

## **Sdružení občanů Prahy 12 Na Šabatce 4 143 00 Praha 4**

---

Komu:

**Magistrát hlavního města Prahy  
Sekce Útvar rozvoje hlavního města Prahy  
Hradčanské náměstí č. 8  
118 54 Praha 1**

---

### **Věc: Podání podnětu k návrhu zadání změny územního plánu Z 1439/06**

**V Praze dne 31.3.2005**

Podáváme podnět k návrhu zadání změny územního plánu Z 1439/06.

Náš podnět má za cíl změnit způsob napojení Modřan na vnější dopravní okruh.

Dle názoru našeho i námi konzultovaných odborníků přináší řešení předpokládané ve změně Z 1439/06 více nevýhod, které dále uvádíme. Zároveň navrhuje po konzultacích s odborníky a na základě dosud vypracovaných studií i alternativní řešení. Hrubým odhadem se domníváme, že námi navrhovaná varianta připojení Modřan k EO je nákladově srovnatelná s variantou, kterou předpokládá návrh zadání změny územního plánu Z 1439/06.

### **Nevýhody a vady řešení uvedeného v návrhu zadání změny územního plánu Z 1439/06**

- a) Komunikace nespĺňuje normy na:
  - minimální vzdálenosti mezi křižovatkami na komunikacích (týká se okruhu)
  - poloměry, stoupání a ostatní technické parametry příslušné pro tento typ komunikace ani v jedné z navrhovaných variant,
  - v případě udělení výjimky toto dále zhorší jak dopad na životní prostředí, tak dopravně technické parametry díla (bezpečnost provozu), na něž se tato komunikace napojuje. (týká se okruhu)
- b) Stavba dle zadání vyžaduje udělení výjimek ze zákona o ochraně přírody č. 114/1992 Sb., a to například zásahem do nadregoinálního biokoridoru, do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů a do významného krajinného prvku - údolní nivy řeky Vltavy.
- c) Stavba porušuje vyhl. HMP 32/99, příl. 1, odd. 7. o umístování staveb.
- d) Zvýšením hladiny exhalací a hluku je stavba v přímém rozporu s využitím oblasti dle ÚP pro rekreaci a se záměrem vybudovat evropskou cyklostezku.
- e) Plánovaná stavba (tj. vlastní napojení a navazující čtyřproudá komunikace) není zahrnuta ve vypracované studii strategie SEA pro vnější dopravní okruh a pro vliv plánované stavby není vypracováno hodnocení dopadu na životní prostředí (EIA).
- f) Napojení naruší krajinný ráz údolní nivy a vyžaduje nadměrné kácení dřevin a další zásahy atd.
- g) Zhoršuje kvalitu ovzduší v čistě obytném a rekreačním území a toto území i nepřiměřeně zatěžuje hlukem.
- h) Ohrožuje až znemožňuje veřejně prospěšné i komerční aktivity navazující na čistě obytnou a rekreační funkci území.
- i) Výrazně zhoršuje dopravní situaci v Modřanech pronikavým a zbytečným nárůstem zatížení

obydleného území tím, že vytvoří radiální spojení mezi vnějším a vnitřním okruhem v husté obytné zástavbě.

- j) Technické řešení je mimořádně nákladné při pochybné účelnosti, počítá se stavbou velmi drahých a zbytečných mostů, estakád a podjezdů, únikových schodišť a zahrnuje obrovské přesuny hmot, nemluvě o výrazném a zbytečném zásahu do životního prostředí během výstavby.
- k) Díky svému uvažovanému rozsahu by stavba znejistila vlastnické poměry a hodnotu nemovitostí v zasaženém území; tyto poměry vůbec nerespektuje

### Navrhované řešení

Navrhujeme vyřešit připojení Modřan na vnější okruh prostřednictvím mostu, překonávajícího Vltavu zhruba do prostoru Lahovic.

Toto řešení již bylo ve variantách prověřováno a shledáno možným ve studii architektonického ateliéru Arkáda. V době vzniku studie představovala velký problém zástavba na levém vltavském břehu, která je dnes díky povodni z větší části vykoupená nebo opuštěná, eventuelně poměrně snadno vykoupitelná.

Pro informaci přikládáme skizzu studie AK Arkáda.

Z uvedeného vyplývá, že obě navrhovaná řešení výhodně upravují dopravní tok při současné minimalizaci jeho negativních dopadů do životního prostředí.

Z porovnání s vadami návrhu zadání změny územního plánu Z 1439/06 vyplývá, že námi navrhovaná řešení:

- a) Odstraňují dopravně technické vady (vzdálenosti křižovatek, poloměry, návrhové rychlosti atd.)
- b) Respektují kvalitu území a ovlivňují ji jen minimálně, navíc jen v oblastech již výrazně denaturovaných.
- c) Neporušují zmíněnou vyhlášku HMP.
- d) Nezvyšují hladinu exhalací a hluku v oblasti dle ÚP určené pro rekreaci.
- e) Nejsou (napojení a navazující komunikace) ve významnějším rozporu se stávajícím ÚP. I proto je možné eventuelní změnu ÚP vypracovat a EIA projednávat nezávisle na stavbě vnějšího silničního okruhu v prostoru Šabatky.
- f) Napojení příliš neruší krajinný ráz údolní nivy a nevyžaduje nadměrné zásahy do ní.
- g) Nezasahuje do čistě obytného a rekreačního území.
- h) Vzhledem k charakteru okolní zástavby (průmysl, doprava) neohrožuje ani neznemožňuje veřejně prospěšné i komerční aktivity navazující na čistě obytnou a rekreační funkci území.
- i) Nejenže nezhoršuje dopravní situaci v Modřanech, ale naopak umožňuje krátký výjezd na kapacitní komunikaci mimo obydlenu zónu (Strakonická), i příjezd z ní bez zatěžování Barrandovského mostu a navazujících komunikací. Svoji relativně malou délkou i dopravně technickým řešením výrazně omezuje vznik exhalací, hluku a dalších negativních jevů při současném zlepšení dopravní obslužnosti území Modřan i Komořan.
- k) Technické řešení není extrémně nákladné a poskytuje další přemostění Vltavy, o jehož účelnosti nelze pochybovat. Obejde se rovněž bez obrovských přesunů hmot.

Další významnou výhodou realizace nového přemostění Vltavy z Modřan do Lahovic v duchu přiloženého plánu je možnost využít nový most i pro rozvoj kolejové dopravy.

Je několik možností, jak by nové kolejové spoje mohly vypadat:

První řešení by spočívalo v tom, že by těsně za tramvajovou zastávkou "Nádraží Modřany" bylo vybudováno rozvětvení kolejí (při výstavbě tramvajové trati v Modřanech se s tím dokonce počítalo, ale při pozdější rekonstrukci byla tato příprava zrušena).

Nová větev by vedla paralelně s železniční tratí do železniční stanice Praha-Modřany, která již není využívána pro osobní dopravu a jejíž kolejiště je pro dnešní potřebu silně předimenzované. Proto by nečinilo problém první dvě koleje od staniční budovy uvolnit pro tento projekt. Za stanicí by se koleje připojily na nově vybudovaný most přes Vltavu.

Na levém břehu Vltavy by trať mohla obsloužit městské části Zbraslav a Radotín.

Jedna z námi navrhovaných alternativ umístění mostu je taková, že most je veden vrchem přes kolejiště ČD v prostoru jižního zhlaví žel. st. Praha-Modřany. Současně by bylo poměrně snadné v prostoru žel. stanice Praha-Modřany připojit tramvajovou trať do Komořan s využitím tělesa dnes již téměř nepoužívané vlečky do bývalých Modřanských

strojíren a hlavně propojit kolejové sítě Dopravního podniku hl. m. Prahy a Českých drah a umožnit tím provoz hybridních kolejových vozidel.

Tato myšlenka se v našich podmínkách jeví na první pohled jako fantazie, ale v sousedním Německu je tento systém již v několika městech úspěšně provozován (např. Karlsruhe) a je řešením, jak oživit a zatraktivnit provoz skomírajících příměstských železničních tratí.

Zároveň by toto řešení převedlo část dopravního zatížení z individuální silniční dopravy na celospolečensky efektivnější a k přírodě šetrnější hromadnou kolejovou dopravu. Pro představu to v praxi znamená, že s použitím hybridních kolejových vozidel s prvky tramvaje i vlaku, která jsou již dnes řešena dodavatelí této techniky v Evropě i u nás a jsou schopna jízdy po železniční i tramvajové trati, by mohly být provozovány příměstské spoje například od Dobříše, Vraného n./Vlt. nebo Berouna tak, že v žst. Praha-Modřany by mohly plynule přejít na koleje Dopravního podniku a pokračovat bez přestupu do centra města a opačně. Tímto postupem bychom dokázali spojit investice do silniční infrastruktury (která je pro každého z nás sice individuálně příjemná, respektive pohodlná, ale celospolečensky a ve vztahu k životnímu prostředí škodlivá), s podporou a zvýšením nabídky progresivního způsobu osobní dopravy po městě a blízkém okolí.

Námi navrhovaná verze napojení má širokou podporu veřejnosti, občanských sdružení a institucí, např. ČHMÚ, což dokládáme příloženými petičními listy. Petici podepsalo k dnešnímu dni celkem 732 občanů.

Toto řešení má rovněž podporu zastupitelů KDU-ČSL v Městské části Praha 12.

Při hodnocení změny Z 1439/06 jsme vycházeli mj. z následujících podkladů:

TP 77 Navrhování vozovek pozemních komunikací  
 ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro jejich navrhování.  
 ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic  
 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

<http://www.regiotram-nisa.cz/ce-rtn.php>

<http://www.regiotram.de/KS-City/uebersicht.html>

<http://www.cd.cz/static/old/Zeleznicar/TCD/Tcd2000/36nisa.htm>

[http://www.tram-kassel.de/rtn/rt1200/rt1200\\_f.htm](http://www.tram-kassel.de/rtn/rt1200/rt1200_f.htm)

<http://www.hochschulstellenmarkt.de/info/r/re/regiotram.html>

Přílohy:

znění petice + ověřené kopie petičních archů  
 kopie návrhu řešení vypracovaná arch. studiem ARKÁDA v 90. letech

Ing. Lenka Černovská, předsedkyně Sdružení občanů Prahy 12