO/, izolační zeleň /IZ/, zeleň 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/, čistě obytné /OB/, čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/, veřejné vybavení /VV/, všeobecně smíšené /SV/, a sportu /SP/. navrhuje se nové veřejně prospěšné stavby /VPS/ zz/DT/10, zz/DT/4, zz/DT/11, yy/DT/10 a yy/DT/4, přivedení tramvaje na území MČ Praha 11 + vozovna Záběhllice. Celoměstský systém zeleně je mírně redukován. Změna mění koncepci dopravní infrastruktury – navrhuje novou tramvajovou trať a tramvajovou vozovnu. Změna nemění koncepci technické infrastruktury. Změna nemění koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství. Změna mění územní systém ekologické stability, jmenovitě lokální biocentrum L2/126, které bude tramvajovou tratí rozděleno na dvě části. V rámci změny se mírně upřesňuje východní hranice tohoto biocentra, biocentrum nesplňuje prostorové parametry a není plně funkční vzhledem k urbanizaci tohoto území. Změnou dochází k mírné redukci celoměstského systému zeleně. Změna nemění koncepci uspořádání krajiny. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území na úkor nezastavitelného území v rozsahu 37 204 m ² . Změna vyvolává zábor ZPF uvnitř zastavěného území pro funkci VN v celkovém rozsahu 0,2 ha půdy v I. třídy ochrany. Změna má celoměstský význam, neboť posílení dopravní obsluhy kapacitní hromadnou dopravou přispěje zprostředkovaně ke snížení individuální automobilové dopravy a tím i zklidnění celého obsluhovaného území.

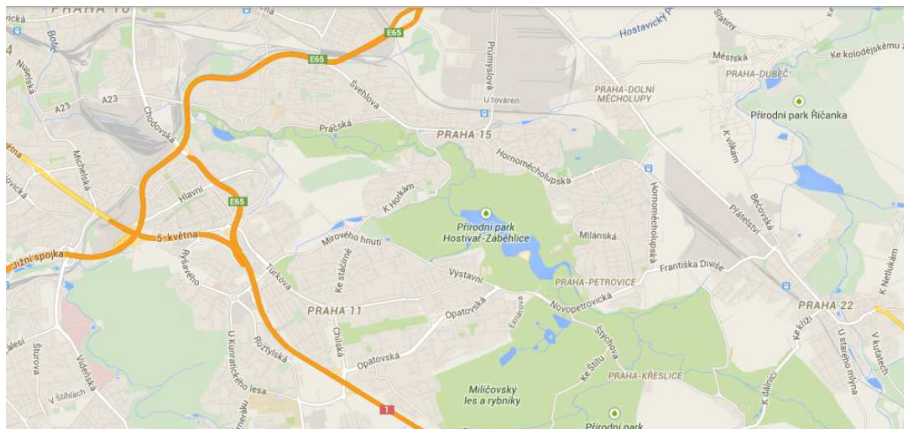
Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlíce

	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
Oblast kumulací	Všechny ulice, kterými je tramvajová trať vedena
Hlavní spolupůsobící skutečnosti	<p>Stávající provoz v dotčených ulicích</p> <p>Stavební záměry v okolí dle dostupných podkladů:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Záměr realizace protihlukových opatření v ulici Spořilovská, studie, 11/2011, Bomart spol. s.r.o. – očekáváme pozitivní kumulace vlivů – je koordinováno s realizací nové tramvajové trati ▶ Polyfunkční bytový dům s podnoží hromadných garáží pro stávající rezidenty, Choceradská ul, DUR 9/2013. Projekt domu se nachází na nároží ulic Senohrabská a Choceradská v těsné blízkosti záměru tramvajové trati, Investor: Proctus 4, s.r.o.; Projektant: AED Project, a.s. ▶ Areál Praha West Investment, k.s., Türkova ul., DUR, 12/2012, obchodní důmv lokalitě mezi ulicemi Klapálkova, Blažimská, Archivní a Türkova v Praze 11. Součástí projektu jsou rovněž terénní úpravy a výstavba parkoviště s čerpací stanicí pohonných hmot. Komunikační řešení uvažuje s napojením na ul. Klapálkova na severu a do ul. Archivní na jihu Investor: Praha West Investment, k.s.; Projektant: UAS, s.r.o. – UNITED ARCHITECT STUDIO. ▶ Stavba bytového domu s prodejnou, Türkova ul., DUR 11/2011. Investor: Doc Tho Luong; Projektant: Ing. Helena Okénková ▶ Litochlebský park, Litochlebské nám., DUR 9/2010 Projekt regenerace parku a výstavby budovy administrativního centra s občanskou vybaveností. Vjezd do garáží objektu je z ul. Türkova a je v kontaktu se záměrem TT. Investor: Tweelingen, a.s.; Projektant: m4 architekti, s.r.o. ▶ Nový Opatov (ul. Chilská, k. ú. Chodov), DUR 10/2012, souhlasné stanovisko EIA 02/2015. Projekt nové zástavby šesti budov podél ul. Chilská na její západní straně. Součástí projektu je i úprava křižovatek s předpokladem zřízení nových SSZ. Úpravy v ul. Chilská nepředpokládají výstavbu tramvajové trati. Investor: Starochodovská, a.s.; Projektant: UAS, s.r.o. – UNITED ARCHITECT STUDIO. Záměr realizace Centra Nový Opatov, – je třeba koordinovat, výstavbu chráněných prostor realizovat v poloze odvrácené od ulice Chilská. V dalších fázích projektové přípravy stavby podrobně prověřit akustickou studií včetně zahrnutí budoucí tramvaje v ulici Chilská, toto zjištění je v souladu s vydaným souhlasným stanoviskem k realizaci záměru z února 2015 viz. PHA845. ▶ Radnice MČ Praha 11, Bajkonurská ulice, DSP 12/201. Projekt budovy nové radnice u ul. Opatovská, Investor: ÚMČ Praha 11; Zpracovatel: AULÍK FIŠER ARCHITEKTI, s.r.o. ▶ Revitalizace OC Háje, ověřovací studie, 11/2012 představuje úpravy stávajících obchodních prostor a výstavbu nového dvanáctipodlažního objektu. Záměr v podobě dle ověřovací studie z listopadu 2012. Projektant: Helika Obermeyer Corporate Group. <p>Pro všechny výše uvedené záměry bude realizace nové kapacitní dopravní obsluhy veřejnou dopravou znamenat pozitivní vliv, zároveň lze očekávat zprostředkovaně pozitivní vliv na mírné snížení dopravní intenzit individuální dopravy.</p>

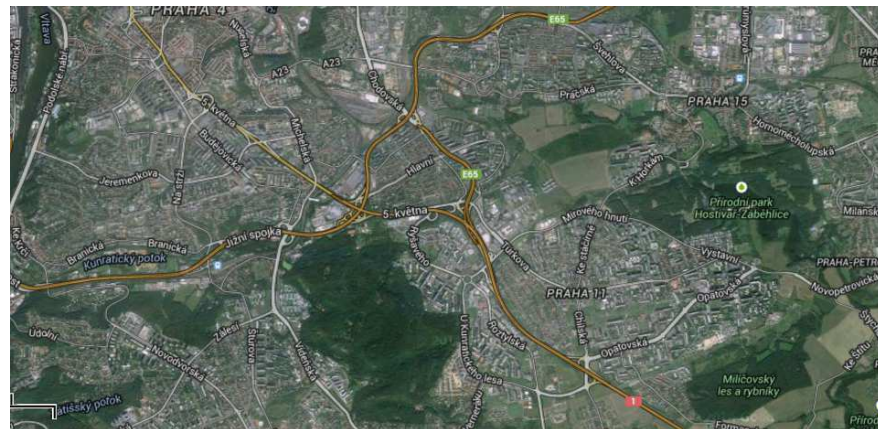
Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlice

Umístění změny

Trasa vede ve stávajících komunikacích ulicemi Chodovská, Záběhlická, Spořilovská, Türkova, Chilská, Opatovská, křižovatkou Litochlebské nám. a křižovatkou Chilská x Opatovská.

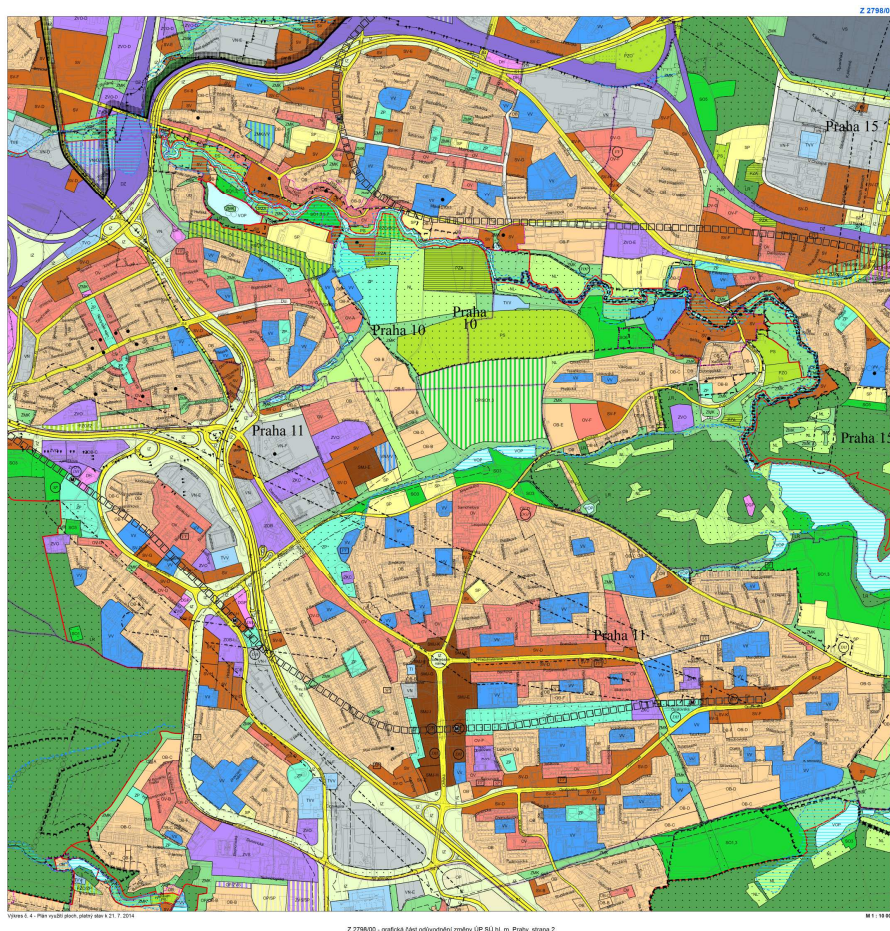


Mapa širšího území – stávající stav

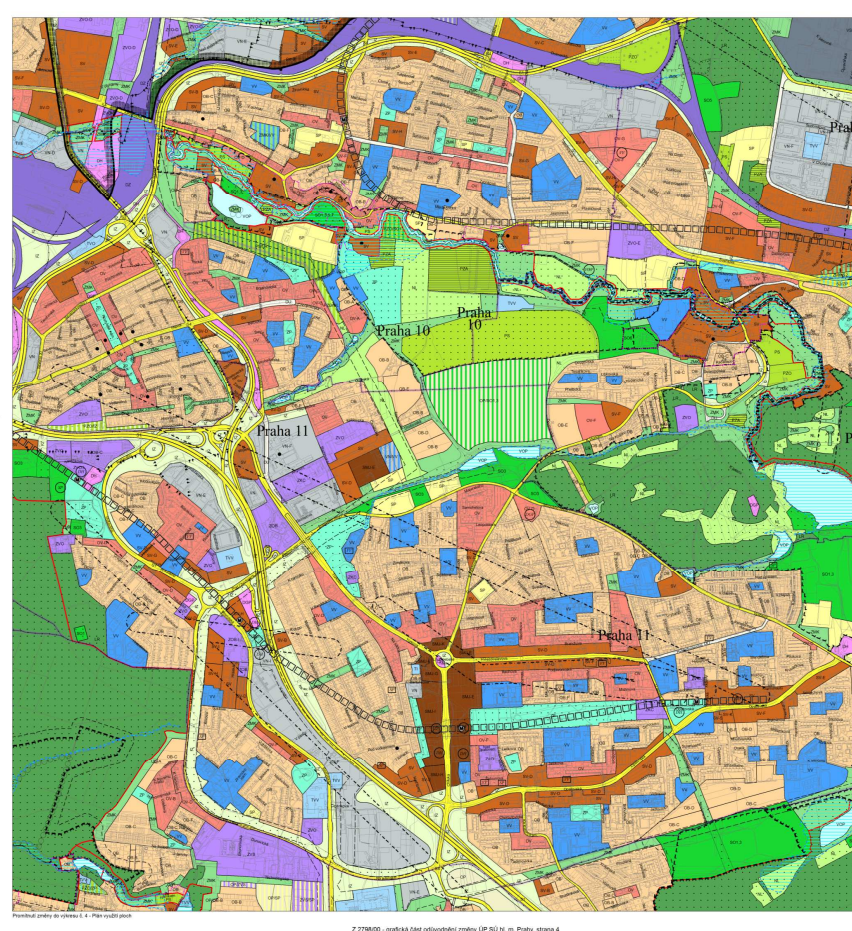


Ortofotomapa širšího území – stávající stav

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlce

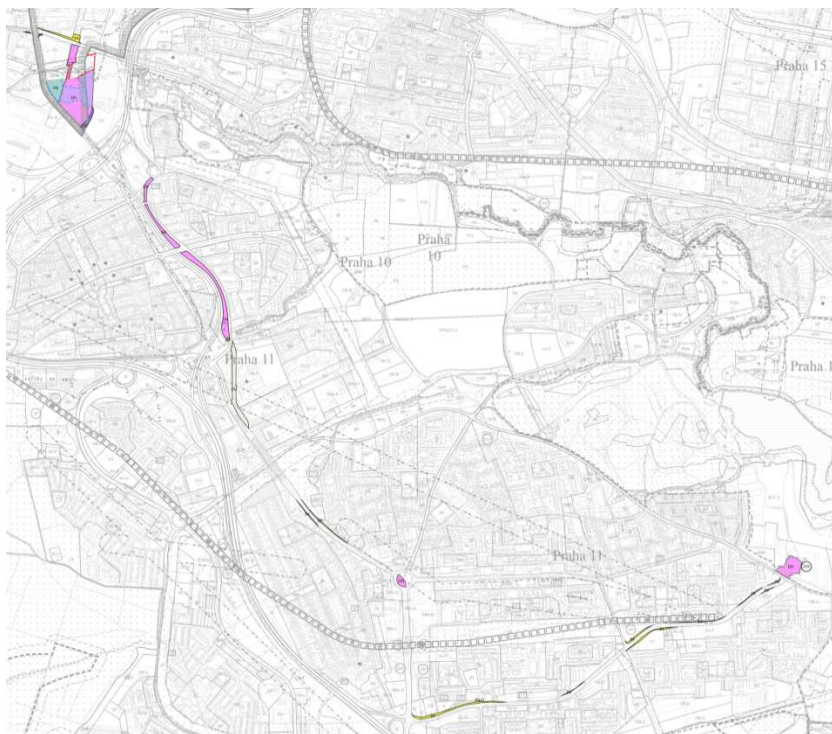


Plán využití ploch – stav k 21.7.2014

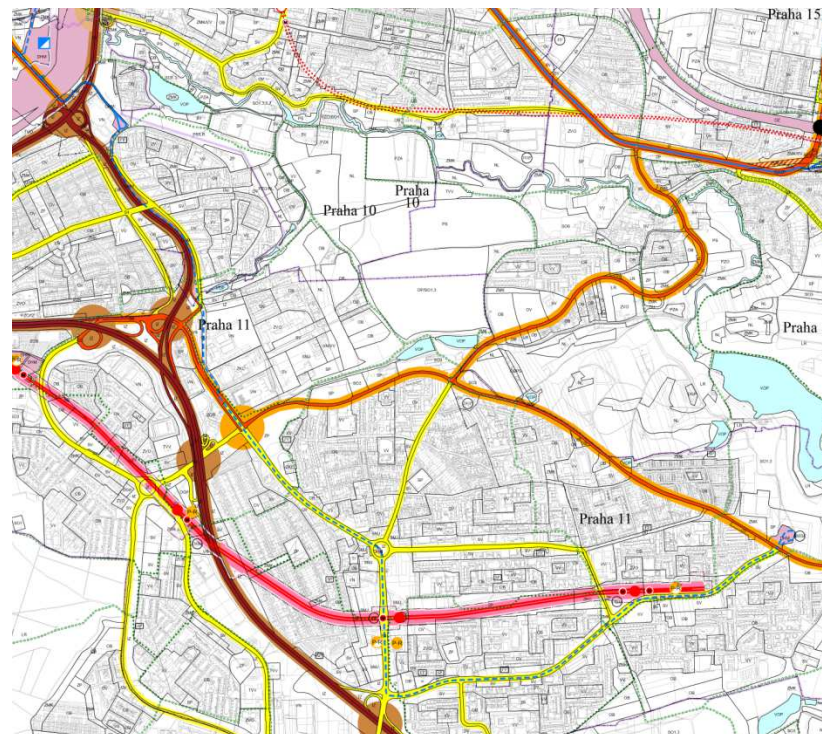


Plán využití ploch – změna ÚP

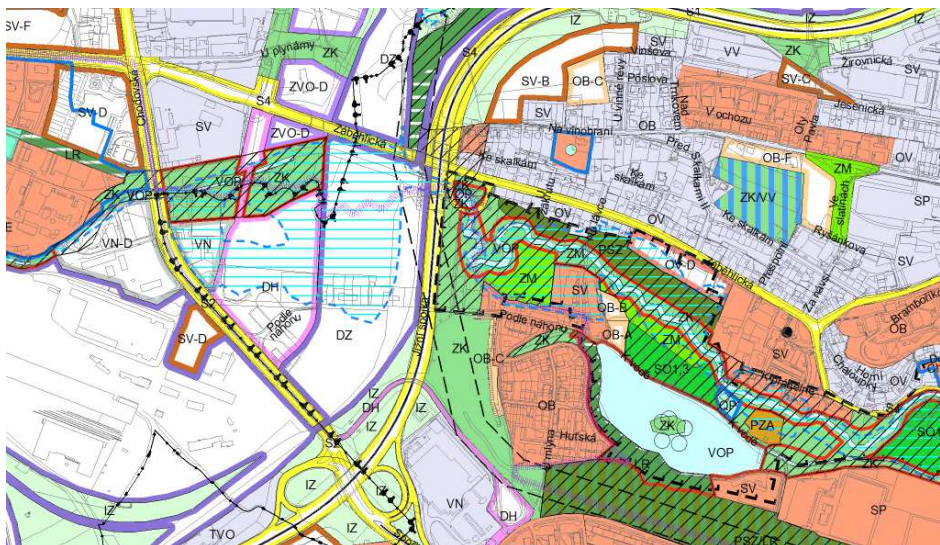
Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlice



Detail řešení změny funkčního využití ploch



Detail řešení dopravy



Detail vymezení plochy vozovny vůči výkresu podrobné členění ploch zeleně

Charakteristika jednotlivých složek ŽP v území změny

Geologické geomorfologické a hydrogeologické poměry

Dle regionálního geomorfologického členění ČR patří území k soustavě Česká vysočina, Poberounské podsoustavě, celku Pražská plošina.

Skalní podklad, tvořený prachovitými břidlicemi až prachovci s vápenitým tmelem, povrchové útvary jsou zastoupeny fluvialními sedimenty a navážkami. Ve svrchní zóně dotčené činnosti člověka činnosti člověka je nutno počítat s antropogenními navážkami.

Hydrologické poměry

Řešené území patří do povodí Botiče. Botič: číslo hydrologického pořadí – 1-12-01-020, plocha povodí – 134,85 km², délka toku 34,5 km.

Vlastní plochy řešené změnou územního plánu, kříží v severní části Botič a dostávají se do střetu s jeho záplavovým územím, což je kompenzováno návrhem mostní konstrukce. V řešeném území se nenachází vodní plochy ani mokřady. Území nezasahuje do CHOPAV.

Kvalita ovzduší

Pro vyhodnocení stávající úrovně znečištění se v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší vychází z aktuálních map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1x1 km. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky. Každoročně je zveřejňuje MŽP prostřednictvím ČHMÚ. Aktuálně jsou k dispozici data za roky 2009-2013.

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlce

V lokalitě hodnocené změny územního plánu je možné současnou kvalitu ovzduší vyhodnotit rovněž na základě projektu „Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy (ATEM, 2013)“, který hodnotí znečištění ovzduší na území města v pravidelných dvouletých aktualizacích. Hodnocení je prováděno pomocí modelových výpočtů v trojúhelníkové síti výpočetních bodů s krokem 300 m. Oproti mapám znečištění ČHMÚ, kde je možné zjistit pouze průměrnou hodnotu imisní koncentrace v prostoru o rozsahu 1x1 km, je dle tohoto podkladu možné získat přesnější údaje pro danou lokalitu včetně rozložení imisní zátěže podél hlavních komunikací. Tento model však není zpracován pro škodlivinu benzo(a)pyren, proto dále vycházíme z obou zdrojů.

Přímo v prostoru navrhovaného záměru jsou dle modelu ATEM v současné době splněny imisní limity pro průměrné roční koncentrace všech sledovaných látek (oxid dusičitý, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzen). Hodnoty NO₂ v blízkosti Jižní spojky se však nacházejí na hranici hygienického limitu, a to na celém hodnoceném území. Rovněž maximální denní koncentrace PM₁₀ jsou v území překračovány avšak s podlimitní četností.

Z hodnot klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za období let 2009-2013 dále vyplývá, že v zájmovém území jsou stejně jako prakticky na celém území Prahy překračovány hodnoty B(a)P. Posuzovaný záměr nemůže významněji ovlivnit situaci ve znečištění ovzduší.

Na základě uvedených hodnot je nutné lokalitu hodnotit jako imisně středně až silně zatíženou. Realizací řešené změny však lze očekávat zprostředkovaně pozitivní vliv prostřednictvím zlepšení dopravní obsluhy území nízkoemisní kapacitní dopravou na kvalitu ovzduší v řešeném území.

Hluková zátěž

V posuzované lokalitě se jako dominantní zdroj hlukových emisí uplatňuje provoz na velmi frekventovaných páteřních pozemních komunikacích.

Z výsledků je patrné, že tyto zdroje se budou v budoucnu uplatňovat nadále jako dominantní. Provoz tramvajové dopravy bude vždy až v pozadí pozemní automobilové dopravy.

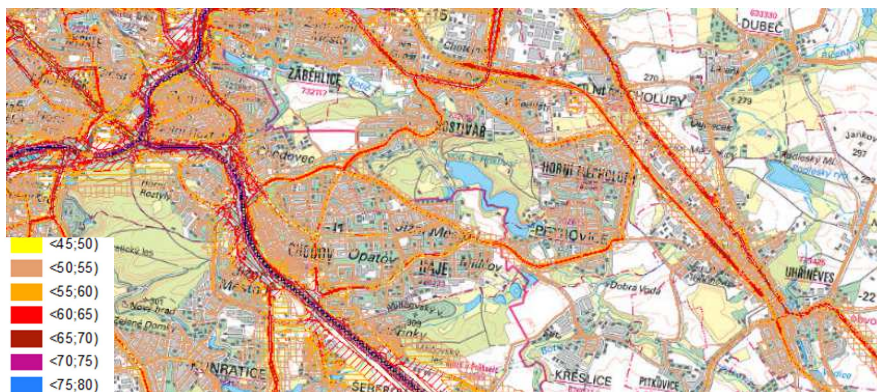
Za současného stavu jsou u objektů v bezprostřední blízkosti překračovány stanovené hygienické limity pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích, a to jak v době denní, tak v době noční. Vzhledem ke stáří komunikací a narůstajícím intenzitám dopravy od roku 2000 nelze u žádných z posuzovaných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

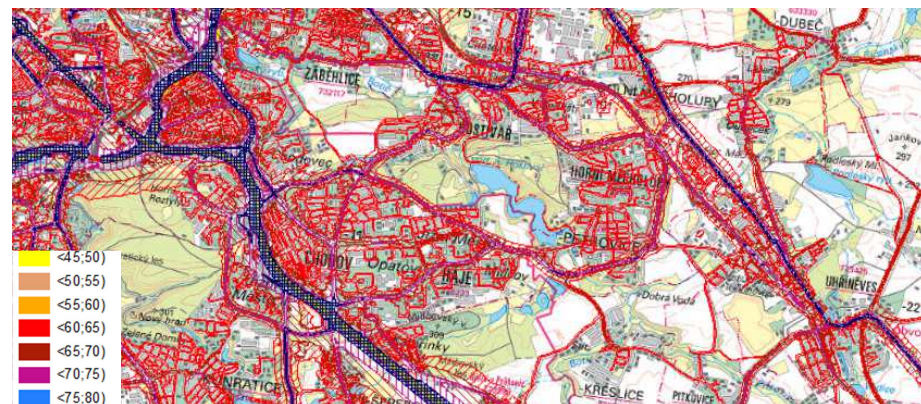
Celkové navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku oproti stávajícímu stavu lze kvantifikovat v rozmezí 0 - 3 dB. Jedinou lokalitou, kde tomu tak nebude, je sportovní areál Nad Přehradou, kde bude tramvajová doprava v budoucím stavu dominantním zdrojem hlukových emisí a vzhledem k faktu, že v této 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 vnitrobloku a do vedlejších ulic. Při umístění obytných místností směrem k posuzované komunikaci (Chilská), kde bude součástí i tramvajová doprava lze velmi pravděpodobně očekávat překračování stanovených hygienických limitů jak z provozu pozemní automobilové dopravy, tak z provozu tramvajové dopravy.

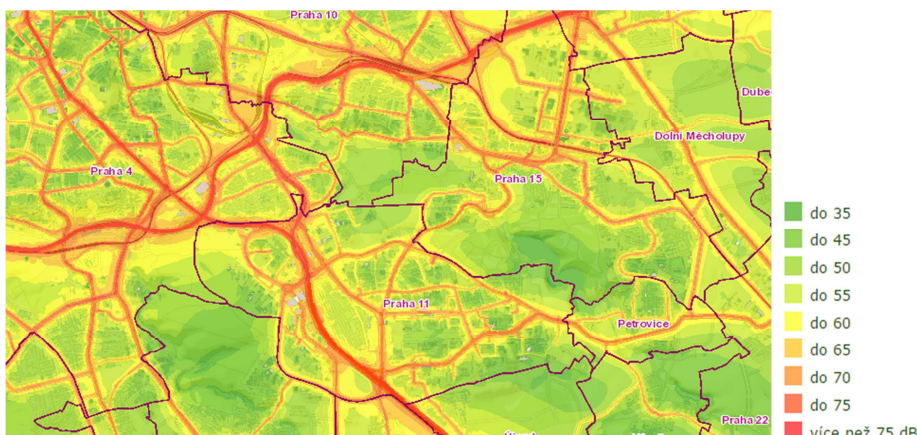
Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlice



Strategická hluková mapa Prahy – hlukový ukazatel Ln (zdroj: Geoportál INSPIRE)



Strategická hluková mapa Prahy – hlukový ukazatel LdVn (zdroj: Geoportál INSPIRE)



Stávající hluková situace – volné šíření hluku DEN (2011) (zdroj: Geoportál hl.m.Prahy)

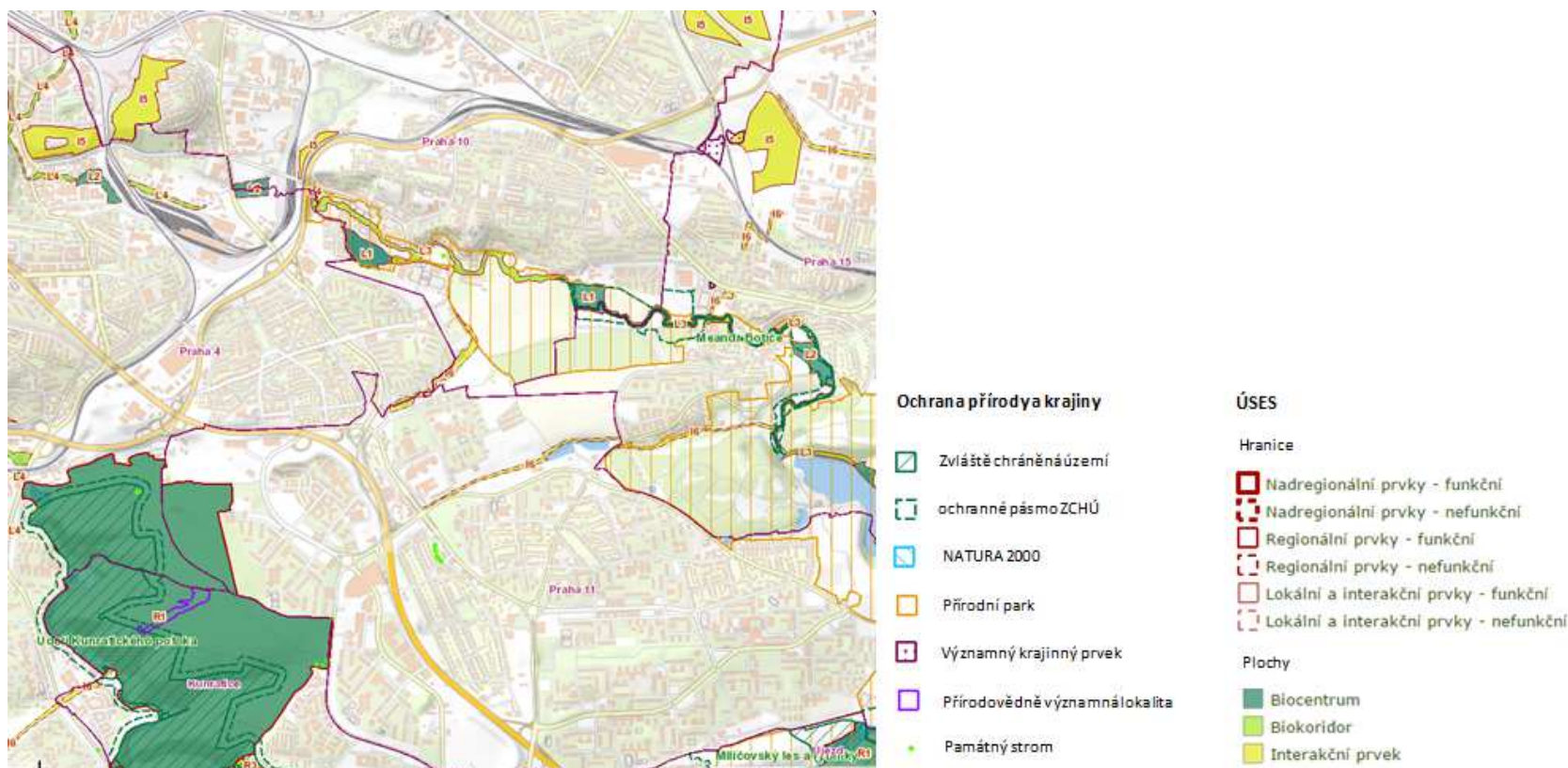


Stávající hluková situace – volné šíření hluku NOC (2011) (zdroj: Geoportál hl.m.Prahy)

Fauna a flóra, ochrana přírody a krajiny

Řešené území se nachází převážně ve stávajícím zastavěném území v koridorech městských ulic, realizací tramvajové trati a vyvolaných úprav stávajících dopravních staveb dojde k místním zásahům do doprovodné zeleně podél komunikací. Tyto zásahy je třeba kompenzovat náhradní výsadbou. Vliv na faunu se neočekává.

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlíce



Ochrana přírody a krajiny (zdroj: Atlas ŽP, geoportál hl.m. Prahy)

Shrnutí limitů využití území

Významné environmentální limity území:

- ▶ hlukově zatížené území především v ulicích Spořilovská a Chilská. Dochází k překračování limitů pro B(a)P.
- ▶ Střet s ÚSES – biokoridor podél Botiče
- ▶ Střet se záplavovým územím Botiče v prostoru přechodu trati přes vodoteč – kompenzováno technickým návrhem mostního tělesa.
- ▶ VKP niva Botiče

V místě záměru se nenachází žádné zvláště chráněné území podle zák. 114/1992 Sb., není zde vymezen přírodní park ani území soustavy NATURA 2000.

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhllice

Vyhodnocení pilířů udržitelného rozvoje

Environmentální pilíř												
Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	1. obyvatelstvo, lidské zdraví			2. fauna, flóra, biodiverzita, ÚSES	3. půda a horninové prostředí	4. voda	5. ovzduší klima	6. hluk	7. Sídla, urbanizace		8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	9. krajina, krajinný ráz
Referenční cíle životního prostředí	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	3.1 omezovat nové trvalé záborů ZPF a PUPFL a chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx a PM10	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou	8.1 chránit kulturní a architektonické dědictví	9.1 chránit krajinný ráz
Z2798/00	+1/R/dp	0	-1/B/dp	-1/B/dp	-1/B/dp	-1/B/d	+1/L/dp	1/B/dp/S	+1/B/dp	+1/R/dp/S	0	-1/B/dp
Komentář: <p>Změna navrhuje přivedení tramvajové tratě na území MČ Praha 11 a tramvajovou vozovnu Záběhllice vedenou ve stávajících komunikacích, plochy určené pro změnu funkčního využití jsou tak vymezeny v místech, kde bylo třeba upravit průběh stávajícího dopravního koridoru (v tomto případě se jedná o drobnější korekce), resp. v prostoru plánované vozovny Záběhllice. Řešená změna představuje nárůst zastavitelných plocha v rozsahu 38 444 m² na úkor nezastavitelného území a naopak nárůst nových ploch nezastavitelné v rozsahu 10 776 m².</p> <p>Přivedení tramvajové trati na území Jižního Města je dlouhodobou rozvojovou prioritou MČ Praha 11. Protože platný územní plán z r. 1999 tramvajovou trať neobsahuje a pořízení Konceptu ÚP bylo zastaveno, ZHMP odsouhlasilo v červnu 2012 (na podnět MČ Praha 11) pořízení Celoměstsky významné změny platného ÚP č. změny Z2798. Na základě dohodovacích jednání s DOSS a zpracovaných analýz HMP preferuje tramvaj městského typu vedenou povrchově v komunikacích a ustupuje od vize tramvaje-rychlodráhy, která by zajišťovala spojení do přilehlých územních celků – Šeberov, Průhonice.</p> <p>Navržená tramvajová trať je v převážné části své délky novostavbou, pouze v délce cca 1100 metrů se jedná o návrh rekonstrukce v úseku stávající tramvajové trati (začátek úseku – ul. U Plynárny a ul. Chodovská).</p> <p>Jedná se o novou tramvajovou trať ze Spořilova na Jižní Město v katastrálních územích Michle, Záběhllice, Chodov, Háje, a tramvajové vozovny v Záběhllicích. 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 Vínohradské nemocnice, Eden a Bohdalec do prostoru Michle, kde naváže na tuto trasu v úseku Spořilov – Jižní Město. 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“.</p> <p>Trať je převážně vedena v rámci stávajících ploch s funkčním využitím doprava, důsledky v podobě změn funkčního využití ploch jsou pouze drobnějšího charakteru v důsledku místní potřeby rozšíření ploch dopravy podél koridoru TT. Vymezeny jsou rovněž plochy pro vozovnu Záběhllice a tramvajovou smyčku na konečné TT Jižní město. Plocha pro vozovnu se nachází v záplavovém</p>												

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlíce

území Botiče. Výšková poloha nové vozovny je limitována normovými podmínkami pro výstavbu vozoven. Pozemek vozovny je proto zapotřebí vyrovnat (dosypat), přičemž na straně sousedící s odstavným nádražím bude zřízena opěrná zeď. Křížení Botiče vyžaduje zřízení nového mostního objektu, který je navržen záměrně v délce 98 metrů k umožnění rozlivu povodňových vod. V úseku vedení tramvajové trati podél ul. Spořilovská je její realizace v podobě dle návrhu závislá na koordinaci se stavbou protihlukových opatření podél této komunikace. Záměr protihlukových opatření musí být již od začátku stavby resp. projektové přípravy uvažován s plánovanou definitivní polohou tramvajové trati. Tím bude zároveň v tomto úseku zajištěna protihluková ochrana z provozu po TT.

Důsledky do územního plánu se promítnou následujícími změnami ve vymezení ploch:

- ▶ Nová stopa tramvajové trati vedená za obchodním centrem Bauman po obslužné komunikaci a dále na samostatném tělese k ul. Chodovská je vedena po funkčních plochách ZMK (Zeleň městská a krajinná) a VN/DZ (nerušící výroba a služby s územní rezervou na tratě a zařízení železniční dopravy) a ZVO-D (Zvláštní komplexy ostatní). V ploše ZMK je již v současné době vedena komunikace, zřízená v r. 2012 jako součást stavby OC Bauman, zmenšení plochy ZMK však není v ÚP zohledněno. Navržená trasa tramvajové trati kříží vodní tok (VOP) a v ploše je záplavové území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. Uvedená specifika ploch platí i pro nově navrženou vozovnu a pro případné výhledové vedení obchvatové komunikace okolo Bohdalce. Pro tramvajovou trať je navrženo nově rozšíření plochy S4 v ul. Záběhlická a zřízení nové plochy DH (plochy a zařízení hromadné dopravy osob) v trase samostatného vedení trati a v ploše navržené vozovny. Zbytkové části původní plochy VN/DZ jsou nově navrženy jako VN (mezi TT a Chodovskou ul.) a jako DZ (mezi vozovnou a stávající plochou DZ). Akceptovatelné za podmínky vyřešení průchodu povodňových vln a retenční schopností území, a zachování funkčnosti prvků ÚSES.
- ▶ Trasa v úseku vedení ze smyčky Spořilov podél ulice Na Chodovci zasahuje do plochy VN (nerušící výroba a služby), je navržena změna příslušné části podél ul. Na Chodovci na plochu DH. Bez vlivu na životní prostředí i udržitelný rozvoj území.
- ▶ V trase podél Spořilovské ulice trasa zasahuje do ploch IZ (izolační zeleň). Je navržena změna na funkční plochu DH. Na jižním okraji u křižovatky ulic Senohrabská – Klapálkova je navrženo rozšíření plochy S4 ve vazbě na předpokládaný budoucí tvar křižovatky. Bez vlivu na životní prostředí a udržitelný rozvoj území.
- ▶ V úseku vedení tramvajové trati na samostatném tělese mezi křižovatkou ulic Senohrabská x Klapálkova a ul. Türkova zasahuje trasa do ploch IZ (izolační zeleň), VN-F (nerušící výroba a služby) a do plochy ZKC (zařízení kultury a církevní). Je navržena změna na funkční plochu DH v rozsahu nutném pro tramvajovou trať. Vzhledem k veřejnému zájmu na rozvoji environmentálně šetrných druhů dopravy lze tuto úpravu akceptovat. Mírně negativní vliv vůči biotické složce krajiny.
- ▶ V úseku ulice Türkova je v prostoru u zastávek Chodovská tvrz navrženo rozšíření plochy S4 na úkor okolních ploch ZP, OB-C a OV tak, aby jízdní pruhy komunikace i ve stavu po zřízení tramvajové trati byly nadále ve funkční ploše S4 – vybraná komunikační síť. Akceptovatelné bez významných dopadů do životního prostředí a udržitelného rozvoje.
- ▶ Na Litochlebském náměstí a v blízkosti křižovatky ul. Chláská a Opatovská zasahuje trasa tramvajové trati a související úpravy do ploch IZ (izolační zeleň). Je navržena změna na funkční plochu DH v rozsahu nutném pro tramvajovou trať. Vzhledem k veřejnému zájmu na rozvoji environmentálně šetrných druhů dopravy lze tuto úpravu akceptovat. Mírně negativní vliv vůči biotické složce krajiny.
- ▶ V úseku ulice Opatovská mezi ul. Chláská a ul. Ke Kateřinkám je nutné rozšíření komunikace opatovská severním směrem, toto rozšíření se promítne navrženým zvětšením plochy S4 na úkor ploch IZ a SV-D. Na křižovatce ulic Opatovská a Ke Kateřinkám je současně navrženo zařazení menší zbytkové plochy do funkčního využití SV-D. Úprava rozsahu plochy S4 pokračuje i u zastávky tramvají Ke Kateřinkám a také u zastávky Metodějova (u křižovatky ulic Opatovská a Metodějova). Vzhledem k veřejnému zájmu na rozvoji environmentálně šetrných druhů dopravy lze tuto úpravu akceptovat. Mírně negativní vliv vůči biotické složce krajiny.
- ▶ V úseku ulice Opatovská u stanice metra Háje (úsek v okolí křižovatek s ul. U Modré školy a Bajkonurská) je na základě zřízení tramvajové trati nutné rozšíření komunikace, které se promítne do zvětšení funkční plochy S4. Na severní straně je navrženo rozšíření plochy S4 na úkor ploch ZP a SV, na jižní straně na úkor ploch VV, SV-S a SV-K. Bez negativního vlivu na jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje.
- ▶ V úseku ulice Opatovská mezi zast. Háje a ul. Výstavní je navrženo na několika místech lokální rozšíření komunikace, které se rovněž promítne do zvětšení funkční plochy S4. Na severní straně se jedná o rozšíření na úkor ploch SV a OB, na jižní straně se jedná o rozšíření na úkor plochy SV-E. Bez negativního vlivu na jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje.
- ▶ V prostoru smyčkového obratiště „Jižní město“ zasahuje stavba do plochy s využitím sportu (SP), avšak v místě, kde se nachází překryvné značení lokality určené pro plochy a zařízení hromadné dopravy osob (DH). Pro obratiště tramvají je navrženo nově zřízení plochy DH, avšak pouze v oblasti vně hranice přírodního parku. Část obratiště zasahující za tuto hranici je vyznačena plovoucí značkou DH v ploše SP. Vzhledem k veřejnému zájmu na rozvoji environmentálně šetrných druhů dopravy lze tuto úpravu akceptovat. Mírně negativní vliv vůči rekreačním možnostem území je vyvážen zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení imisní zátěže území.

Dochází ke střetu s limity využití území. 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. Tato podmínka definovaná v návrhu změny je v souladu se zjištěními zpracovatele SEA. Technické řešení je třeba koordinovat se správcem toku. Střet s ÚSES – biokoridor podél Botiče a záplavovým územím Botiče v prostoru přechodu trati přes vodoteč – kompenzováno technickým návrhem mostního tělesa.

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlíce

Mírně negativní vliv snížení retenční schopnosti území a záboru ZPF bez dopadu do produkce zemědělských plodin. Mírně negativní vliv na celoměstský systém zeleně. Dojde ke snížení rozlohy nezastavitelného území v současnosti bez významných environmentálních hodnot.

Dále byly identifikovány mírně negativní vlivy na ohniska biodiverzity v důsledku křížení ÚSES a zásahu do záplavového území Botiče. Mírně negativní vliv bude znamenat rovněž zvýšení podílu zpevněných povrchů především v kontextu výstavby vozovny, protože vlastní tramvajová trať je situována převážně ve stávajících komunikacích s tím souvisí i zábor ZPF a mírně negativní identifikovaný vliv na krajinný ráz.

Identifikovaný mírně negativní vliv s dosahem do bezprostředního okolí tramvajové trati vůči hlukové zátěži území lze očekávat v důsledku vložení nového zdroje hluku do území, 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 dopavy.

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 a z toho vyplývající dílčí změně dopravních vztahů s očekávaným posunem směrem od individuální automobilové dopravy k vyššímu využívání MHD.

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 vnitrobloku a do vedlejších ulic. Při umístění obytných místností směrem k posuzované komunikaci (Chilská), kde bude součástí i tramvajová doprava 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. Zprostředkovaně pozitivní vliv se synergickým působením na snížení intenzit dopravy a podpoře environmentálních druhů dopravy v kontextu celé Prahy. V rámci následných povolenacích 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 studií 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.

Akceptovatelnost:

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

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 Záběhlíce 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 – tj. zvolit vhodný způsob odkanalizování (hospodaření se srážkovými vodami) prostoru vozovny Záběhlíce a zajistit vhodné technické opatření na související tramvajové trati (např. pomocí vybudování retenčního systému apod.).

Při realizaci záměru prověřit kapacitu záměru z hlediska vyvolané hlukové zátěže pomocí podrobné hlukové studie na základě podrobného dopravního modelu rozložení dopravních proudů v přilehlých ulicích a navrhnout taková technická opatření, aby nedocházelo k novému překračování hlukových limitů u hlukově chráněných prostor tj. realizovat protihluková opatření - při výstavbě

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlice

nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje, protihluková opatření je možné v následných fázích přípravy stavby realizovat rovněž na hlukově chráněných objektech podél trasy tramvaje – např. pomocí výměny oken). V úvahu přichází rovněž organizační opatření např. v podobě nahrazení nočních tramvajových linek autobusy.

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 vnitrobloku a do vedlejších ulic, tedy ne směrem k ulici Chilská.

Z 2798/00 - Přivedení tramvaje na Prahu 11, vozovna Záběhlce

Ekonomický a Sociální pilíř udržitelného rozvoje										
Referenční cíle udržitelného rozvoje	Sociální pilíř					Hospodářský pilíř				
	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace	1.2 Zajistit dostupnost sportovního využití v kvalitním prostředí	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace v přírodním prostředí	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti	1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit kvalitu bydlení a bezpečnost obyvatel	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury	2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře	2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj cestovního ruchu	2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí
Z2798/00	0	0	0	0	+1/R/dp	0	+2/R/dp	0	0	0
Komentář: <p>Návrh obecně představuje prodloužení stávající tramvajové trati ze Spořilova na Jižní město. To umožňuje z hlediska městské dopravy rozmanitější nabídku směrůvých spojení pro Jižní město méně závislou na průjezdnosti komunikací pro IAD a zároveň odlehčuje o některé přepravní směry trasu metra C. Tím přináší předložený záměr jednoznačný užitek veřejné dopravě pro městské části Praha 4 a Praha 11. Navržená tramvajová trať v délce téměř osmi kilometrů představuje zásadní systémovou změnu městské hromadné dopravy v úseku Michle - Spořilov – Jižní město. Význam navržené trati spočívá zejména ve vytvoření významné části budoucí tzv. Východní tramvajové tangenty, jenž má dále severním směrem pokračovat novostavbou tramvajové trati přes Bohdalec a v prostoru u stanice metra Želivského se má napojovat na stávající tramvajovou síť. Existence východní tramvajové tangenty v celém úseku Želivského – Jižní město by umožnila zásadní redukci autobusové dopravy a vyvolala by koncepční změny dopravních vztahů MHD zejména na území MČ Praha 10 a Praha 11.</p> <p>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 zprostředkované 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.</p> <p>Rovněž dojde ke křížení resp. souběhu se sítěmi technické infrastruktury – kabelovody, 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.</p>										
Akceptovatelnost: <p>Akceptovatelné za dodržení podmínek navržených v rámci SEA</p>										
Opatření: <p>Nejsou navrhována další opatření nad rámec opatření navržených v rámci SEA.</p>										