

# Komunikačního propojení městské části Praha 12 s Pražským okresem

Možné varianty komunikačního propojení...

Prostřednictvím firmy Výstavba inženýrských staveb, a. s. obdržela městská část podklady k projednání změny územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy č. Z 1439/06. Dokumentaci zpracovala dopravní a inženýrská kancelář DIPRO spol. s r. o. pro Odbor městského investora Magistrátu hl. m. Prahy.

Dokumentace představuje záměr komunikačního propojení městské části Praha 12 s Pražským okresem – stavbou č. 513 dokumentovaný variantami řešení č. 5A, 6, 7, 7 - úsporná a 8. Tyto varianty vychází z řešení předchozích variant 1-5.

Varianta 5A je varianta č. 5 upravená podle požadavků Útvaru rozvoje hl. m. Prahy, varianty 6, 7, a 8 zajistil Odbor městského investora na základě požadavků MČ Praha 12 a dokumentace varianty 7 dopl.A – úsporná je varianta 7 upravená podle požadavku Útvaru rozvoje hl. m. Prahy.

Varianta č. 5A navrhuje komunikační propojení po pravém břehu Vltavy při železniční trati, předpokládaná celková délka nové komunikace je navrhována cca 2,6 km. Úsek v Modřanech u cukrovaru až k nádraží Praha Modřany v délce cca 800 m je navržen jako čtyřpruhový, za odbočením do Komořan, které řeší i propojení s komunikacemi na břehu řeky, dochází k přechodu na dvoupruhové uspořádání. Další část komunikace v délce cca 1200 m je umístěna převážně na stávající drážní těleso, což vyvolává potřebu přeložky železniční tratě západním směrem k řece. Niveleta nynější tratě je zvyšována nad úroveň záplavové vody a tomu se přizpůsobuje i niveleta navrhované komunikace, takže umožňuje navrhnout v místě dnešního přechodu trati průjezd pro osobní vozidla. Přeložka železniční tratě je koncipována v souladu s výhledovými záměry na modernizaci trati s ohledem na posílení významu příměstské kolejové dopravy. Poslední úsek nové komunikace v délce cca 600 m vedené částečně ekologickým tunelem představuje komunikaci s proměnným šířkovým uspořádáním s mimoúrovňovým napojením na silniční okruh. Dle dokumentace převedením dopravy na novou komunikaci - v této variantě se počítá se zaslepením stávající Komořanské ulice v prostoru výjezdu z Komořan na jih. Tím by mělo dojít především v celých Komořanech k trvalému zklidnění a zlepšení životního prostředí, které umožní nový rozvoj především centrální oblasti. U této varianty je zcela vyloučena průjezdná doprava přes Komořany.

Nová komunikace by tvořila větší bariéru v území, než stávající komunikace, proto jsou navržena opatření ke snížení tohoto efektu. V 1. úseku je navržen u železniční stanice Praha Modřany podchod pro pěší, který umožní průchod od stanice do prostoru fotbalového hřiště a dále do přílehlé zástavby a budoucí zástavby. Bariéra přeložené železniční tratě a nové komunikace je přibližně v rozsahu omezení vlivem stávající železniční tratě. Větší šířka je eliminována návrhem podjezdu, který nahradí stávající úrovňový přejezd a umožní bezbarierový přístup k železniční a autobusové zastávce. Ulice U Soutoku bude přemostěna, tím bude prakticky znemožněn nežádoucí přechod trati v nepřehledných místech a pěší budou směřováni do podchodů. Pro tuto variantu se předpokládá vybudování tvarovaných protihlukových opatření pro co nejefektivnější clonění domů, v exponovaných místech výše až 6 m. Dopravní studie zpracovaná Ústavem dopravního inženýrství prokazuje značné zkrácení dopravních tras po Modřanech a snížení zátěží ve Zbraslavi a Choluticích. Současné a výhledové hodnoty dopravního zatížení Komořanské ulice, které by nastaly v případě nerealizace komunikace mimo centrum Komořan jsou z hygienického i dopravního důvodu nepřijatelné pro obytné území Komořan, které nelze proti negativním vlivům dopravy po stávající trase přijatelným způsobem nijak ochránit. Návrh předpokládá, že trasa nové komunikace je šetrná s ohledem na stávající koridor hlukových zátěží z ulice Strakonické a

z provozu dráhy vůči obytnému území Komořan a opatření navržená proti hluku z provozu na nové komunikaci mohou zmírnit i dopad stávající hlukové zátěže z dráhy a z ulice Strakonické. Komunikační řešení předpokládá rozsáhlé vegetační úpravy pro začlenění trasy do krajiny.

Varianty 6, 7, a 8 řeší komunikační propojení přemostěním v místech soutoku řek Vltavy a Berounky. Obecně je tato přeložka navržena jako čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace, podél komunikace jsou navrženy oboustranné chodníky od vozovky oddělené v základním profilu pásem zeleně. Chodníky je navrženo realizovat v místech předpokládaného pohybu pěších, tj. podél zástavby. V místech mimo zástavbu jsou chodníky přimknuty k vozovce a jsou nahrazeny buď manipulačními nebo jednostrannými chodníky, případně stezkami pro cyklisty na straně druhé, na mostě. Pěší trasy a stezky pro cyklisty jsou také vedeny mimo komunikační prostor jako samostatné. Zpracovaný materiál u mostních variant vychází ze studie komunikačního propojení Komořanské ulice s ul. Strakonickou v prodloužení ul. Výpadové na severním předmostí Lahovického mostu přes Berounku z roku 1993. Toto propojení představuje ukončení radiální pravobřežní komunikace spojením do jedné levobřežní komunikace v místech poměrně komplikovaných křižovatek, pro které bude znamenat přírůstek již tak značné dopravní zátěže. Jednotlivé varianty se výrazněji liší vedením ve středním úseku a v místě napojení na Strakonickou ulici. Počáteční úsek zpracovaných mostních variant prakticky zůstává ve stopě předchozích variant, u varianty 6 u ulice U Soutoku přechází do prostoru Lahovické nivy na mostní estakádu přes Vltavu a Berounku s využitím mezipodpory na ostrohu soutoku. Ulici Strakonickou kříží v úrovni nad severním okrajem Lahovického mostu přes Berounku a napojuje se. Tato varianta obchází vltavské laguny, nejvíce se však přibližuje udržované oddechové louce. Varianta 7 se trasou nejvíce přibližuje původnímu řešení ateliéru ARKÁDA. Od stávající trasy Komořanské ul. se návrh odklání v prostoru jižní části modřanského cukrovaru a stáčí se kolmo proti ulici Strakonické. Oproti variantě 6 se trasa křížení plynule napojuje na ul. Výpadovou ve směru do Radotína. Výškové řešení křížení estakády se Strakonickou ul. je příznivější, než ve variantě 6, ale odbočné rampy jsou posunuty o cca 100 m severně a vyžadují demolici cca 10 objektů v Lahovičkách.

Varianta 8 je posunuta o cca 50 m severněji více do prostoru cukrovaru, řešení umožní zkrátit mostní estakádu a ihned po překonání řeky klesá na úroveň inundace, kde se napojuje na stávající komunikaci podcházející Lahovický most. Tato varianta nejvíce využívá stávající komunikační úpravy, nevýhodou je, že úsek pod mostním objektem je na úrovni Q 10 a nejvíce ze všech variant ovlivňuje průtok velkých vod. Také podjezdová výška v podjezdu pod Lahovickým mostem činí 4,6 m, zaústění komunikace do stávajícího podjezdu navíc způsobuje nepříznivé směrové podmínky v porovnání s předchozími 2 variantami.

Řešené území se u mostních variant rozkládá na obou březích Vltavy, při soutoku s Brounkou. Materiál předpokládá, že výstavbou komunikace by byla dotčena významná část pobřežní nivy severně od obou řek a silně narušen zachovalý krajinný ráz celé lokality. Je také zřejmé, že v případě mostních variant nedojde k ochraně oblasti Komořan od stávající průjezdné dopravy, pouze k jejímu mírnému snížení, neboť ulice Komořanská nebude v těchto variantách zaslepena a proto nelze vyloučit, nárůst průjezdné dopravy v případě dopravních komplikací na Strakonické jako je tomu dosud.

Z porovnání ploch ohrožených zaplavením při opakování povodně z roku 2002 vyplývá naprostá nefunkčnost řešení s přemostěním, zatímco řešení s propojením po pravém břehu Vltavy výrazně rozšiřuje území nově ochráněná před povodní (viz přílohy).

Podle stanoviska Útvaru rozvoje hl. m. Prahy představují předložené mostní varianty negativní, neakceptovatelné řešení a záměr dále sledovat eventuální přeložku Komořanské dle doložené varianty č.5 (doplňek A) je nutné projednat se zástupci MČ Praha 12 a MHMP.

Po obdržení zpracovaných variant svolalo vedení radnice společné jednání komise územního rozvoje, komise životního prostředí a komise dopravy, na které byli přizváni členové rady a zástupci Občanského sdružení občanů Prahy 12 a kde byl zpracovatelem návrhů proveden výklad. Komise se poté sešly samostatně a schválily k předloženým podkladům svá stanoviska.

Komise ÚR doporučuje z předložených variant návrh komunikačního propojení v tomto pořadí: 1/ varianta 5A, 2/ varianta 6. Komise požaduje pro obě varianty ekonomickou rozvahu a posouzení EIA.

Komise ŽP preferuje variantu 5A. Přitom doporučuje provést změnu územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy pro vedení ve variantách 5A i 6, aby byla zachována možnost v dalších stupních prověřit obě varianty, tj. aby minimálně posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) bylo možno zpracovat pro obě tyto varianty.

Komise dopravy požaduje napojení pravobřežní komunikací s křižovatkou u ulice Na Šabatce (varianta 1 až 5A). Někteří členové doporučují variantu č. 2 – se silniční estakádou nad železnicí nebo variantu 5A (zde je přeložka komunikace Komořanská řešena jako dvoupruhová). Žádný z členů komise nepovažuje variantu s přemostěním za přínosnou pro občany městské části Praha 12.

Rada městské části se přiklonila ke stanoviskům jednotlivých komisí a souhlasí s návrhem komunikačního propojení MČ Praha 12 na silniční okruh kolem Prahy podle varianty 5A.

Z hledisek územního rozvoje je návrh komunikačního propojení MČ Praha 12 se silničním okruhem kolem Prahy strategicky pozitivním dopravním řešením. Z předložených variantních návrhů je nejméně problematická varianta 5A.

Na zasedání zastupitelstva jsou opět přizváni zpracovatelé variant, aby provedli podrobný výklad k předloženému materiálu. Do té doby jsou podklady uloženy v sekretariátu starosty a jsou připraveny k nahlédnutí. Budou samozřejmě také k dispozici na zasedání zastupitelstva.