



nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Hlavní město Praha - Magistrát M. M. Prahy
 Hlavní nádraží - Jirgatská 61/20, Praha 1
 ČÍSLO JEDNAČKY: 11111111111111111111
 DOKLÁČENO DNE: 26-07-2013
 ZADÁVATEL: M. M. Prahy
 POČET LITERNÝCH PRÁVK: 1
 POČET DOKLÁČEK: 1
 M. M. Prahy
 DANA MULAČOVÁ

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Naše značka
215/2018-910-UPB/9

Vvřizuje / linka

Praha
26.07.2018

Věc: Návrh územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitní plán)

STANOVISKO

Ministerstvo dopravy je podle § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ústředním orgánem a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. § 22 citovaného zákona dále stanovuje, že ministerstva zpracovávají koncepce rozvoje svěřených odvětví.

Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán podle § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle § 56 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, podle § 88 odst. 1 písm. k) a l) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů a podle § 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů,

k návrhu územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitní plán) vydává stanovisko podle § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, (dále jen „stavební zákon“), obdobně podle § 149 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů:

Úvodem bychom rádi za resort dopravy požádali o důkladné dopracování Metropolitního plánu z hlediska všech druhů dopravy. Doprava je nedílnou součástí hlavního města Prahy, bez které by nemohlo jako celek fungovat.

Ve výroku požadujeme doplnit v souladu s § 2 odst. 9 stavebního zákona stavby vedlejší (související stavby), které jsou nedílnou součástí staveb hlavních. Uvedený požadavek je uplatněn v souladu s metodickým pokynem Ministerstva pro místní rozvoj „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“.

V odůvodnění bod 2.2.5. ke kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura požadujeme odstranit v textu „protihlukové valy, protihlukové stěny, ochranná zeď, apod.“ Důvodem tohoto požadavku je, že projekty dopravní infrastruktury ve většině případů, pokud nejsou vedeny v tunelové trase a z hlukových studií nevyplynula nutná potřebnost protihlukových opatření, nejsou jejich součástí. Navíc dle § 77 zákona č. 258/2000 Sb., ochrany veřejného zdraví,



je naopak povinností investorů obytné zástavby zajistit ochranu před hlukem tam, kde je již dopravní záměr v ÚP vymezen. Navíc upozorňujeme, že ochranná zeleň je brána hlukovými experty za neúčinný prostředek z hlediska snižování hluku z dopravy.

Upozorňujeme, že v odst. (23) strana 16 ve schválené Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č.1 je uvedeno „... Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).“

DOPRAVA DRÁŽNÍ

Z hlediska drážní dopravy souhlasíme s projednávaným návrhem územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitní plán) **za následujících podmínek:**

- 1) Požadujeme upravit a vymezit koridor veřejně prospěšné stavby celého úseku Praha-Bubny – Letiště Václava Havla Praha, včetně úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín.
- 2) Požadujeme vymezit koridor veřejně prospěšné stavby pro stavbu Praha – Mladá Boleslav – Liberec.
- 3) Požadujeme úpravu a nastavení regulativů a vymezení ploch dle „Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha“, tak, aby byla umožněna realizace navržených lokalit pro odstavy vlaků.
- 4) V rámci stanovení prioritních úseků Rychlých spojení požadujeme, aby při zpracování Metropolitního plánu bylo následně (v rámci řízení) umožněno překlopení územních rezerv na koridory veřejně prospěšných staveb, a to především v úseku Praha-Běchovice – Poříčany a Odbočka Balabenka – sever ve směru na Litoměřice.
- 5) Požadujeme navrženou trasu cyklostezky, která spojuje ulici Na Florenci s ulicí Hyberská (Opletalova) vypustit.
- 6) Na základě zpracovaného záměru projektu „Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží“, který je nedílnou součástí úprav Masarykova nádraží, požadujeme záměr do Metropolitního plánu zpracovat.

Odůvodnění:

Ad) Drážní doprava

Ad 1) Oprávněný investor, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace („dále jen SŽDC“), požádala v roce 2017 o pořízení dvou souběžně projednávaných změn územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy („dále jen ÚP SÚ HMP“), a to v úseku Praha-Bubny – Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha. Jedná se o dvě samostatné změny ÚP SÚ HMP, které budou souběžně projednávány. Dne 7.12.2017 Výbor pro územní rozvoj a územní plán Zastupitelstva hl. m. Prahy doporučil schválení obou podnětů. V současné době na úsek Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, probíhá aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Na základě výše uvedeného je ve výroku uplatněna předmětná podmínka.

Ad 2) V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec, v rámci které je ve všech variantách navrhováno zdvoukolejnění úseku trati na území hlavního města Prahy a elektrizace trati č. 070, včetně dílčích úprav směrového vedení trati a úprav železničních stanic a zastávek. Tato stavba vede k významnému zlepšení příměstské železnice.

Předpokládané dokončení studie proveditelnosti je koncem letošního roku. Na základě výše uvedeného požadujeme vymezit koridor veřejně prospěšné stavby pro stavbu Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

Ad 3) V současné době byla dokončena „Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha“, jejímž cílem bylo nalezení vhodných lokalit pro odstavy a ošetření vlaků osobní dopravy. Při zpracování studie byla věnována maximální snaha, aby plochy pro odstavování byly navrženy v plochách s funkčním využitím pro železniční dopravu v současně platném územním plánu hl. m. Prahy, nebo v dlouhodobě držených územních rezervách. Výraznější zásahy se předpokládají především v lokalitách Slatiny, Strašnice, Trnkov (A.11, B2.1, B2.2 a B.3) a v oblasti Běchovic (C2.1 a C2.2). Navržené plochy v lokalitě Štadler (B7.1, B7.2, A.15.1, A.15.2) vnímáme naopak jako problematické a budou součástí další diskuze. V rámci Metropolitního plánu proto žádáme o úpravu, nastavení regulativů a vymezení ploch tak, aby byla umožněna realizace navržených lokalit pro odstavy v souladu se zaslánými podklady. Na základě výše uvedeného požadujeme předmětné odstavné plochy doplnit do dotčených lokalit. Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha je zaslána v příloze na CD1 – Drážní doprava.

Ad 4) S ohledem na stanovení prioritních úseků Rychlých spojení („dále jen RS“) je vyvíjena maximální snaha o urychlení realizace některých úseků vysokorychlostních tratí. V současné době SŽDC předpokládá brzké zahájení zpracovávání dokumentací pro územní rozhodnutí pro první úseky RS, a to především v úseku Praha-Běchovice – Poříčany a Odbočka Balabenka – sever ve směru na Litoměřice. V této souvislosti je předpokládáno, že v průběhu podzimu letošního roku bude SŽDC uplatňovat požadavek na překlopení územních rezerv na koridor veřejně prospěšné stavby v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, tak aby bylo možné pokročit v přípravě těchto prioritních staveb. Žádáme proto, aby i v rámci pokračování zpracování Metropolitního plánu bylo následně umožněno jejich překlopení.

Ad 5) S navrženou trasou cyklostezky, která spojuje ulici Na Florenci s ulicí Hybernská (Opletalova) nesouhlasíme. Tato cyklostezka je vedena přímo v trase budoucí stavby nadchodu, který má být vybudován v rámci stavby „Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží“. V současné době je připravována dokumentace pro územní rozhodnutí a lávka je určena pouze pro pěší veřejnost. Na obou koncích jsou pro překonání kolejiště navrženy výtahy. Technické řešení, které by umožnilo plynulý přejezd cyklistů nad kolejištěm po lávce, není technicky řešitelné. Z výše uvedených důvodů je ve výroku požadováno vypuštění cyklostezky.

Ad 6) Oprávněný investor SŽDC nechal zpracovat záměr projektu „Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží“, který je nedílnou součástí úprav Masarykova nádraží. V příloze na CD1 – Drážní doprava, přikládáme situaci studie zastřešení. Na základě odůvodnění požadujeme zapracování záměru do Metropolitního plánu.

DOPRAVA SILNIČNÍ

Z hlediska dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnic a silnic I. třídy souhlasíme s projednávaným návrhem územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitní plán) za následujících podmínek:

7) Požadujeme stavbu Pražského okruhu (dále jen D0) vymezit jako VPS včetně staveb vedlejších (souvisejících), a to v souladu s aktuálními technickými dokumentacemi minimálně v šíři 300 m s odpovídajícím rozšířením v prostoru plánovaných křižovek a souvisejících přeložek s tím, že některé související stavby, jejichž rozsah nelze v tuto chvíli specifikovat, mohou být umístěny i mimo vymezený koridor.

8) Koridory pro stavby D0 511, 518, 519 a 520 požadujeme vymezit dle platných technických dokumentací, nikoliv pouze v rozsahu silničního tělesa.

9) Požadujeme v textové část „Část šestá: Dopravní infrastruktura“, článek 118 – Komunikační systém, odst. (5) vypustit text „Toto rozlišení označuje závazný minimální rozsah podpovrchových úseků“.

10) Stavbu přeložky silnice I/12 požadujeme zařadit mezi VPS včetně všech souvisejících staveb s tím, že některé související stavby mohou být umístěny i mimo vymezený koridor.

11) Požadujeme pro VPS přeložky silnice I/12 vymezit koridor minimálně v šířce 150 m s odpovídajícím rozšířením v místech plánovaných křižovatek a souvisejících přeložek.

12) Do návrhu Metropolitního plánu požadujeme zpracovat, vymezit a chránit následující rozvojové záměry.

- a) Koridor pro VPS zkapacitnění D0 510 Satalice – Běchovice včetně souvisejících úprav mimoúrovňových křižovatek („dále jen MÚK“) požadujeme vymezit v šíři 150 m.
- b) Koridor pro VPS zkapacitnění D0 515 v úseku MÚK Slivenec – MÚK Třebonice včetně úpravy souvisejících křižovatek.
- c) Koridor pro VPS zkapacitnění dálnice D10 na šestipruhovém uspořádání v kategorii D33,5.
- d) Koridor pro modernizaci stávající silnice I/4 v šíři 100m mimo zastavěné území. V zastavěném území požadujeme v plochách podél stávající silnice I/4 umožnit stavby dopravní infrastruktury.
- e) Koridor VPS minimálně v šíři 50 m pro umístění komunikace na území městské části Kolovraty jako dopravní propojení ulic Kolovratská a Lipanská, pro napojení plánovaného střediska dálniční údržby SSÚD a DO PČR Říčany na D0 v prostoru MÚK Lipany.

13) V textu i ve výkresech Metropolitního plánu požadujeme nahradit označení „rychlostní silnice“(R) označením „dálnice“ (D).

Odůvodnění:

Ad) dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnic a silnic I. třídy

Ad 7) Koridor D0 je vymezen zejména pro stavbu hlavní s tím, že některé stavby související (dle § 2 odst. (9) zákona č. 183/2006 Sb., stavby vedlejší), jejichž rozsah nelze v současné době specifikovat, např. přeložky technické infrastruktury (přeložky inženýrských sítí), opatření pro zajištění odvodnění a retenci vod mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor. Upozorňujeme, že mezi veřejně prospěšné stavby požadujeme zařadit D0 včetně všech součástí a příslušenství (§12 a §13 zákona č.13/1997Sb., o pozemních komunikacích) a všech vyvolaných staveb a staveb souvisejících nezbytných pro zajištění výstavby a řádné užívání stavby (§ 170 zákona č. 183/2006 Sb.).

Vzhledem k tomu, že u veřejně prospěšné stavby se nejedná pouze o hlavní stavbu, ale veřejně prospěšné jsou i její součásti, příslušenství a stavby související (vyvolané), je ve výroku stanoviska uplatněna předmětná podmínka.

Uvedený požadavek je v souladu s Metodickým doporučením „Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu“ vydaného Ministerstvem pro místní rozvoj.

Ad 8) V předloženém návrhu Metropolitního plánu jsou koridory pro stavby D0 511, 518, 519 a 520 vymezeny přibližně v rozsahu silničního tělesa, což je **nedostatečné** s ohledem na stupeň přípravy jednotlivých staveb. Jedná se o možnosti úprav jak výškových tak směrových parametrů, které mohou ovlivnit rozsah záborů a výkopů, proto považujeme ve výroku šíři min. 300 m viz Ad 7).

Pro úplnost Vám v příloze na CD1 – Silniční doprava zasíláme záměry D0 511, 518, 519 a 520, pro které jsou v současné době zpracovány následující technické dokumentace, a které Vám zasíláme jako podklad pro vymezení koridorů v Metropolitním plánu:

- D0 511 Běchovice – D1, DÚR (Sdružení konsorcium AFSA, 04/2018)

- D0 518 Ruzyně – Suchdol, TS (Pragoprojekt a.s., koncept 01/2018)
- D0 519 Suchdol – Březiněves, TS (AF CITYPLAN, koncept)
- D0 520 Březiněves – Satalice, TS (Pragoprojekt a.s., koncept 05/2018)

Ad 9) V návrhu Metropolitního plánu jsou rozlišeny koridory pro komunikace vedené po povrchu a pro komunikace vedené v tunelu, resp. komunikace zakryté. Zásadně nesouhlasíme, s tím, aby v územním plánu byl vymezován závazný minimální rozsah podpovrchových úseků. Proto je výroku stanoviska uplatněna předmětná podmínka.

V grafické části ÚP souhlasíme s vymezením tunelového úseku pouze v oblasti Suchdola a to pouze v mezikřižovatkovém úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou (dále jen MÚK) Suchdol a MÚK Rybářka, kde je řešení stavby D0 518 v tunelu limitováno vedením stavby v těsném kontaktu s obytnou zástavbou. Konkrétní rozsah tunelových úseků bude řešen v rámci podrobných technických dokumentací v souladu s podmínkami stanovenými v rámci procesu EIA. Vymezení dílčích úseků, které jsou řešeny v tunelu, nebo jako zakryté, v územním plánu považujeme za podrobnost, která neodpovídá podrobnosti územního plánu, ale je řešena na úrovni EIA a podrobných technických studií.

Ad 10) Přeložka silnice I/12 je vymezena zejména pro stavbu hlavní s tím, že některé stavby související (dle § 2 odst. (9) zákona č. 183/2006 Sb., stavby vedlejší), jejichž rozsah nelze v současné době specifikovat, např. přeložky technické infrastruktury (přeložky inženýrských sítí), opatření pro zajištění odvodnění a retenci vod mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.

Vzhledem k tomu, že u veřejně prospěšné stavby se nejedná pouze o hlavní stavbu, ale veřejně prospěšné jsou i její součásti, příslušenství a stavby související (vyvolané), je ve výroku stanoviska uplatněna předmětná podmínka.

Ad 11) V předloženém návrhu Metropolitního plánu je vymezen koridor pro přeložku silnice I/12 – Pražský okruh (SOKP) – hranice hl. m. Prahy. Na přeložku silnice je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) „I/12 Běchovice – Úvaly“ (Pudis a.s.). V příloze přikládáme situaci přeložky na CD1 – Silniční doprava. V současné době probíhá její projednávání a příprava k územnímu řízení. Ministerstvo životního prostředí vydalo 28.2.2018 k záměru přeložky I/12 „Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru“. V souladu s požadavky uplatněnými k zadání Metropolitního plánu je ve výroku stanoviska uplatněna předmětná podmínka.

Ad 12) Na území hlavního města Prahy jsou sledovány další rozvojové záměry, které nejsou v návrhu ÚP uvedené a pro které požadujeme v Metropolitním plánu vymezit a chránit koridory. Jednotlivé situace silničních staveb zasíláme na CD1 – Silniční doprava.

- a) Koridor pro VPS zkapacitnění D0 510 Satalice – Běchovice včetně souvisejících úprav mimoúrovňových křižovatek požadujeme vymezit v šíři 150m. Jedná se o rozšíření D0 510 na kompaktní šestipruhovou komunikaci včetně úprav MÚK prověřené v DÚR (Ing. Lebeda, spol. s.r.o., 01/2018).
- b) Koridor pro VPS zkapacitnění D0 515 v úseku MÚK Slivenec – MÚK Třebonice včetně úpravy souvisejících křižovatek. Koridor požadujeme vymezit v šíři 150 m s odpovídajícím rozšířením v plochách křižovatek, zejména MÚK Třebonice. Potřeba rozšíření o jeden jízdní pruh v každém směru (uspořádání 3+3 jízdní pruhy) vyplynula z výrazného nárůstu intenzit dopravy v předmětném úseku D0 po zprovoznění staveb D0 512, 513 a 514. Na zkapacitnění D0 Slivenec – Třebonice byla zpracována technická studie (PGP 10/2016), vyhledávací studie „Zkapacitnění MÚK Třebonice“ (ADVISA s.r.o., koncept 06/2017), které Vám jako podklad pro vymezení koridoru zasíláme v příloze. Území dotčené uvedeným zkapacitněním se týká městských částí Třebonice, Řeporyje, Holyně a Slivenec.

- c) Koridor pro VPS zkapacitnění dálnice D10 na šestipruhé uspořádání v kategorii D33,5. Potřeba zkapacitnění dálnice D10 v úseku MÚK Satalice (D0) – MÚK Brandýs nad Labem (exit 10) je vyvolána významným nárůstem intenzit dopravy dle srovnání výsledků aktuálního sčítání dopravy s výsledky z roku 2010. Kategorie D 33,5 je v souladu s platnou Kategorizací dálnic a silnic I. třídy schválenou Ministerstvem Dopravy. Pro zkapacitnění dálnice požadujeme vymezit koridor minimálně v šíři 150 m s odpovídajícím rozšířením pro úpravy MÚK Satalice a MÚK Radonice. Aktuálně je zpracována vyhledávací studie „D0 MÚK Satalice – MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“, (VPÚ DECO Praha a.s., 09/2017).
- d) Koridor pro modernizaci stávající silnice I/4 v šíři 100 m mimo zastavěné území. V zastavěném území požadujeme v plochách podél stávající silnice I/4 umožnit stavby dopravní infrastruktury. Prověření parametrů stávající silnice I/4 a návrh stavebních opatření bylo předmětem technické studie D4 SOKP – Řitka (PUDIS a.s. 04/2016). Cílem studie byla identifikace a odstranění bezpečnostních rizik a návrh úprav pro převedení silnice do parametrů dálnice v souladu s platnými technickými předpisy. Na základě projednání a obdržených připomínek bude technické řešení upraveno a rozpracováno do podrobné technické studie. Součástí úprav bude i prověření možnosti zachování křižovatky Zbraslav střed a zrušení MÚK Lipence. Možnost zrušení MÚK Lipence požadujeme v ÚP zohlednit.
- e) Koridor VPS minimálně v šíři 50 m pro umístění komunikace na území městské části Kolovraty jako dopravní propojení ulic Kolovratská a Lipanská, pro napojení plánovaného střediska dálniční údržby SSÚD a DO PČR Říčany na D0 v prostoru MÚK Lipany. Připojení SSÚD a DO PČR Říčany na SOKP/D0, st. 511 bylo prověřeno v technické studii (Sudop Praha, 04/2017). K dalšímu sledování byla doporučena varianta C, která je aktuálně prověřována technickou studií. V souvislosti se zajištěním dopravního napojení SSÚD Říčany zároveň požadujeme v Metropolitním plánu vymezit koridor v šíři minimálně 20m pro rozšíření dílčího úseku ulice Kolovratská podél plochy vymezené v ÚP Říčan pro SSÚD.

Ad 13) Zákonem č. 268/2015 Sb., ze dne 15. září 2015 se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Zákon nabyt účinnosti 31.12.2015. Významnou částí novely jsou změny související s tzv. novým pojetím dálniční sítě kdy je rušen pojem „rychlostní silnice“ V souladu s uvedeným požadujeme ve výroku stanoviska uplatněna předmětná podmínka.

DOPRAVA VODNÍ

Z hlediska vodní dopravy souhlasíme s projednávaným návrhem územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitní plán) **za následujících podmínek:**

14) Ve výroku textu v článku 31 – Základní členění dopravní infrastruktury, odst. (8) požadujeme doplnit následující text: „Cílem citylogistiky je zejména snížení zatížení velkoměsta těžkou silniční dopravou, s pozitivními důsledky v podobě nižšího zatížení komunikací, jejich opotřebení, snížení hluku i exhalací“.

15) V článku 121 – Systém veřejné dopravy, odst. (1) požadujeme doplnit „bod h) vodní doprava – přívozy“

16) V článku 130 – Vodní doprava, odst. (2) požadujeme větu „Vodní cesta je vymezena v celé délce řeky ...“ upravit takto „Vodní cesta je vymezena v celé **šířce** řeky, pokud není šířka omezena plavebními znaky, ...“, včetně doplnění do Odůvodnění Kapitola 2 – Vodní doprava. Zároveň upravit grafickou část tak, že do vodní cesty nebude zahrnuto jen území v šířce 15 m od osy linie liniové značky dopravní infrastruktury na obě strany, ale celá skutečná šířka řeky, eventuálně omezená plavební dráha plavebními znaky.

17) V článku 130 – Vodní doprava, odst. (2) požadujeme do věty „Metropolitní plán vymezuje koridor vodní cesty, ...“ doplnit text „..., koridor územní rezervy pro výhledové splavnění řeky Berounky a ...“.

18) V článku 130 – Vodní doprava, odst. (4) požadujeme do výčtu přístavišť doplnit stávající veřejné přístaviště „Praha – nábreží Edvarda Beneše“.

19) V článku 130 – Vodní doprava, odst. (5) požadujeme do věty „Zřizování přístavišť ...“ doplnit text „Zřizování přístavišť i zřizování překladišť nákladní vodní dopravy pro systém zásobování města „city-logistika“...“.

20) V rámci Metropolitního plánu požadujeme vymezit do přístavu Radotín i železniční napojení.

21) V grafické části Metropolitního plánu požadujeme u stávajících přístavů vymezit pozemní část a správně vymezit plochy přístavů a překladišť na vodní cestě, a to včetně funkčního vymezení prostor u vodní cesty pro lokální zpracovatelské provozy vázané na vodní dopravu. Zároveň požadujeme zachovat stávající osvědčená místa překládky včetně lokálního zpracování stavebních hmot dopravovaných vodní dopravou v rámci citylogistiky (např. výroba betonu) v lokalitách Rohanský ostrov a Trója, které přibližují výrobu betonu stavenišť v centru města a výrazně omezují dopravní zatížení radiálních komunikací a navrhnout rozšíření těchto funkcí v dalších lokalitách.

Odůvodnění:

Ad) Vodní doprava

Ad 14) Ve smyslu Koncepce vodní dopravy vzaté na vědomí vládou ČR v září 2017, Strategického cíle „Využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně-provozních opatření“, Specifického cíle „využití potenciálu vodní dopravy při zásobování center velkých měst (citylogistika)“ je požadováno doplnit, že „Cílem city-logistiky je zejména snížení zatížení velkoměsta těžkou silniční dopravou, s pozitivními důsledky v podobě nižšího zatížení komunikací, jejich opotřebení, snížení hluku i exhalací.“ V tomto smyslu je třeba uplatňovat konsensuální řešení zájmů dopravních a rekreačních na březích řeky.

Cílem je podporovat nové koncepty zásobování měst založené na principech citylogistiky - jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách lze využít vodní dopravu (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a komunálních odpadů). Cílem citylogistiky je zejména snížení zatížení velkoměsta těžkou silniční dopravou, s pozitivními důsledky v podobě nižšího zatížení komunikací, jejich opotřebení, snížení hluku i exhalací. K tomuto uvádí i akční program Evropské Komise NAIADES II: „Města by ve svých plánech udržitelné městské mobility a strategiích pro městskou logistiku měla plně zohlednit přepravu nákladů a odpadů pomocí vnitrozemské vodní dopravy.“

Ad 15) V současné době již funguje síť přívozů, vodní doprava je nedílnou součástí systému veřejné dopravy na území hlavního města Prahy a je potenciál pro jejich další rozvoj v rámci systému veřejné dopravy, proto je ve výroku uplatněna předmětná připomínka. Jedná se tak o zpřesňující popis stávajícího stavu.

Ad 16) Vodní cesta je vymezena v celé šířce řeky, tj. „od břehu ke břehu“, pokud není šířka omezena plavebními znaky (v současné podobě je vodní cesta vymezena liniovou značkou dopravní infrastruktury, přičemž je do ní zahrnuto pouze území v šířce 15 m od osy linie na obě strany). Takto je vodní cesta stanovena na základě zákona 114/1995 Sb. a prováděcí vyhlášky 222/1995 Sb. a zakreslena v plavebních mapách, které vydává Státní plavební úřad.

Ad 17) Berounka je sledovanou dopravně významnou využitelnou vodní cestu, vymezenou zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění, vedenou vodním tokem Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín. Pro koridor územní rezervy pro výhledové splavnění řeky Berounky (tj. plavební kanál s plavební komorou včetně návrhu přístavu) je v současné době zpracována dokumentace „Generel splavnění řeky Berounky z Prahy do Berouna pro I. třídu“, (Pöry Environment a.s., 6/2016).

Ad 18) Stávající veřejné přístaviště „Praha – nábreží Edvarda Beneše“, je umístěno na levém břehu Vltavy mezi Čechovým a Štefánikovým mostem, proto požadujeme jeho doplnění do výroku Metropolitního plánu.

Ad 19) Cílem Koncepce vodní dopravy v rámci Strategického cíle „Využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně-provozních opatření“, Specifického cíle „využití potenciálu vodní dopravy při zásobování center velkých měst (citylogistika)“ je podporovat nové koncepty zásobování měst založené na principech citylogistiky - jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách lze využít vodní dopravu (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a komunálních odpadů). Územní plán nezachovává stávající osvědčená místa překládky včetně lokálního zpracování stavebních hmot dopravovaných vodní dopravou v rámci city-logistiky (např. výroba betonu) v lokalitách Rohanský ostrov a Trója, které přibližují výrobu betonu stavenišťům v centru města a výrazně omezují dopravní zatížení radiálních komunikací. Zároveň územní plán ani nenavrhuje rozšíření těchto funkcí v dalších lokalitách (kromě Radotína, kde územní plán rozvoj navrhuje). Proto je ve výroku požadováno doplnění týkající se překladišť.

Ad 20) V odůvodnění Metropolitního plánu je uváděn významný potenciál přístavu Radotín spočívající v jeho poloze s kvalitní vazbou na kapacitní silniční síť. Na základě strategických dokumentů Ministerstva dopravy, kterými jsou „Dopravní politika“, „Dopravní sektorová strategie“ i „Koncepce vodní dopravy“, považujeme za nezbytné vymezit do tohoto přístavu i železniční napojení.

Nová politika EU pro dopravní infrastrukturu vymezila hlavní síť a jeho součástí je 94 hlavních evropských přístavů včetně přístavu Radotín. Při podpoře projektů společného zájmu na globální síti TEN-T v oblasti železniční infrastruktury by dle nařízení TEN-T (čl. 14) měla být upřednostněna opatření, která vedou k propojení železniční dopravní infrastruktury s infrastrukturou vnitrozemských přístavů a zároveň při podpoře projektů společného zájmu na globální síti TEN-T v oblasti infrastruktury vnitrozemských vodních cest by dle nařízení TEN-T (čl. 18) měla být upřednostněna opatření, která vedou k propojení infrastruktury vnitrozemského přístavu s železniční nákladní a silniční dopravní infrastrukturou. Přístav Radotín musí naplnit požadavek na multimodální napojení vodní cesty jako hlavní síť TEN-T pro nákladní železniční dopravu. S tímto počítají i výše uvedené strategické dokumenty Ministerstva dopravy.

Ad 21) Stávající přístavy jsou vymezeny „pouze“ bodovou značkou dopravní infrastruktury, přičemž za součást této značky se uvažuje plocha kruhu o poloměru 70 m, se středem ve značce, což v některých případech neobsáhne celou stávající plochu přístavu. S existencí pozemní části veřejného přístavu jako nezbytné součásti veřejných přístavů počítá i zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, když definuje přístav a jeho pozemní část – podle tohoto zákona přístav tvoří „soubor pozemků, staveb, zařízení včetně plovoucích zařízení, pozemních komunikací nebo jejich součástí a drah bezprostředně územně a funkčně souvisejících s přilehlou částí vodní cesty a navazujících na ni (dále jen „**pozemní část**“

přístavu“).“ Vodní částí přístavu se pak podle tohoto zákona rozumí zejm. přístavní bazén, vodní plocha potřebná pro stání plavidel a další.

Stávající vymezení přístavů je následující:

Veřejný přístav Praha – Radotín (přístav tvoří levý břeh Berounky v říčním km 0,65 – 1,20 s přilehlou pozemní částí);

Veřejný přístav Praha – Smíchov (přístav tvoří přístavní bazén na levém břehu Vltavy v říčním km 57,24 – 55,54 s přilehlou pozemní částí);

Veřejný přístav Praha – Holešovice (přístav tvoří přístavní bazén na levém břehu Vltavy a levý břeh Vltavy v říčním km 49,31 – 46,64 s přilehlou pozemní částí);

Veřejný přístav Praha – Libeň (přístav tvoří přístavní bazény na pravém břehu Vltavy v říčním km 48,74 – 47,54 s přilehlou pozemní částí).

V příloze Vám zasíláme na CD plochy určené pro stávající přístavy.

DOPRAVA LETECKÁ

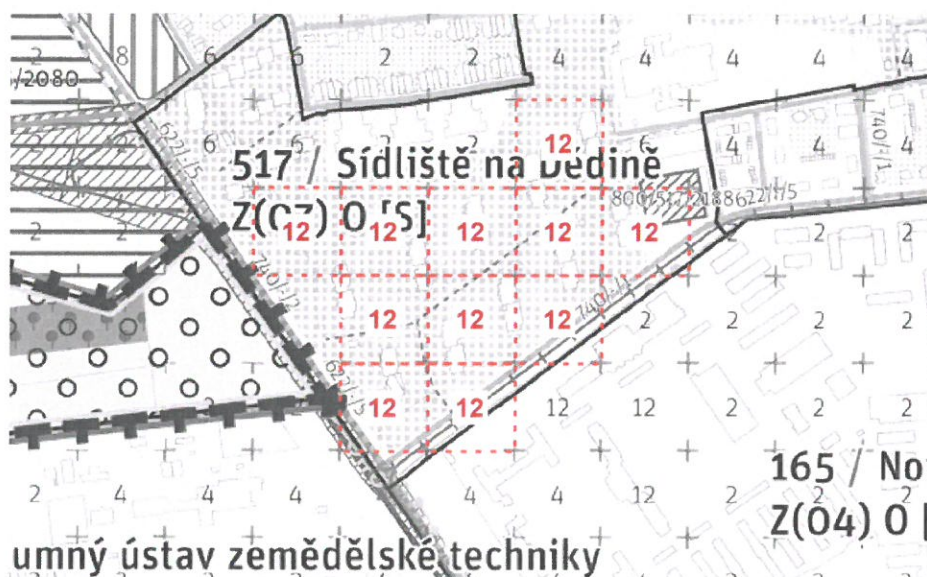
Z hlediska letecké dopravy **souhlasíme** s projednávaným návrhem územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitní plán) **za následujících podmínek**:

22) V textu i ve výkresech závazné části i odůvodnění Metropolitního plánu požadujeme nahradit obchodní název Letiště Václava Havla Praha oficiálním názvem Letiště Praha/Ruzyně.

23) V textu i ve výkresech Metropolitního plánu požadujeme nahradit pojem „vzletová a přistávací dráha“ pojmem „dráha ke vzletům a přistávání“, v souladu s § 36 odst. 1 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

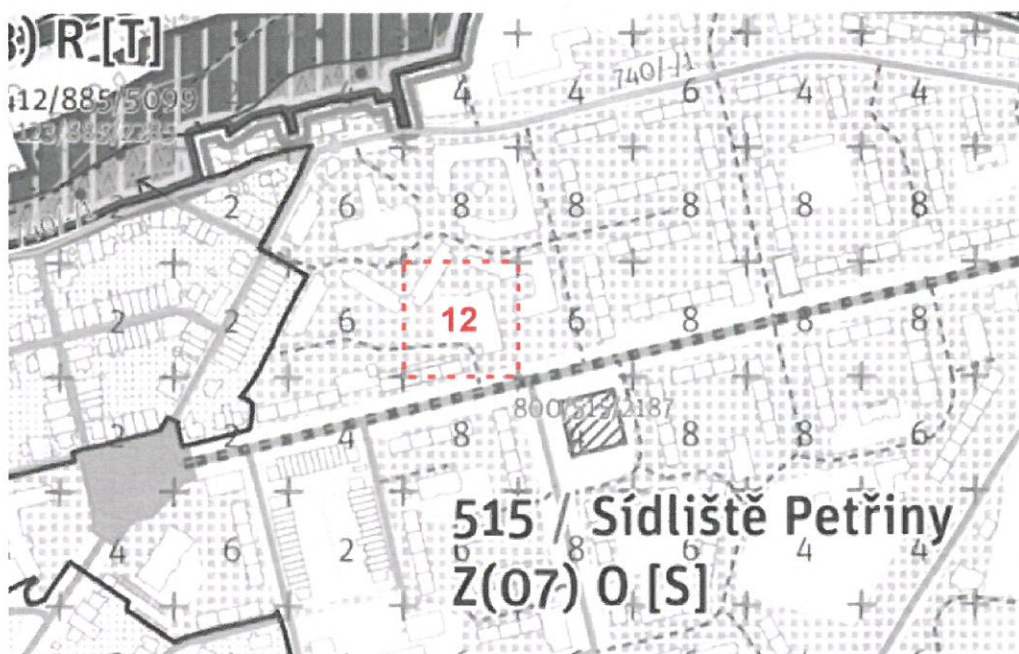
24) V textu i ve výkresech Metropolitního plánu požadujeme nahradit pojem „paralelní vzletová dráha“ pojmem „paralelní dráha“ anebo „paralelní dráha ke vzletům a přistávání“.

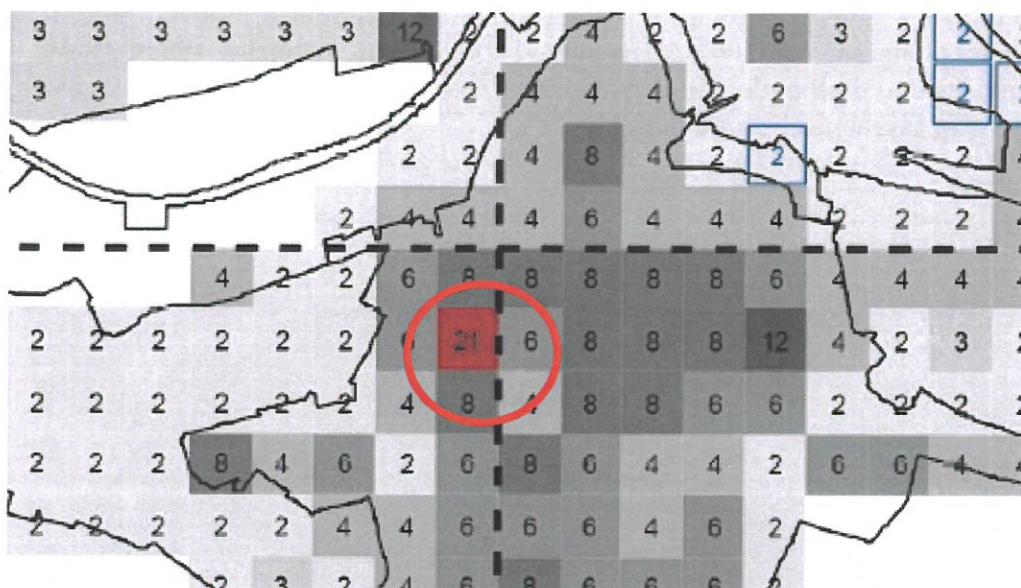
25) Požadujeme rozmezí podlažnosti 21, která je stanovena pro plochy výškové regulace v rozsahu stávajícího sídliště Dědina snížit na rozmezí podlažnosti 12.





26) Požadujeme rozmezí podlažnosti 21, která je stanovena pro plochy výškové regulace v rozsahu výškového hotelového domu na sídlišti Petřiny snížit na rozmezí podlažnosti 12.





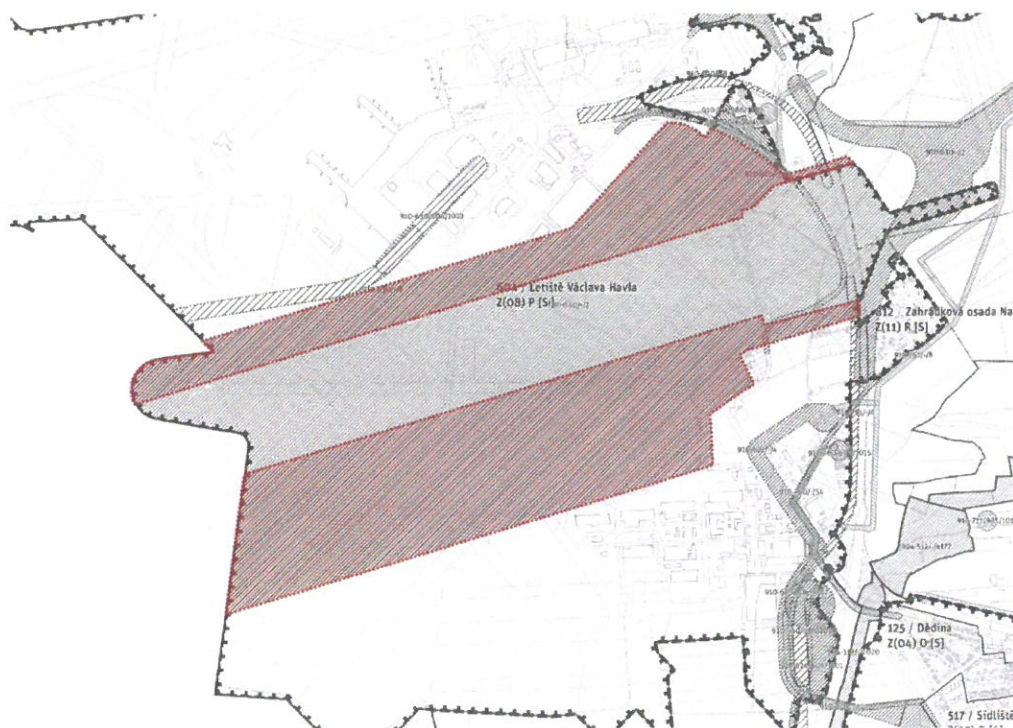
27) Ve výkrese č. Z03 - Výkres infrastruktury, požadujeme označit symbol stávající dráhy ke vzletům a přistávání RWY 12/30 symbolem „ke zrušení“, analogicky jevům technické infrastruktury navrženým „ke zrušení“.



28) Znění Článku 129 odst. 4 požadujeme upravit takto (červeným přeškrtnutým písmem: rušený text, červeným tučným podtrženým písmem: nově doplňovaný text):

„(4) Metropolitní plán vymezuje koridor pro navrhovanou paralelní ~~vzletovou a přistávací~~ dráhu ke vzletům a přistávání RWY 06R/24L Letiště ~~Václava Havla~~ Praha Ruzyně a všechny související stavby a zařízení podmiňující provoz této dráhy a pro umístění souvisejících drah a ploch určených k pohybu a stání letadel a staveb sloužících k zajištění leteckého provozu (zejména odbavovacích ploch, stání pro motorové zkoušky, obslužných komunikací, apod.), která které zajistí vyšší kapacitu jeho dráhového systému letiště.“

Ve výkrese č. Z04 - Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací, požadujeme zvětšit plochu veřejně prospěšné stavby č. 910-660/-/1 pro novou paralelní dráhu (RWY 06R/24L) o plochy souvisejících drah a ploch určených k pohybu a stání letadel a další stavby a zařízení podmiňují provoz navrhované paralelní dráhy.



Odůvodnění:

Ad) Letecká doprava

Ad 22) Název Letiště Václava Havla Praha je obchodním názvem letiště. Oficiálním názvem dle Úřadu pro civilní letectví, stejně jako dle Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) je Letiště Praha/Ruzyně. Není žádný důvod užívat v Metropolitním plánu jiný název, než je oficiální název Letiště Praha/Ruzyně, zvláště v případě, kdy Metropolitní plán sám v poznámce pod čarou č. 25 deklaruje, že oba názvy jsou vzájemně nahraditelné. Není důvod upřednostňovat obchodní název před oficiálním. Na základě výše uvedeného je ve výroku požadováno užívat v Metropolitním plánu oficiální název.

V této souvislosti je vhodné upozornit na zmatečnost poznámky pod čarou č. 25, která dvakrát uvádí stejný název „letiště Praha-Ruzyně“ a dále uvádí, že označení „Letiště Václava Havla Praha“ je totéž, jako označení „Letiště Václava Havla Praha“.

Ad 23) Územně plánovací dokumentace má používat pojmy definované v platných právních předpisech, pokud obsah daného pojmu aplikovaného v předmětné územně plánovací dokumentaci plně odpovídá obsahu daného pojmu definovaného v předmětném právním předpisu. Definice pojmu „vzletová a přistávací dráha“ dle Článku 129, odst. 1 písm. b) je obsahově identická s definicí pojmu „dráha ke vzletům a přistávání“ dle § 36 odst. 1 písm. a) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Není tedy žádný důvod k zavádění jiného pojmu pro obsahově identický pojem definovaný v zákoně o civilním letectví. Náhrada pojmu definovaného v platném zákoně jiným, jen podobně znějícím pojmem, je matoucí a zvyšuje riziko výkladových obtíží v navazujících správních řízeních. Proto ve výroku požadujeme užívat správně definované pojmy vyplývající ze zákonů.

Ad 24) Plánovaná tzv. „paralelní dráha“ má sloužit primárně k přistávání letadel, označení „paralelní vzletová dráha“, jak je uvedeno např. v cílovém charakteru lokality 604, je proto matoucí a zavádějící, neboť evokuje zcela opačný primární účel paralelní dráhy, tedy vzlety letadel. Na základě výše uvedeného uplatňujeme ve výroku předmětnou podmínku.

Ad 25) Skutečná podlažnost horní řady panelových domů na sídlišti Dědina v ulici Ciolkovského je 12 podlaží (1 polosuterén + 11 nadzemních podlaží).

Skutečná podlažnost dolní řady panelových domů na sídlišti Dědina v ulici Vlastina je 13 podlaží (1 polosuterén + 12 nadzemních podlaží).

Skutečná podlažnost zástavby na sídlišti Dědina se tak pohybuje v rozmezí 12 až 13 podlaží, proto Metropolitní plán stanovuje pro zástavbu sídliště Dědina rozmezí podlažnosti 21, určující rozsah maximálního počtu RNP 13-21 RNP, přestože skutečná podlažnost zástavby je na spodní hranici tohoto rozmezí podlažnosti. Metropolitní plán tak „skrytě“ umožňuje navýšení zástavby sídliště Dědina o dalších 8 až 9 regulovaných nadzemních podlaží! Přesto Metropolitní plán vymezením ploch s rozmezím podlažnosti odvozeným ze stávajícího stavu (černou barvou) vyvolává dojem, že zásadní navýšení zástavby na sídlišti Dědina se nepředpokládá, resp. není možné.

Navýšení zástavby sídliště Dědina na 21 RNP přitom není z důvodu omezení výšky zástavby vyplývajícího z ochranných pásem s výškovým omezením staveb stávajícího dráhového systému Letiště Praha/Ruzyně i plánované paralelní dráhy možné, což dokládá následující rozbor výškových poměrů a omezení:

Výškové omezení vyplývající z existujícího dráhového systému: 405 m n.m.

Výškové omezení vyplývající z navrhované paralelní dráhy: 405 m n.m.

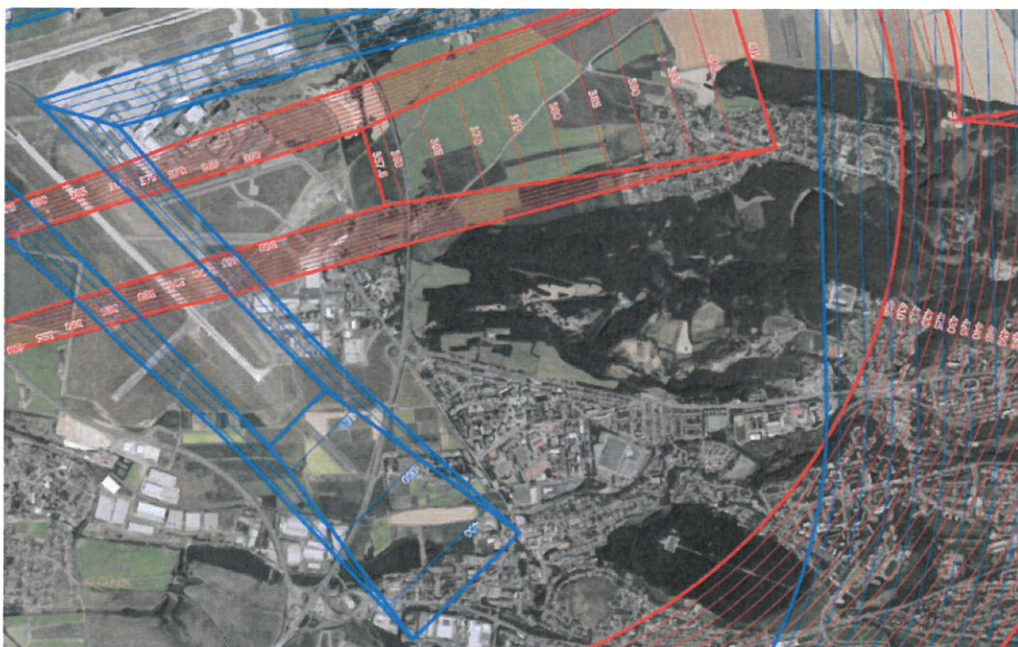
Úroveň terénu sídliště Dědina (v ose ulice Ciolkovského): 350 m n.m.

Rozmezí podlažnosti 21: max. 70 m

Maximální přípustná výška zástavby v dané ploše výškové regulace: $350 + 70 = 420$ m n.m.

Překročení výškového omezení vyplývajícího z existujícího dráhového systému: + 15 m

Překročení výškového omezení vyplývajícího z navrhované paralelní dráhy: + 15 m



Ochranná pásma s výškovým omezením staveb stávajícího dráhového systému (modře) a plánované paralelní dráhy (červeně)

Na základě předložených podkladů v odůvodnění požadujeme ve výroku upravit výškovou regulaci, tak aby nebyla jakkoliv ohrožena či ztížena ochrana letiště Praha/Ruzyně vyplývající z ochranných pásem.

Ad 26) Skutečná podlažnost výškového hotelového domu na sídlišti Petřiny, v ulici Na Petřinách, je 13 podlaží. Proto Metropolitní plán stanovuje pro zástavbu hotelového domu rozmezí podlažnosti 21, určující rozsah maximálního počtu RNP 13-21 RNP, přestože skutečná podlažnost zástavby je na spodní hranici tohoto rozmezí podlažnosti. Metropolitní plán tak „skrytě“ umožňuje navýšení zástavby v této ploše výškové regulace o dalších 8 regulovaných nadzemních podlaží! Přesto Metropolitní plán vymezením ploch s rozmezím podlažnosti odvozeným ze stávajícího stavu (černou barvou) vyvolává dojem, že zásadní navýšení zástavby v této ploše se nepředpokládá, resp. není možné.

Navýšení zástavby na 21 RNP přitom není z důvodu omezení výšky zástavby vyplývajícího z ochranných pásem s výškovým omezením staveb stávajícího dráhového systému Letiště Praha/Ruzyně i plánované paralelní dráhy možné, což dokládá následující rozbor výškových poměrů a omezení:

Výškové omezení vyplývající z existujícího dráhového systému: 405 m n.m.

Výškové omezení vyplývající z navrhované paralelní dráhy: 415 m n.m.

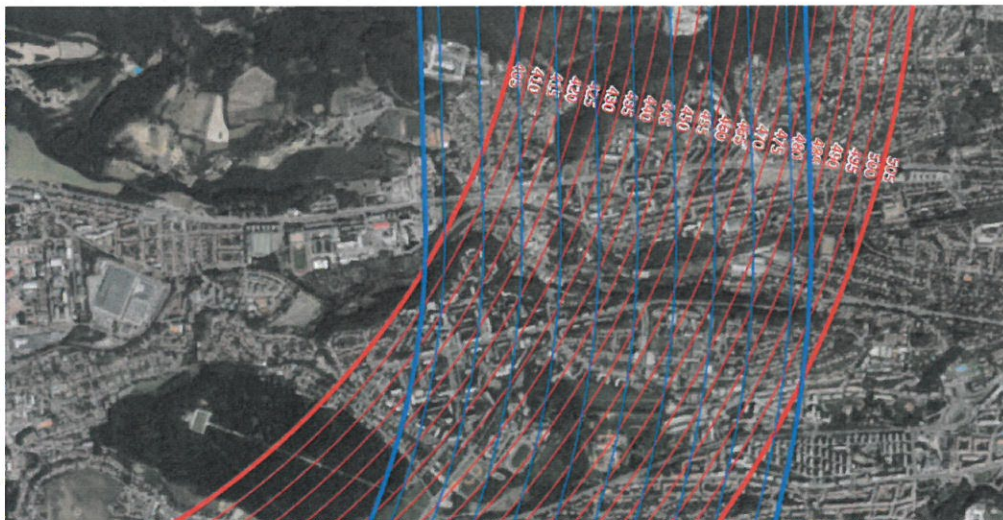
Úroveň terénu Petřiny (v místě výškového hotelového domu): 360 m n.m.

Rozmezí podlažnosti 21: max. 70 m

Maximální přípustná výška zástavby v dané ploše výškové regulace: $360 + 70 = 430$ m n.m.

Překročení výškového omezení vyplývajícího z existujícího dráhového systému: + 25 m (= 7-8 NP při průměrné konstrukční výšce podlaží 3,3 m)

Překročení výškového omezení vyplývajícího z navrhované paralelní dráhy: + 15 m (= 4-5 NP při průměrné konstrukční výšce podlaží 3,3 m)



Ochranná pásma s výškovým omezením staveb stávajícího dráhového systému (modře) a plánované paralelní dráhy (červeně)

Na základě předložených podkladů v odůvodnění požadujeme ve výroku upravit výškovou regulaci, tak aby nebyla jakkoliv ohrožena či ztížena ochrana letiště Praha/Ruzyně vyplývající z ochranných pásem.

Ad 27) Stávající dráha ke vzletům a přistávání RWY 12/30 bude v souvislosti s realizací paralelní dráhy RWY 06R/24L vyřazena z režimu dráhy ke vzletům a přistávání a bude převedena do režimu dráhy pro pohyb letadel (pojezdové dráhy). Po realizaci paralelní dráhy RWY 06R/24L nebude již dále stávající dráha RWY 12/30 sloužit ke vzletům a přistávání letadel a bude v rámci dráhového systému Letiště Praha/Ruzyně sloužit pouze pro pojezd letadel.

Ad 28) Plocha pro veřejně prospěšnou stavbu vymezená v územně plánovací dokumentaci má obsahovat i stavby a zařízení realizaci veřejně prospěšné stavby podmiňující (stavby vedlejší dle § 2, odst. (9) stavebního zákona), zvláště pak, pokud je územní rozsah takových staveb a zařízení podmiňujících realizaci veřejně prospěšné stavby v době pořízení územně plánovací dokumentace znám, jak je tomu v případě plánované paralelní dráhy RWY 06R/24L. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj k problematice aplikace pojmu „veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury“, sice předpokládá možnost uplatnění institutu vyvlastnění i na stavby a zařízení související s veřejně prospěšnou stavbou vymezenou v územně plánovací dokumentaci, avšak nezahrnuté do plochy či koridoru pro předmětnou veřejně prospěšnou stavbu, však praxe vyvlastňovacích řízení, stejně jako rozhodovací praxe správních soudů v dané věci není dodnes ustálená a je tedy na místě v rámci Metropolitního plánu vytvořit podmínky pro možné vyvlastnění i pozemků pro stavby s paralelní dráhou přímo související a podmiňující její provoz. Na základě výše uvedeného požadujeme v Metropolitním plánu zvětšení plochy pro novou paralelní dráhu.

Ing. Josef Kubovský

ředitel

Odbor infrastruktury a územního plánu

Příloha: 1x CD

Drážní doprava

- Odstavná kapacita uzlu Praha
- Studie zastřešení Masarykova nádraží

Silniční doprava

- D0 510 Satalice – Běchovice, DÚR Ing. Lebeda, spol. s.r.o., 01/2018).
- D0 511 Běchovice – D1, DÚR (Sdružení konsorcium AFSA, 04/2018)
- D0 518 Ruzyně – Suchdol, TS (Pragoprojekt a.s., koncept 01/2018)
- D0 519 Suchdol – Březiněves, TS (AF CITYPLAN, koncept)
- D0 520 Březiněves – Satalice, TS (Pragoprojekt a.s., koncept 05/2018)
- „Technická studie zkapacitnění D0 515 Slivenec – Třebonice“, (Pragoprojekt a.s., 10/2016)
- „Připojení SSÚD a DO PČR Říčany na SOKP, st. 511“, TS (Sudop Praha 04/2017)
- „D4 SOKP – Řitka, Prověření parametrů a návrh stavebních úprav“ TS (Pudis a.s., 04/2016)
- „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh – vyhledávací studie“ (VPÚ DECO Praha a.s., 09/2017)
- I/12 Běchovice – Úvaly, DÚR (Pudis a.s, koncept)

Vodní doprava

- 07.2016 - Rozhodnutí přístav Holešovice
- 07.2016 - Rozhodnutí přístav Libeň
- 2003 - Rozhodnutí přístav Holešovice
- 2003 - Rozhodnutí přístav Libeň
- Rozhodnutí Smíchov a Radotín
- Rozsah přístavu Holešovice v lepší kvalitě
- Rozsah přístavu Libeň v lepší kvalitě
- Rozsah přístavu Radotín v lepší kvalitě
- Rozsah přístavu Smíchov v lepší kvalitě
- Žádost
- Holešovice

- Libeň - vymezení ploch a objektů
- Libeň
- Plavební mapa Holešovice, Libeň
- Plavební mapa Smíchov
- Radotín
- Smíchov - vymezení ploch a objektů
- Smíchov

Letecká doprava

- Grafický přehled připomínek