

**MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČESKÉ REPUBLIKY**

nábřeží Ludvíka Svobody 12/22

P.O. BOX 9

110 15 Praha 1

D-17 / POKOJ 907

Útvar rozvoje hlavního města Prahy

Datum: 19-06-1998

Cj. 4463/98 P. 1/-

Útvar rozvoje hlavního města Prahy

Hradčanské náměstí 8

118 54 Praha 1

*G 107**úřadní zpráva a předání na územní úřad*VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
1329/98/16.4.1998NAŠE ZNAČKA
21 516/98 - 330VYŘIZUJELINKA
ing. Krchová/31433.PRAHA
18.6.1998

věc:

Návrh ÚPn hlavního města Prahy

K návrhu územního plánu hlavního města Prahy Vám zasiláme následující souborné stanovisko Ministerstva dopravy a spojů ČR.

Silniční doprava

Ve výkresové dokumentaci je uveden název silnice „R3“. O kategorii komunikace v této nové trase nebylo dosud rozhodnuto. Dosavadní investorská příprava včetně souhlasného stanoviska MŽP je pro kategorii dálnice - D3. Tato dálnice byla zatím vyjmuta z harmonogramu výstavby dálniční sítě do roku 2005, nikoliv však z dálniční sítě jako takové. Doporučujeme tedy používat název „D3 (R3)“.

Trasu silničního okruhu (dále SO) pokládáme v podstatě za optimální kromě její jiho-východní části podle varianty JVD. Nízké zatížení této části SO potvrzuje malou přitažlivost trasy v úseku Jesenice - Říčany - Dubeč, což následně způsobí přetěžování komunikační sítě uvnitř SO, která není na tuto vysokou zátěž kapacitně dimenzována a její okolí není přiměřeně chráněno před negativními účinky na životní prostředí.

Předpokládáme, že směrové a výškové vedení SO včetně upřesnění tvarů křižovatek (např. MÚK s D8 u Březiněvsí, se Štěrboholskou radiálou a sil. I/12 u Běchovic) bude podrobněji řešeno v rámci dalšího zpracování za aktivní spolupráce ŘSD ČR.

Požadujeme prověřit umístění některých křižovatek na SO s ohledem na malou vzdálenost mezi nimi, která neodpovídá čl. 156 ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic (např. MÚK u Dolních Břežan, MÚK západně od Lochkova a MÚK severně od Počernického rybníka).

K návaznosti komunikační sítě na vnější silniční síť nemáme zásadní připomínky. Předpokládáme, že silniční síť v okolí Prahy bude řešena v rámci ÚP VÚC Pražského regionu. Vedení Štěrboholské radiály vně SO až k hranicím Prahy včetně rozmístění křižovatek bude upřesněno připravovanou studií silnice I/12 v úseku SO - hranice Prahy, kterou zabezpečí ŘSD ČR za spolupráce příslušných městských institucí.

zsv. Vesteckou spojku (SO - Hrnčire - D1) s napojením na D1 pokládáme za nezbytnou v případě existence D3, resp. kapacitní komunikace v trase D3 dle návrhu ÚPn. V případě neexistence Vestecké spojky a MÚK na D1 lze očekávat nadměrný nárůst dopravy na Vídeňské (sil. II/603) a Budějovické s negativními dopady na okolní území.

Nesouhlasíme s návrhem nové MÚK na silnici I/10 východně od MÚK se SO s ohledem na malou vzdálenost mezi těmito křižovatkami. Připojení Horních Počernic na vyšší úř (SO, Vysočanská radiála) požadujeme řešit jiným vhodným způsobem.

Souhlasíme s peáží aglomeračního okruhu (sil. II/101) a SO v úseku Jesenice - Lahovičce - MÚK Třebonice.

Doporučujeme urychlit výstavbu radiál na území Prahy navazujících na silnice I. třídy. Jedná se především o Břevnovskou radiálu v návaznosti na sil. I/6 a Hostivařskou rad. navazující na sil. I/2 (zde zejména s přihlédnutím k výrazné rekreační špičce) - upozorňujeme na nesoulad mezi textovou a grafickou částí ÚPn.

S ohledem na dlouhodobou funkci Vysočanské radiály jako náhrady za severovýchodní segment SO doporučujeme MÚK sil. I/10 - SO - Vysočanská radiála a MÚK Vysočanská radiála - Mladoboleslavská ul. řešit s preferencí vztahu SO - Vysočanská rad. - Mladoboleslavská seve. v druhém případě pokládáme za optimální MÚK ve tvaru trubky.

S návrhem vyhlášení všech akcí souvisejících se SO a radiálních komunikací navazujících na dálnice a silnice I. a II. třídy nacházející se na území hl. m. Prahy za veřejně prospěšné stavby souhlasíme. Konstatujeme však, že u SO lze vyhlásit za veřejně prospěšnou stavbu jen jeho část procházející územím hl. m. Prahy. Z těchto důvodů požadujeme, aby byl SO jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu ÚP VÚC Pražského regionu.

Na závěr k návrhu silniční dopravy uvádíme, že podporujeme návrh místního spojení Dejvic s Bohnicemi nízkovodním mostem přes Vltavu, které v této pražské lokalitě zcela chybí.

Železniční doprava

Výhledový rozvoj železniční dopravy v návrhu ÚPn odpovídá výhledovému stavu, který sledují ČD v dlouhodobé koncepci přestavby železničního uzlu Praha, který představuje těžiště železniční dopravy v celém Pražském regionu včetně vazby na železniční tranzitní koridory do něj napojené.

Investice v uzlu Praha budou realizovány postupně podle možnosti státního rozpočtu a získání státem garantovaných úvěrů. Prioritu v oblasti stanic a uzlů má především zajištění průjezdu uzly ležících na tranzitních železničních koridorech v parametrech odpovídajících tratím do uzlu zaústěných.

Čtyři základní železniční tranzitní koridory, na kterých se soustředí největší koncentrace přepravních proudů jsou postupně modernizovány. Nelze paušálně tvrdit, že touto modernizací budou zrušena úrovněová křížení s pozemními komunikacemi. V souladu s návrhem rozvoje dopravních sítí v ČR se předpokládá, že modernizace III. a IV. koridoru bude ukončena do roku 2010. Lze konstatovat, že nově modernizované úseky I. a II. tranzitního koridoru odpovídají alespoň částečně některým evropským standardům z hlediska bezpečnosti, plynulosti klidnosti jízdy a pod., a to by mělo být ještě zvýrazněno nasazením nových vozidel - výkvných skříní. Do textu požadujeme doplnit, že byla započata modernizace II. tranzitního koridoru, jehož financování bylo již schváleno vládou.

Tvrzení, že zkapacitnění novou dvoukolejnou spojkou mezi Praha - Libeň a Praha - Malešice bude provedeno v rámci modernizace I. koridoru, je nesprávné, protože se v rámci stavby I. koridoru s touto stavbou nepočítá.

Podle zákona č. 266/94 Sb. o drahách resp. usnesení vlády č. 766 z r. 1995 jsou dráhy rozděleny na dráhy celostátní a regionální. V Praze se jedná o regionální trať Praha Bráník - Vrané n. Vltavou - Čerčany s větví Vrané n. Vltavou - Dobříš, u níž je v otázkách výhledu třeba počítat s odlišným přístupem provozovatele ČD, podobně i v případě realizace rychlodráhy Praha - letiště Ruzyně - Kladno. Výchozím materiálem k této problematice by mohly být "Zásady privatizace železnice a podmínek přístupu dopravců na železniční dopravní cestu" zpracované MDS ČR pro jednání vlády.

V odstavci osobní doprava je třeba upřesnit, že částečné ztříkolejnění úseku Praha Smíchov - Praha hl.n. se předpokládá až po r. 2010. Naproti tomu se předpokládá přednostně sledovat ztříkolejnění traťového úseku Praha Běchovice - Praha Libeň do r. 2010 v návaznosti na stavbu Nového spojení.

V souvislosti s uvolňováním některých ploch ČD doporučujeme prozatím ponechat prostor nákladíště Praha Strašnice pro stávající účely.

K VRT máme připomínku, že v textu na str. 56 je nesprávně definovaná vídeňská větev. Tato větev neprochází Českou Třebovou.

S návrhem vedení koridorů VRT souhlasíme za podmínky, že do alternativního vedení všech tří větví nebudou povolovány žádné aktivity do doby schválení VÚC Pražského regionu, kde bude rozhodnuto o jejich definitivním vedení na základě posouzení podle zákona 244/1992 Sb.

Letecká doprava

Současný roční objem přepravy cestujících na letišti Ruzyně je 4,3 mil./1997 a v letošním roce se očekává 4,8 mil. Tím bude dosaženo optimální kapacity nového Terminálu v severní části areálu letiště. Uvedený předpoklad zvýšení na 5 - 7 mil. cestujících v roce 2010 se zdá být podhodnocený. Stejně tak v přepravě zboží, jejíž kapacita byla dosud omezoována nedostatečným Terminálem pro cargo. V současné době se uvádí do provozu v prostoru „Sever“ nový speciální Terminál s roční kapacitou 100 tis. tun zboží a jsou připraveny navazující plochy pro další rozvoj.

S ohledem na zvyšování podílu letecké přepravy zboží a navazující přepravy silniční považujeme za mimořádně důležité vybudování části SO v úseku Řepy - Ruzyně a návazného úseku Řepy - Březiněves.

K návrhu městské hromadné dopravy pro spojení letiště s městem máme tyto připomínky:

Spojení letiště s městem je navrženo prodloužením trasy tramvajové dopravy ve směru Divoká Šárka - Dědina - staré letiště Ruzyně (resp. k jižnímu areálu letiště) a zřízením trasy železniční příměstské dopravy ve směru Praha - letiště Ruzyně a jejím zaústěním do bezprostředního dotyku se severním odbavovacím Terminálem. Podle našeho názoru a na základě studie proveditelnosti dopravního systému PRAK, ovlivní náklady na vybudování navrhované železniční trasy výši jízdenky natolik, že využití lze předpokládat omezeně a jen pro „letecké“ cestující. Naopak zaměstnanci (počet cca 6 000 a bude narůstat) a návštěvníci letiště budou využívat levnějšího tramvajového spojení, které může být doplněno vnitřním autobusovým kyvadlovým spojením mezi konečnou stanicí tramvajové trasy u areálu Jih s areálem Sever. Z tohoto důvodu doporučujeme ještě zvážit možnost „prodloužení“ tramvajové trasy

K Terminálu Sever a od železničního spojení ustoupit. Předpokládáme, že vybudování tramvajové trasy je schůdnější technicky i finančně a může být proto realizováno rychleji a při současném vybudování plošného parkingu Dlouhá míle přispěje k odlehčení zátěže Evropské třídy.

Dalším možným námětem (v delším časovém horizontu) může být prodloužení trasy B metra ze stanice Zličín do areálu Sever a následné zrušení námi navrhované tramvajové „připojky“ Jih - Sever s ponecháním plánované konečné stanice tramvajové dopravy k areálu Jih.

Ochranná pásma stanovená Zákonem a předpisem L 14 OP jsou vyznačena dostatečně. V současné době zahajuje OÚR územní řízení k vyhlášení hlukových ochranných pásem. Podkladem je převzatá Studie autorizované firmy, ve které jsou dotčená území vymezena v pásmech podle stanovených hlukových hladin. Skutečnost, že k vyhlášení těchto pásem zatím nebylo přikročeno zřejmě brání jejich uvedení v ÚPn. Problém však nastává v okamžiku, kdy jednotlivé obce zpracovávají své ÚPn a zde existenci hlukové zátěže včetně jejích důsledků do svého území nepostihnou.

Navrhujeme proto tuto skutečnost zařadit alespoň do textové části ÚPn jako podklad pro následné stanovení příslušného regulativu pro územní plánování dotčených obcí.

Do seznamu veřejně prospěšných staveb doporučujeme zařadit:

1. Rezervní plochu pro vybudování předpolí prahu 24 budoucí nové VPD v kurzu O6R/24L včetně jejího náležitěho rozšíření o ochranná pásma provozní plochy v délce i šířce a přechodových ploch. V souvislosti s předepsaným sklonem přechodových ploch a navazujícího sklonu ochranného pásma vzlet. a přiblížovacího prostoru se podle grafické přílohy ÚPn jeví výše uvedená ochranná pásma v kolizi s mimoúrovňovou křižovatkou SO a R7 v prostoru obce Přední kopanina. Časový horizont pro zahájení provozu nové paralelní dráhy VPD považujeme za nutné posunout před rok 2010, jelikož skutečný rozvoj letecké dopravy překonává dosavadní i optimistické představy.

2. Plochu ohraničenou dnešní východní hranicí areálu letiště Praha - Ruzyně a současnou trasou silnice Praha - Slaný. V tomto prostoru je umístěna ČOVa ČKV zabezpečující celý jižní areál letiště, dále zde probíhá navrhovaná trasa kolejového tělesa pro spojení letiště s městem (ta je již v seznamu veřejně prospěšných staveb obsažena) a jak je výše uvedeno, zasahuje sem ochranné pásmo nové VPD v kurzu O6R/24L.

Vodní doprava

V kap. č. 4. 1. str. 46 požadujeme v 3. odstavci vypustit větu „V roce 1992 bylo přepraveno...“ nebo ji nahradit konstatováním, že se v současné době kapacita vodní cesty ani zdaleka nevyužívá. V dalším odstavci požadujeme nahradit výraz *nákladní* přístavy slovem *veřejné*, neboť takto jsou označeny ve vyhlášce č. 222/1995 Sb. Také další větu je třeba opravit, protože v současné době slouží osobní dopravě cca 10 schválených přístavišť různých společností umístěných většinou na náplavkách obou vltavských břehů v centrální oblasti města (nikoliv jen zmíněný terminál u Jiráskova mostu).

K veřejným přístavům máme několik připomínek:

Přístav Holešovice - levý břeh Vltavy, kosa východní části při vjezdu do bazénu - zde požadujeme zmenšit navrženou plochu zeleně tak, aby nezasahovala do zavlečkovaného území přístavu a plochu přístavu rozšířit až na konec vlečky.

Přístav Smíchov - Cisařská louka (levý břeh Vltavy) - požadujeme rozšířit kategorie území využití oddechu na SO 1, 3, 4, 5 a vyčlenit část území do kategorie ZOS (např. výstavy sport. pravidel a příslušenství).

Přístav Libeň - požadujeme vyčlenit část území přiléhající k přístavní zdi (čelo příst. bazénu) pro přístav.

Kosa bazénu (stará plavba) - požadujeme rozšířit území přístavu v jižní části a vlevo od tohoto území rozšířit plochy území SO a zařadit je do kategorie 1, 3, 4, 5 a část tohoto území zařadit do kat. ZOS.

V kap. 4. 2. 7. upřesňujeme konec 1. odstavce tak, že v současnosti je možné dosáhnout všech vyjmenovaných přístavů (průplav Rýn - Mohan - Dunaj byl před dvěmi lety zprovozněn).

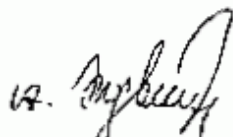
V 2. odstavci doporučujeme nahradit poslední větu takto: „Součástí zlepšování provozních parametrů vodní cesty jsou i úpravy plavebního kanálu v Tróji včetně jeho přemostění.

V 3. odstavci doporučujeme vypustit větu: Vlivem intenzivní osobní... a nahradit ji textem: „Vlivem intenzivní osobní vodní dopravy se plavební komora Smíchov stala nejzatíženější plavební komorou v České republice na hranicích své kapacity. Vzhledem ke skutečnosti, že za tuto komoru není v případě havárie žádná fyzická náhrada, je zde reálné nebezpečí případného zastavení plavby.

V kap. 4. 2. 7. 1 na str. 57 doporučujeme vypustit 1. odstavec (Pro potřeby osobní...) a nahradit jej takto: „Přístav osobní lodní dopravy v centru města bude administrativně upraven do souladu se zákonem o vnitrozemské plavbě.

K nákladní lodní dopravě na str. 57 máme ještě připomínku, že uvedené předpokládané objemy překládek nejsou limitními údaji a budou se měnit v závislosti na zájmech trhu.

Ve směrné části územního plánu je třeba počítat s výhledovým splavněním Berounky podle § 37 Hýskov podle zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě.



ing Leopold Zůbek
ředitel

odboru dopravní politiky, mezinárodních vztahů a životního prostředí