



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

Odpověď k č. j. ze dne
MHMP 686543/2022
ze dne 20.4.2022

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-16113/2022-910/6
MD/16113/2022/910

Vyřizuje/E-mail/Telefon
Ing. Alena Tesařová
alena.tesarova@mdcr.cz
+420 2251 31660

Datum
Praha
29.06.2022

Věc: Návrh územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitního plánu)

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 koncepcce 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 (Metropolitního plánu) 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:

Z hlediska dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnic a silnic I. třídy **souhlasíme** s projednávaným návrhem územního plánu hlavního města Prahy a požadavky neuplatňujeme, jelikož naše zájmy jsou respektovány.

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

1) Požadujeme pro stavbu „Areál HZS Praha“ v rámci lokality 079 / V korytech vymezit takové funkční využití, aby umožnilo stavbu předmětného areálu - dle zákresu v příloze č. 1.

2) Požadujeme rozšíření ploch pro umístění stavby „Odstavné plochy Trnkov“, a to v souladu s přílohou č. 2.

3) Požadujeme rozšíření ploch pro umístění stavby železniční infrastruktury, týká se záměru „Odstavné plochy Strašnic“. V příloze č. 3 zasíláme zákresy s návrhem rozšíření.

4) V oblasti Hlubočep požadujeme rozšířit vymezený koridor pro novostavbu trati Praha – Beroun (630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení — návrh) dle zákresu v příloze č. 4. Současně žádáme o zahrnutí celé zakreslené části koridoru do zastavitelné lokality (715/Trať Beroun I.).

5) V oblasti Malá Chuchle požadujeme rozšířit vymezený koridor pro novostavbu trati Praha – Beroun (630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení — návrh) dle zákresu v příloze č. 5.

6) Na rozhraní Slivence a Holyně požadujeme rozšířit vymezený koridor pro novostavbu trati Praha – Beroun (630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení — návrh) dle zákresu v příloze č. 6 – pro umístění trafostanice pro napájení trakčního vedení v tunelu.

7) V souvislosti s přípravou stavby „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“ je uvažováno s využitím prostoru lomu Požáry II k zavezení vytěženou rubaninou, proto v lokalitě požadujeme přípustnost využití pro: stavby a zařízení související s rekultivací lomu, stavby a zařízení související s těžbou, dopravou, nakládáním a uložením nerostných surovin, umístění technické infrastruktury a komunikací souvisejících se stávajícím hlavním využitím lokality.

8) U lokality 070/Nové Bubny požadujeme zohlednit naše připomínky uplatněné k projednávané změně Z 3822/00. V příloze č. 7 přikládáme předmětné stanovisko.

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

9) Z důvodu odstranění nejednoznačnosti ve vymezení záměru ochranného rekreačního přístavu Radotín požadujeme vymezení zastavitelné rozvojové plochy s rekreačním využitím, úpravu hranice zastavitelného území (zahrnutí této rozvojové plochy) a redukci jevu Krajinné rozhraní o tuto rozvojovou plochu.

10) Z důvodu odstranění nejednoznačnosti ve vymezení záměru rozšíření nákladního přístavu Radotín a pro vytvoření územních podmínek pro realizaci železničního napojení přístavu požadujeme vymezení zastavitelné rozvojové plochy s produkčním využitím, úpravu hranice zastavitelného území (zahrnutí této rozvojové plochy) a redukci jevu Krajinné rozhraní o tuto rozvojovou plochu. Pro záměr železničního napojení nákladního přístavu požadujeme vymezit koridor pro vedení dopravní infrastruktury se specifikací využití ve prospěch tohoto železničního napojení a zařadit mezi veřejně prospěšné stavby (dále jen „VPS“), a to v souladu s dohodou ke stanovisku Ministerstva dopravy učiněnou v rámci návrhu Metropolitního plánu.

11) Požadujeme doplnění překladiště Troja jako trvalého do článku 130 odst. (5) textové části Metropolitního plánu (Vodní doprava). Dále požadujeme vytvoření podmínek v území pro realizaci záměru, například doplněním záměru překladiště Troja do popisu cílového charakteru obou dotčených lokalit a vymezením pozemní části překladiště nejlépe transformační produkční plochou se specifikací využití ve prospěch překladiště. V souvislosti s vymezením této transformační plochy vyjmout rozsah plochy z vymezené lokality veřejné vybavenosti.

12) Z důvodu odstranění nejednoznačnosti v plošném vymezení záměru stabilizace a rozvoje nákladního přístavu Holešovice a Libeň požadujeme vymezení samostatné zastavitelné produkční lokality s redukcí zastavitelné nestavební transformační plochy 412/845/5016, redukcí vymezeného metropolitního parku a redukcí Městské parkové plochy zahradní v jižní části záměru.

Současně požadujeme provést korekci trasy požadovaného pěšího propojení tak, aby byla zajištěna bezpečnost pěších při pohybu v rekreačním území nábřeží Vltavy (vyloučením prostoru nákladního přístavu). Zároveň chybí přímé napojení z Libeňského mostu na přístav Libeň, které požadujeme zachovat z důvodu provozu nákladních vozidel. Je nepřípustné jejich převedení do obytných částí v blízkosti přístavu Libeň.

13) Z důvodu odstranění nejednoznačnosti v plošném vymezení záměru stabilizace a rozvoje nákladního přístavu Smíchov požadujeme vymezení samostatné zastavitelné produkční lokality, ať už pro tu část přístavu, která by byla vyhrazená pro nákladní přístav/překladiště, nebo pro přístav jako celek.

Z hlediska vodní dopravy **nesouhlasíme** s projednávaným návrhem územního plánu hlavního města Prahy:

14) U lokality 848/Rohanský ostrov nesouhlasíme s plochou 711/-/34 Vodní tok Rohanské rameno.

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

15) Požadujeme upravit pro nově navrženou lokalitu 604 včetně souvisejících transformačních a rozvojových ploch parametry pro výškovou regulaci.

16) Požadujeme doplnit paralelní dráhu RWY 06R/24L do samostatné odrážky v Textové části kapitoly Dopravní infrastruktura, článku 30 Koncepce dopravní infrastruktury, odst. 2 Pro naplnění koncepce dopravní infrastruktury se stanovují tyto zásady „i) realizace paralelní dráhy RWY 06R/24L na Letišti Václava Havla“.

17) Požadujeme doplnit informaci ohledně plánovaného zrušení stávající dráhy RWY 12/30 až po realizaci paralelní dráhy RWY 06R/24L i do čl. 129 textové části, bodu 4.

Odůvodnění:

Ad Drážní doprava)

Ad1) Správa železnic, jako oprávněný investor, připravuje na části pozemku p. č. 4501/1 (s právem hospodaření pro Správu železnic) a p. č. 4330/5 a 4330/6 (v majetku Českých drah, a.s.) v k. ú. Strašnice, stavbu „Areál HZS Praha“, jejímž cílem je vybudování nové centrální požární stanice Správy železnic v Praze.

Nový objekt bude sloužit k zajištění výkonu služby, akceschopnosti a provádění specializovaných činností jednotek požární ochrany HZS. Mimo stavební části bude zahrnovat veškeré zabudované vybavení v rámci provozních souborů. Součástí bude zřízení výjezdů na veřejné komunikace, vnější zabezpečení a parkovací plochy uvnitř areálu. Vše v rozsahu pro standard požární stanice – typ „C1“ vyhovující předpisům pro HZS. V novém objektu bude i administrativní část se zázemím pro ředitelství HZS Správy železnic.

V příloze č. 1 zasíláme zákres části pozemku, na kterém bude stavba realizována. Proto ve výroku požadujeme změnu funkčního využití lokality tak, aby způsob využití lokality navržený v Metropolitním plánu v rámci lokality 079 / V korytech, umožnil umístění a realizaci stavby.

Ad2) V souvislosti se zvyšující se poptávkou po železniční osobní dopravě spojenou s vyššími nároky na kvalitu a spolehlivost vlakových souprav bylo nutné vyhledat vhodné plochy pro další rozvoj odstavných kapacit v železničním uzlu Praha. Vyhledáváním vhodných lokalit se zabývala „Vyhledávací studie odstavných kapacit uzlu Praha, SUDOP Praha, 04/2018“, která byla uplatněna v rámci společného jednání o návrhu Metropolitního plánu v roce 2018.

Při projednávání této studie byla jako jedna z prioritních lokalit pro realizaci odstavných kapacit vybrána i lokalita Trnkov/Slatiny a bylo rozhodnuto o zpracování záměru projektu, v němž by byla tato lokalita podrobněji technicky a provozně rozpracována. Lokalita Trnkov/Slatiny se řeší společně i s lokalitou Strašnice. Zpracování tohoto záměru projektu bylo zahájeno v listopadu 2020 pod názvem „Rozšíření odstavných kapacit ŽUP (železniční uzel Praha) - lokalita Strašnice/Trnkov/Slatiny“.

Při rozpracování technické koncepce stavby pro lokalitu Trnkov/Slatiny v uvedeném záměru projektu byly podrobněji rozpracovány jednotlivé objekty, zpracován model terénu a vzaty v potaz aktuální technologické trendy v ošetřování vlakových souprav a další. Na základě nových podkladů a nových zjištění při zpracování a projednávání koncepce stavby bylo nutné původní řešení z vyhledávací studie aktualizovat, což vedlo ke zvětšení plochy potřebné pro realizaci stavby. Toto rozšíření je dáno zejména rozšířením nezbytných pozemních komunikací, parkovacích a manipulačních ploch, rozšířením pozemních objektů pro zázemí dopravců a dalšího personálu, rozšířením technologických objektů pro napájení a umístění sdělovacího a zabezpečovacího zařízení atd. Z důvodu komplikovaných terénních podmínek a daného stupně aktuální dokumentace je nutné zajistit dostatečnou rezervu pro případné změny koncepce stavby v navazujících projektových stupních.

S ohledem na výše uvedené požadujeme ve výroku zajistit rozšíření ploch pro umístění této důležité stavby železniční infrastruktury a to dle přílohy č. 2.

Ad3) Také v případě lokality Strašnice se od doby zpracování vyhledávací studie pro odstavné kapacity v uzlu Praha a od doby odsouhlasení rozsahu plochy ve Strašnicích přístup k této lokalitě výrazně změnil, a to na základě zásadních nových skutečností. Bylo odsouhlaseno určení odstavného kolejiště v této lokalitě pro vlaky systému Rychlých spojení (vysokorychlostních souprav).

V přípravě vysokorychlostních tratí (VRT) nastal výrazný posun. Byly schváleny tři stěžejní studie proveditelnosti (VRT Praha – Dresden, VRT Praha – Brno – Břeclav, VRT Brno – Přerov – Ostrava), další studie proveditelnosti se zpracovává (VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław). Tím jsou výrazně zpřesněny budoucí provozní koncepty, což umožňuje v daleko větším detailu určit požadavky na kapacitu odstavného kolejiště v lokalitě Strašnice.

Odstavné kapacity v centrálním uzlu jsou nezbytnou součástí vysokorychlostní železnice, kterou bez nich není možné provozovat. Plocha musí především umožnit odstavení soupravy mezi výkony (kapacity osobních stanic neumožňují vyčkávat na výkon přímo ve stanici), umožnit základní provozní servis soupravy (vypuštění nádrží odpadních vod, doplnění vody, doplnění cateringu apod.), odstavení soupravy v nočních hodinách a umožnit v průběhu odstavení soupravy využít volný čas k revizi soupravy a tím zefektivnit provoz souprav.

Aktuálně požadované plochy pro kolejiště v lokalitě Strašnice vychází z aktualizovaného výpočtu počtu souprav v systému Rychlých spojení. Podkladem byly popisy činností prováděných v takových kapacitách v zahraničí.

Návrh vychází z faktu, že soupravy budou odstavovány také na opačných koncích linek a určitá část může být odstavována také ve vlastních kapacitách dopravců. Proto byl výsledný teoretický počet adekvátně redukován. Aktuálně požadované plochy proto reprezentují nezbytné minimum.

S ohledem na výše uvedené požadujeme rozšíření ploch pro umístění této důležité stavby železniční infrastruktury. V příloze č. 3 vám zasíláme zákresy s rozšířením.

Ad4) V souvislosti s přípravou stavby „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“, kde aktuálně probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, žádáme dílčí úpravy vymezeného koridoru. V příloze č. 4 zasíláme orientační zákresy potřebných ploch.

V oblasti Hlubočep žádáme o rozšíření vymezeného koridoru pro novostavbu trati Praha – Beroun (630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení — návrh) dle zákresu v příloze – doplnění koridoru o prostor v sevření tratí na Beroun a na Rudnou a ulicí K Barrandovu (tato plocha je zahrnuta do VPS pro železniční infrastrukturu již v platném ÚP). Současně žádáme o zahrnutí celé zakreslené části koridoru do zastavitelné lokality (715/Trat' Beroun I.). V dané lokalitě je připravována portálová část tunelu.

Ad5) V oblasti Malá Chuchle žádáme o rozšíření vymezeného koridoru pro novostavbu trati Praha – Beroun (630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení — návrh) dle zákresu v příloze – drobné rozšíření koridoru pro prostor portálu tunelu na západní straně Branického mostu. Současně žádáme o zahrnutí celé zakreslené části koridoru do zastavitelné lokality (253/Malá Chuchle). V dané lokalitě je připravována také portálová část tunelu. Rozšíření zasíláme v příloze č. 5

Ad6) Na rozhraní Slivence a Holyně žádáme o rozšíření vymezeného koridoru pro novostavbu trati Praha – Beroun (630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení — návrh) dle zákresu v příloze – doplnění koridoru o prostor pro umístění trafostanice pro napájení trakčního vedení v tunelu Praha – Beroun. V současné době se připravuje i technické řešení napojení trafostanice do rozvodny Řeporyje, v této souvislosti žádáme o vytvoření podmínek k umístění tohoto zapojení. Rozšíření zasíláme v příloze č. 6.

Ad7) V souvislosti s přípravou stavby „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“ je uvažováno s využitím prostoru lomu Požáry II k zavezení vytěženou rubaninou. Zavezení bude probíhat bez ovlivnění lokality 967/Prokopské a Dalejské údolí nákladní automobilovou dopravou. Lom bude dle požadavků ochrany přírody zavezen inertním lokálním materiálem. V rámci rekultivace svrchní části je možnost landscape modelace. V této souvislosti žádáme o změnu funkčního využití tak, aby zahrnovalo i stavby a zařízení související s rekultivací lomu, stavby a zařízení související s těžbou, dopravou, nakládáním a uložením nerostných surovin, umístění technické infrastruktury a komunikací souvisejících se stávajícím hlavním využitím lokality.

Ad8) Dopisem č.j. MD-13981/2022-910/3 ze dne 27.4.2022 Ministerstvo dopravy uplatnilo připomínky k projednávané změně Z 3822/00 územního plánu hl. m. Prahy. Žádáme o zohlednění těchto připomínek i v rámci projednávání Metropolitního plánu – viz příloha č. 7.

Ad Vodní doprava)

Ad9) Pro vytvoření podmínek pro realizaci významného prvku dopravní infrastruktury – Rekreačního přístavu Radotín s ochrannou funkcí vymezuje Metropolitní plán v rámci lokality 931/Údolní niva Berounky východ samostatnou „Plochu dopravní infrastruktury (návrh)“, společně s bodovou značkou „Říční přístav (návrh)“ a kódem 670/931/1002 Ochranný přístav Radotín. Není jednoznačné, jaké má vymezená plocha dopravní infrastruktury v rámci územního plánu postavení z hlediska významu – není ani plochou transformační, ani rozvojovou. Metropolitní plán tento jev vymezuje v článku 5 odst. (2) písm. d) (Pojmy struktury a infrastruktury) jako „Infrastrukturní prvek“.

S ohledem na veřejný zájem realizace přístavu Metropolitní plán plošně vymezuje pro tento účel veřejně prospěšnou stavbu (VPS) s označením 910-670/931/1002, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

Jako zjevná nejednoznačnost se jeví vymezení záměru v rámci nezastavitelného území bez současného vymezení příslušné rozvojové plochy.

Jelikož pro záměr přístavu není vymezená ani transformační, ani rozvojová plocha, musí se ve smyslu článku 68 odst. (2) jednat o stabilizovanou plochu (byť je nad územím záměru vymezena „Plocha dopravní infrastruktury (návrh)“). Záměr přístavu bude tak v nezastavitelné stabilizované ploše pravděpodobně nepřipustný – podle článku 108 odst. (1) jsou v rekreačních lokalitách přípustné pouze takové změny, které znamenají minimálně zachování SES – lze předpokládat, že realizací záměru přístavu dojde naopak k jeho snížení v místě zpevněných ploch pozemní části přístavu.

Článek 65 odst. (2) pak upřesňuje zákonné vymezení přípustných záměrů v nezastavěném území podle § 18 odst. (5) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Podle tohoto článku je v nezastavitelné rekreační lokalitě v souladu s jejím cílovým charakterem přípustné umísťovat budovy a jiné stavby mimo jiné i pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu a dále umísťovat budovy a jiné stavby, které zlepší podmínky využití území pro účely rekreace a cestovního ruchu. Tato ustanovení by teoreticky umožňovala umístění záměru přístavu v rámci konkrétní nezastavitelné lokality, nicméně popis cílového charakteru lokality záměr na realizaci přístavu nijak nezmiňuje. Není jednoznačné, zda záměr přístavu je v souladu s jejím cílovým charakterem.

Příslušnost zájmového území přístavu do plošného jevu Krajinné rozhraní také nepřispívá k jednoznačnosti realizovatelnosti záměru přístavu, neboť podle článku 10 odst. (6) písm. a) je základem koncepce tohoto prvku jeho nezastavitelnost.

Z hlediska stanoveného požadavku na způsob využití ploch podrobnějšího členění v nestavebních blocích a otevřené krajině (Pole, Jiná plocha přírodě blízká, Parkové sportoviště a Zpevněná plocha a plocha těžby) lze konstatovat nesoulad záměru s požadavky na využití těchto ploch.

Z důvodu odstranění nejednoznačnosti ve vymezení záměru ochranného rekreačního přístavu Radotín požadujeme vymezení zastavitelné rozvojové plochy s rekreačním využitím, úpravu hranice zastavitelného území (zahrnutí této rozvojové plochy) a redukci jevu Krajinné rozhraní o tuto rozvojovou plochu. V souvislosti s touto úpravou bude nutné i přehodnocení příslušnosti zájmového území přístavu do vymezených lokalit. Pro podporu jednoznačnosti vymezení by mělo být zájmové území vymezené v rámci zastavitelné rekreační/produkční lokality (například připojením k lokalitě 636 Přístav Radotín).

Ad10) Pro vytvoření podmínek pro realizaci významného prvku dopravní infrastruktury – Rozšíření nákladního přístavu Radotín vymezuje Metropolitní plán v rámci lokality 931/Údolní niva Berounky východ samostatnou „Plochu dopravní infrastruktury (návrh)“, společně s bodovou značkou „Říční přístav (návrh)“ a kódem 670/931/1002 Ochranný přístav Radotín. Není jednoznačné, jaké má vymezená plocha dopravní infrastruktury v rámci územního plánu postavení z hlediska významu – není ani plochou transformační, ani rozvojovou. Metropolitní plán tento jev vymezuje v článku 5 odst. (2) písm. d) (Pojmy struktury a infrastruktury) jako „Infrastrukturní prvek“.

S ohledem na veřejný zájem realizace přístavu Metropolitní plán plošně vymezuje pro tento účel veřejně prospěšnou stavbu (VPS) s označením 910-670/931/1002, pro kterou lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

Pro záměr železničního napojení nákladního přístavu vlečkou územní plán nevymezuje žádnou samostatnou linii, plochu ani koridor.

Jako zjevná nejednoznačnost se jeví vymezení záměru v rámci nezastavitelného území bez současného vymezení příslušné rozvojové plochy.

Jelikož pro záměr přístavu není vymezená ani transformační, ani rozvojová plocha, musí se ve smyslu článku 68 odst. (2) jednat o stabilizovanou plochu (byť je nad územím záměru vymezena „Plocha dopravní infrastruktury (návrh)“). Záměr přístavu bude tak v nezastavitelné stabilizované ploše pravděpodobně nepřipustný – podle článku 108 odst. (1) jsou v rekreačních

lokalitách přípustné pouze takové změny, které znamenají minimálně zachování SES – lze předpokládat, že realizací záměru přístavu dojde naopak k jeho snížení v místě zpevněných ploch pozemní části přístavu.

Článek 65 odst. (2) pak upřesňuje zákonné vymezení přípustných záměrů v nezastavěném území podle § 18 odst. (5) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Podle tohoto článku je v nezastavitelné rekreační lokalitě v souladu s jejím cílovým charakterem přípustné umísťovat budovy a jiné stavby mimo jiné i pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Toto ustanovení by teoreticky umožňovalo umístění záměru přístavu v rámci konkrétní nezastavitelné lokality, nicméně popis cílového charakteru lokality záměr na realizaci přístavu nijak nezmiňuje. Není jednoznačné, zda záměr přístavu je v souladu s jejím cílovým charakterem.

Příslušnost zájmového území přístavu do plošného jevu Krajinné rozhraní také nepřispívá k jednoznačnosti realizovatelnosti záměru přístavu, neboť podle článku 10 odst. (6) písm. a) je základem koncepce tohoto prvku jeho nezastavitelnost.

Z hlediska stanoveného požadavku na způsob využití ploch podrobnějšího členění v nestavebních blocích a otevřené krajině (Pole, Jiná plocha přírodě blízká) lze konstatovat nesoulad záměru s požadavky na využití těchto ploch.

Z důvodu odstranění nejednoznačnosti ve vymezení záměru rozšíření nákladního přístavu Radotín a pro vytvoření územních podmínek pro realizaci železničního napojení přístavu požadujeme vymezení zastavitelné rozvojové plochy s produkčním využitím, úpravu hranice zastavitelného území (zahrnutí této rozvojové plochy) a redukci jevu Krajinné rozhraní o tuto rozvojovou plochu. V souvislosti s touto úpravou bude nutné i přehodnocení příslušnosti zájmového území přístavu do vymezených lokalit. Pro podporu jednoznačnosti vymezení by mělo být zájmové území vymezené v rámci zastavitelné rekreační/produkční lokality (například připojením k lokalitě 636 Přístav Radotín). Pro záměr železničního napojení nákladního přístavu požadujeme vymezit koridor pro vedení dopravní infrastruktury se specifikací využití ve prospěch tohoto železničního napojení. Současně s vymezením koridoru je z důvodu realizovatelnosti záměru nezbytné i vymezení záměru železničního napojení jako samostatné veřejně prospěšné stavby (VPS).

V regionu NUTS II (Hlavní město Praha) je v nařízení 1315/2013/EU o transevropských dopravních sítích definován přístav Praha-Holešovice jako trimodální přístav tzv. hlavní sítě TEN-T. Vzhledem ke skutečnosti, že železniční spojení do přístavu Holešovice bylo nevratně přerušeno a vzhledem ke snižujícímu se významu přístavu Holešovice s ohledem na jeho umístění v centru města, bude nutné jeho některé funkce přesunout na vhodnější místo na okraji města s dobrým silničním a železničním napojením, přičemž jedinou možnou lokalitou umožňující trimodální napojení je přístav Radotín. Přístav Praha-Radotín bude nově definován jako trimodální v novelizovaném nařízení. Podle tohoto nařízení bude hlavní město Praha mít za povinnost zpracovat plán udržitelné městské logistiky (SULP), který je v současnosti řešen v IPR Praha a kde se s přístavem Radotín počítá jako s jedním z uzlů městské logistiky, který bude zajišťovat zásobování města udržitelnějšími způsoby dopravy, tzn. s využitím železniční a vodní dopravy.

Ad11) V rozsahu lokality 846/Vltava IV. se nachází břehová část záměru překladiště, kterou tvoří nové úvaziště na řece, plovoucí ponton s otočným pásovým dopravníkem a výstupní stanice kolektoru pásového dopravníku. Samotný plovoucí ponton nebude předmětem schvalovacího procesu v rámci územního / stavebního řízení – jedná se o plovoucí zařízení.

Možnost rozšíření stávajícího přístaviště na Vltavě o nové úvaziště plavidel a plovoucího pontonu by mělo být garantováno formulací článku 130 odstavce (5). Nicméně jako trvalé překladiště lokalitu Troja Metropolitní plán v článku 130 odst. (4) nevymezuje.

Umístění záměru do stabilizované plochy obecně by problémem být nemělo – v nestavební stabilizované ploše nejsou vyloučeny dílčí změny s přihlédnutím ke stávajícímu charakteru území.

V území se dnes přístaviště nachází, záměrem dochází k jeho rozšíření, dílčí změna by tak měla být akceptovatelná.

Cílový charakter lokality 846/Vltava IV. přímo možnost realizace překladiště (respektive v tomto případě jeho břehové části) nezmiňuje; požadavek na posílení prostupnosti podél Vltavy v tomto případě nebude možné použít (zde bude záměrem posílit prostupnost po vltavských březích).

Vymezená zastavitelnost lokality (zastavitelná nestavební) záměr přímo nevylučuje.

Vymezená struktura lokality (parkové prostranství) záměr přímo nevylučuje.

V rámci vymezeného využití lokality (zastavitelná rekreační lokalita) Metropolitní plán v článku 64 odst. (2) umožňuje umísťovat dopravní a technickou infrastrukturu pouze jako související se změnami v území pro městské parky, rekreaci a sport. V následujícím odstavci téhož článku jsou budovy a jiné stavby pro bydlení, obchod, administrativu, průmyslovou a zemědělskou výrobu, skladování a distribuci zboží, těžbu, hutnictví, zpracování závadných chemikálií, těžké strojírenství, spalovny biologického odpadu a podobné stavby svým provozem neodpovídající cílovému charakteru lokality vymezené jako nepřipustné.

Podmínky využití v ploše podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích – Městská parková plocha zahradní – záměr přímo nevylučují. Omezení veřejné přístupnosti v místě výstupní stanice pásového dopravníku by mělo být s ohledem na minimální plošný rozsah marginální (odborný odhad).

Podmínky využití v ploše podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích – Vodní plocha a vodní tok – přímo počítají s provozováním vodní dopravy.

Podmínky využití stanovené v plochách a koridorech prvků ÚSES realizaci záměru nevylučují.

Podmínky využití v ploše Městského parku, respektive metropolitního parku umožňují umísťovat nové jiné stavby, pokud je to v souladu s cílovým charakterem lokality nebo pokud tyto stavby slouží k zajištění dopravní a technické infrastruktury.

V rozsahu lokality 673/Trojská brána se nachází vlastní pozemní část záměru – překladiště, včetně technologického zařízení recyklační linky, třídícího zařízení, skladových ploch a sil.

Metropolitní plán se sledovaným záměrem překladiště zjevně nepočítá a nevytváří pro něj v území podmínky.

Celá lokalita je vymezována jako transformace pro rekreaci a veškeré parametry stanovených regulativů směřují k rekreačnímu využití území. Tomu odpovídá specifikace cílového charakteru lokality. Stávající areál betonárky je trpěn pouze jako dočasný s rekultivací po dokončení staveb, pro které bude betonárka sloužit (čemuž ale neodpovídá vynětí plochy betonárky z vymezené transformační plochy). Požadována je prostupnost veřejně přístupných areálů.

V rámci vymezeného využití lokality (zastavitelná rekreační lokalita) Metropolitní plán v článku 64 odst. (2) umožňuje umísťovat dopravní a technickou infrastrukturu pouze jako související se změnami v území pro městské parky, rekreaci a sport. V následujícím odstavci téhož článku jsou budovy a jiné stavby pro bydlení, obchod, administrativu, průmyslovou a zemědělskou výrobu, skladování a distribuci zboží, těžbu, hutnictví, zpracování závadných chemikálií, těžké strojírenství, spalovny biologického odpadu a podobné stavby svým provozem neodpovídající cílovému charakteru lokality vymezené jako nepřipustné.

Pro podporu transformace území pro rekreační využití Metropolitní plán vymezuje lokalitu veřejné vybavenosti. Pro možnost umístění budov a jiných staveb nesouvisejících s veřejnou vybaveností stanoveného druhu platí podmínka, že neomezují využití lokality pro veřejnou

vybavenost. Lze předpokládat, že záměr umístění recyklační linky, třídícího zařízení, skladových ploch a sil určité omezení pro sledovaný rekreační charakter lokality přinese (hluk, prašnost).

Vzhledem k výše uvedenému je ve výroku stanoviska uplatněna předmětná podmínka.

Ad12) Metropolitní plán zajišťuje podmínky v území pro stabilizaci a rozvoj přístavu Holešovice:

- specifikací přístavu Holešovice a Libeň (respektive jeho pozemní části) v cílovém charakteru lokality 845/Vltava III.;
- vymezením stavebního bloku ve prospěch budov a jiných staveb souvisejících s provozem tohoto přístavu;
- vymezením bodové značky dopravní infrastruktury „Říční přístav (stav)“ ve výkresu Z03 Hlavní výkres infrastruktury;
- vymezením přístavu Holešovice a Libeň jako trvalého překladiště nákladní lodní dopravy v rámci koncepce Vodní dopravy.

Co však není jednoznačné, je konkrétní poloha a územní rozsah přístavu v rámci Metropolitního plánu. Není jednoznačné, který z vymezených stavebních bloků v rámci lokality 845/Vltava III. je pro přístav Holešovice určen (stavební bloky nemají žádné označení). Pro vymezenou bodovou značku dopravní infrastruktury se stanovuje pomyslná plocha kruhu o poloměru 70 m, vždy se středem ve středu značky – plocha nákladního přístavu je zcela mimo takto vymezené území.

V jižní části záměru vymezuje Metropolitní plán zastavitelnou nestavební transformační plochu s určením pro využití pro park (v hierarchii parkových ploch pro metropolitní park). Podmínky využití v ploše Městského parku, respektive metropolitního parku umožňují umísťovat nové jiné stavby, pokud je to v souladu s cílovým charakterem lokality nebo pokud tyto stavby slouží k zajištění dopravní a technické infrastruktury. Nicméně v daném místě vymezená transformační plocha společně s plochou podrobnějšího členění (Městská parková plocha zahradní) mají nestavební charakter a jsou vymezeny pro vznik městského parku. Současné provozování nákladního přístavu a realizace městského parku nejsou podle stanovených podmínek využití slučitelné záměry.

Vymezení prvku pěší prostupnosti územím, ve kterém se zároveň předpokládá vytvoření podmínek pro stabilizaci a rozvoj nákladního přístavu je v přímé kolizi s uvažovaným cílovým využitím dotčeného území.

Z důvodu odstranění nejednoznačnosti v plošném vymezení záměru stabilizace a rozvoje nákladního přístavu Holešovice požadujeme vymezení samostatné zastavitelné produkční lokality s redukcí zastavitelné nestavební transformační plochy 412/845/5016, redukcí vymezeného metropolitního parku a redukcí Městské parkové plochy zahradní v jižní části záměru. Současně požadujeme provést korekci trasy požadovaného pěšího propojení tak, aby byla zajištěna bezpečnost pěších při pohybu v rekreačním území nábřeží Vltavy (vyloučením prostoru nákladního přístavu). Zároveň chybí přímé napojení z Libeňského mostu na přístav Libeň, které požadujeme zachovat z důvodu provozu nákladních vozidel. Je nepřípustné jejich převedení do obytných částí v blízkosti přístavu Libeň.

Ad13) Metropolitní plán zajišťuje podmínky v území pro stabilizaci a rozvoj přístavu Smíchov:

- specifikací přístavu Smíchov (respektive jeho pozemní části) v cílovém charakteru lokality 845/Vltava I.;
- vymezením stavebního bloku ve prospěch budov a jiných staveb souvisejících s provozem tohoto přístavu;
- vymezením bodové značky dopravní infrastruktury „Říční přístav (stav)“ ve výkresu Z03 Hlavní výkres infrastruktury;

- vymezením přístavu Smíchov jako trvalého překladiště nákladní lodní dopravy v rámci koncepce Vodní dopravy.

Co však není jednoznačné, je konkrétní poloha a územní rozsah přístavu v rámci Metropolitního plánu. Není jednoznačné, který z vymezených stavebních bloků v rámci lokality 845/Vltava I. je pro přístav Smíchov určen (stavební bloky nemají žádné označení). Pro vymezenou bodovou značku dopravní infrastruktury se stanovuje pomyslná plocha kruhu o poloměru 70 m, vždy se středem ve středu značky – plocha nákladního přístavu je zcela mimo takto vymezené území.

Vedení navržené významné cyklotrasy v severní části záměru se pravděpodobně záměru nákladního přístavu nedotkne – logické bude vedení ve výškové úrovni ulice Strakonické ve vazbě na veřejný prostor této ulice a ve vazbě na vymezenou novou lávku na Císařský ostrov.

Z důvodu odstranění nejednoznačnosti v plošném vymezení záměru stabilizace a rozvoje nákladního přístavu Smíchov požadujeme vymezení samostatné zastavitelné produkční lokality (po vzoru vymezené lokality 636 Přístav Radotín), ať už pro tu část přístavu, která by byla vyhrazená pro nákladní přístav/překladiště, nebo pro přístav jako celek.

Ad14) Jedná se o stavbu, která je v přímém rozporu s provozem přístavu Libeň, a to zejména jako ochranného přístavu. Realizací stavby by došlo ke zprůtočnění ochranného bazénu přístavu Libeň, a tedy k faktickému zrušení jeho ochranné funkce při povodních. To je v přímém rozporu mj. i se zákonem o vnitrozemské plavbě, podle nějž Státní plavební správa rozhodla o tom, že přístav Libeň se bude provozovat jako přístav s ochrannou funkcí. Územní plán Prahy nemůže rozhodovat o tom, jestli tento přístav Libeň bude nebo nebude plnit funkci ochranného přístavu, jelikož to neumožňuje zákon o vnitrozemské plavbě. Návrh zprůtočnění by de facto ochranný přístav Libeň zrušil. Výstavba a údržba ochranných bazénů je extrémně finančně nákladná a s ohledem na změnu klimatu, které mohou způsobit případné povodně, je potřebné ochranné přístavy zachovat do doby realizace jejich adekvátních náhrad.

Ad Letecká doprava)

Ad15) Výšková regulace navržená v návrhu Metropolitního plánu plně nereflektuje rozvojové záměry Letiště Václava Havla. V rámci nově vymezené transformační lokality 411/604/2236 a rozvojové lokality 413/604/2868 v části Airport City jih, vymezit v souvislosti se záměrem rozvoje zástavby v prostoru Airport City jih nové, resp. navýšit stávající „Plochy výškové regulace s rozmezím podlažnosti nově navrženým“, rozmezí podlažnosti 6, resp. 8. V rámci nově vymezené transformační lokality 411/604/2491 a rozvojových lokalit 413/604/2284 a 413/604/2868 vymezit v souvislosti se záměrem rozvoje zástavby v prostoru jižně od areálu Letiště Václava Havla (po vyřazení stávající dráhy pro vzlety a přistávání RWY 12/30 z provozu) nové „Plochy výškové regulace s rozmezím podlažnosti nově navrženým“, rozmezí podlažnosti 4.

Ad16) S ohledem na celostátní význam Letiště Václava Havla a jeho rozvoj pro Českou republiku i hlavní město Prahu považujeme uvedení realizace paralelní dráhy v tomto odstavci za vhodné. Letecká doprava je významnou součástí světové dopravní infrastruktury a zajištění jejího rozvoje je potřebné ve všech územně plánovacích dokumentacích.

Ad17) Metropolitní plán vymezuje koridor pro navrhovanou paralelní dráhu RWY 06R/24L Letiště Václava Havla Praha a stávající dráhu RWY 12/30 vymezuje ke zrušení. Zrušení dráhy RWY 12/30 z režimu pro vzlety a přistávání je podmíněno zprovozněním paralelní dráhy RWY 06R/24L. Do doby zprovoznění paralelní dráhy bude letiště stále provozovat dvě dráhy RWY 06/24 a RWY 12/30. Dráha RWY 12/30 bude zrušena až po realizaci paralelní dráhy RWY 06R/24L.

Závěrem doporučujeme pro úplnost doplnit v odůvodnění všechna platná ochranná pásma veřejného mezinárodního letiště Praha/Ruzyně, veřejné vnitrostátní/neveřejné mezinárodní letiště Letňany a neveřejné vnitrostátní letiště Točná. Všechna tato letiště jsou Metropolitním plánem evidována a vymezena, a to včetně plochy pro novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L.

Grafická část Metropolitního plánu eviduje u všech letišť ochranná pásma (OP) s výškovým omezením staveb. Dále je v legendě koordinačního výkresu zaneseno OP se zákazem laserových zařízení. Mělo by se jednat o OP se zákazem laserových zařízení – sektor A veřejného mezinárodního letiště Praha/Ruzyně a o OP se zákazem laserových zařízení sektor – B neveřejného mezinárodního letiště Praha/Vodochody, která na území řešené Metropolitním plánem také zasahují. Grafické znázornění těchto OP ve výkresu ovšem nebylo nalezeno. U letiště Točná chybí grafické znázornění OP proti nebezpečným a klamavým světlům a OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN. U letiště Letňany nejsou graficky znázorněna OP proti nebezpečným a klamavým světlům, OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN a OP ornitologická. U letiště Praha/Ruzyně chybí též znázornění OP proti nebezpečným a klamavým světlům, OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN a vnitřní a vnější ornitologická OP.

Ing. Petr Vůjtěch
ředitel
Odbor infrastruktury a územního plánu

Příloha:

Příloha č. 1 – Areál HZS Praha

Příloha č. 2 – Zákres lokality Trnkov

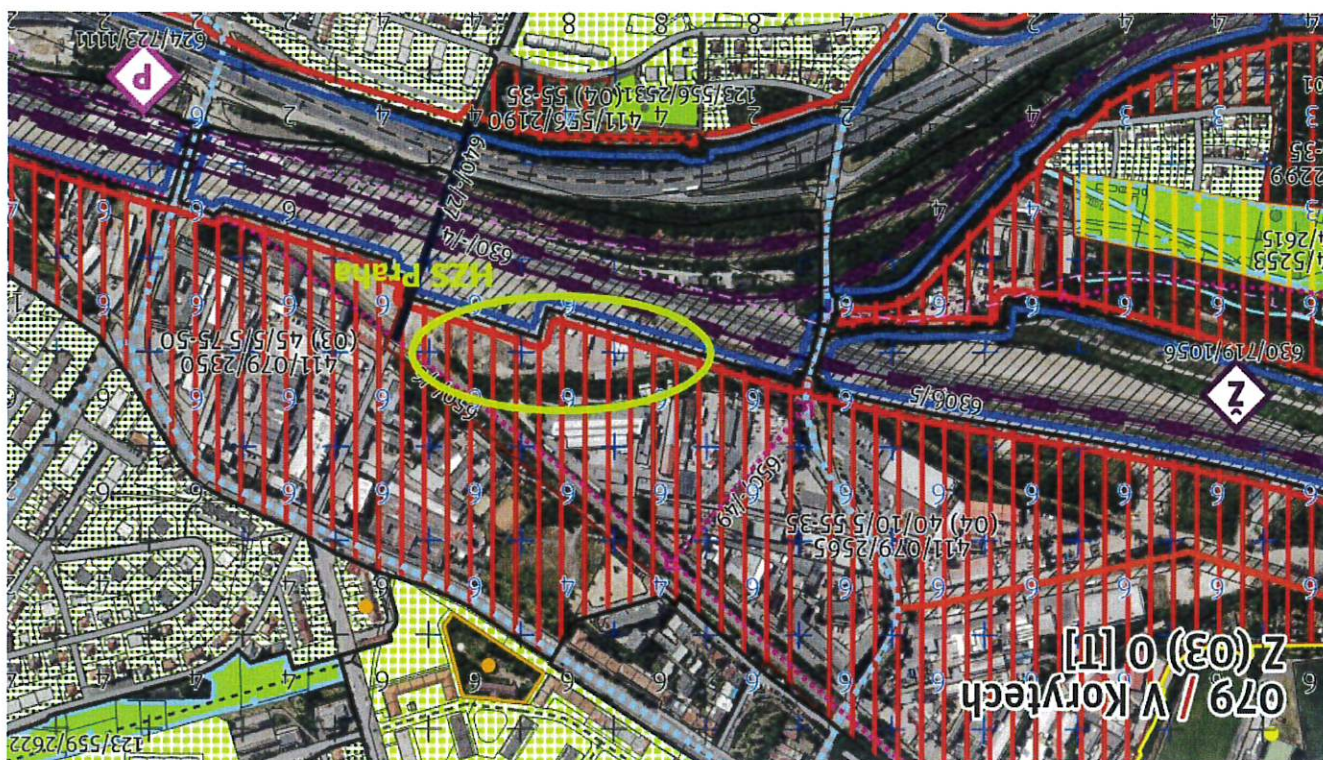
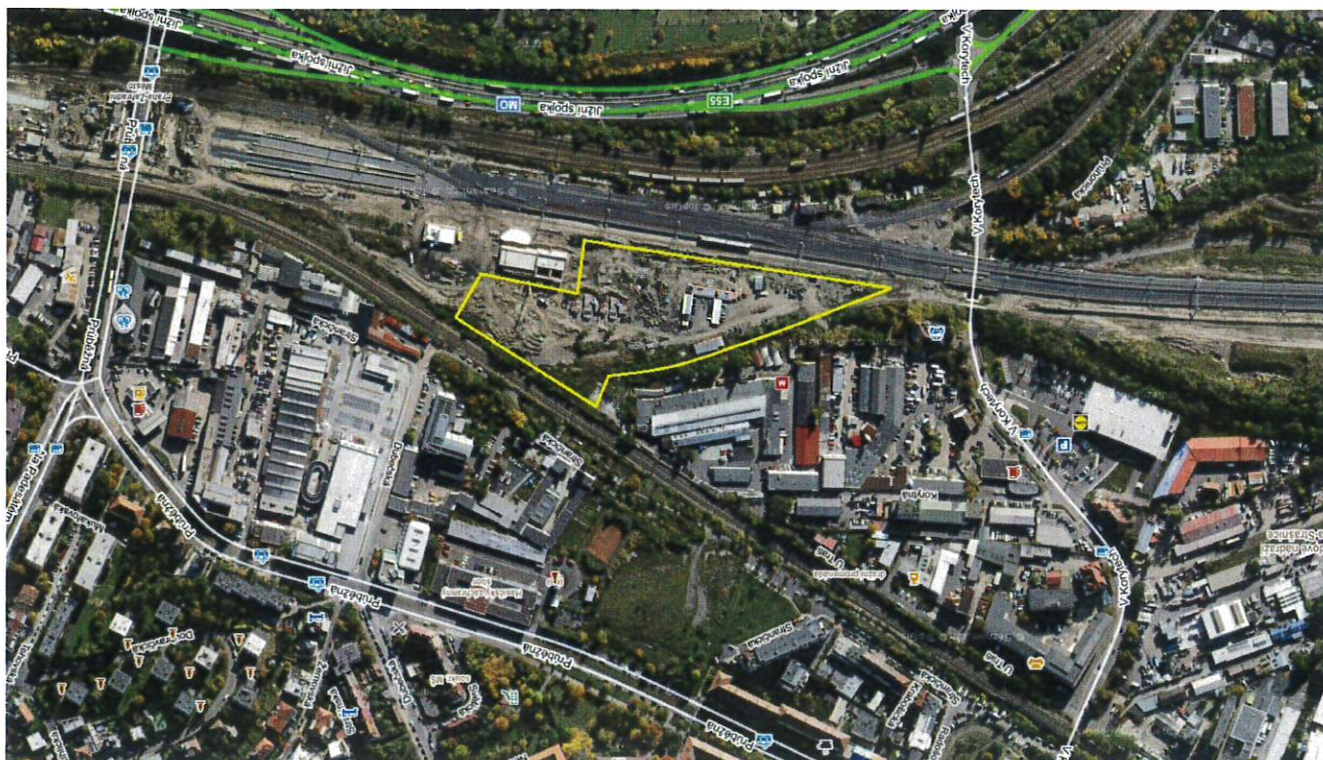
Příloha č. 3 – Zákres lokality Strašnice

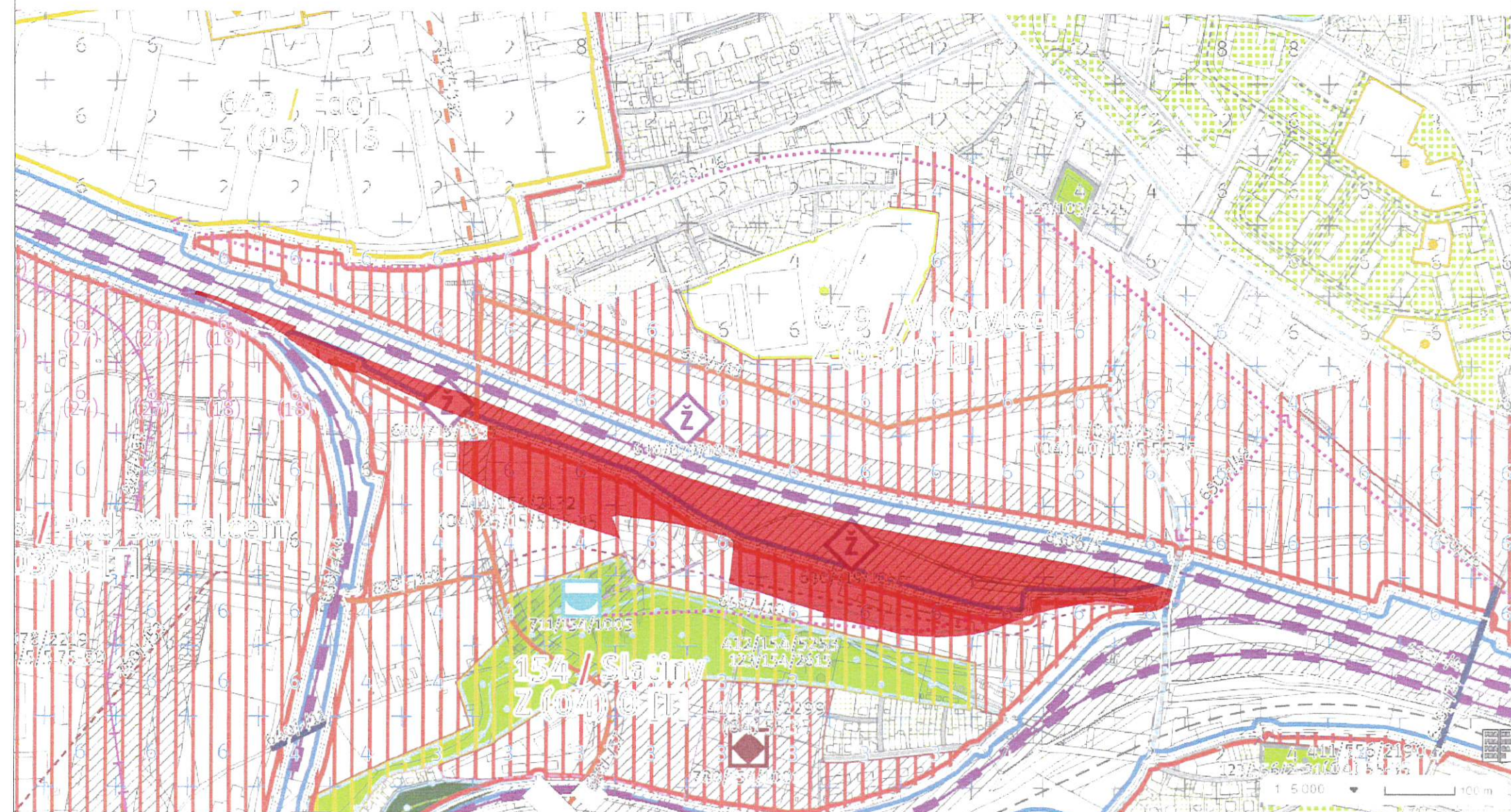
Příloha č. 4 – Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun, Hlubočepy

Příloha č. 5 – Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun, Malá Chuchle

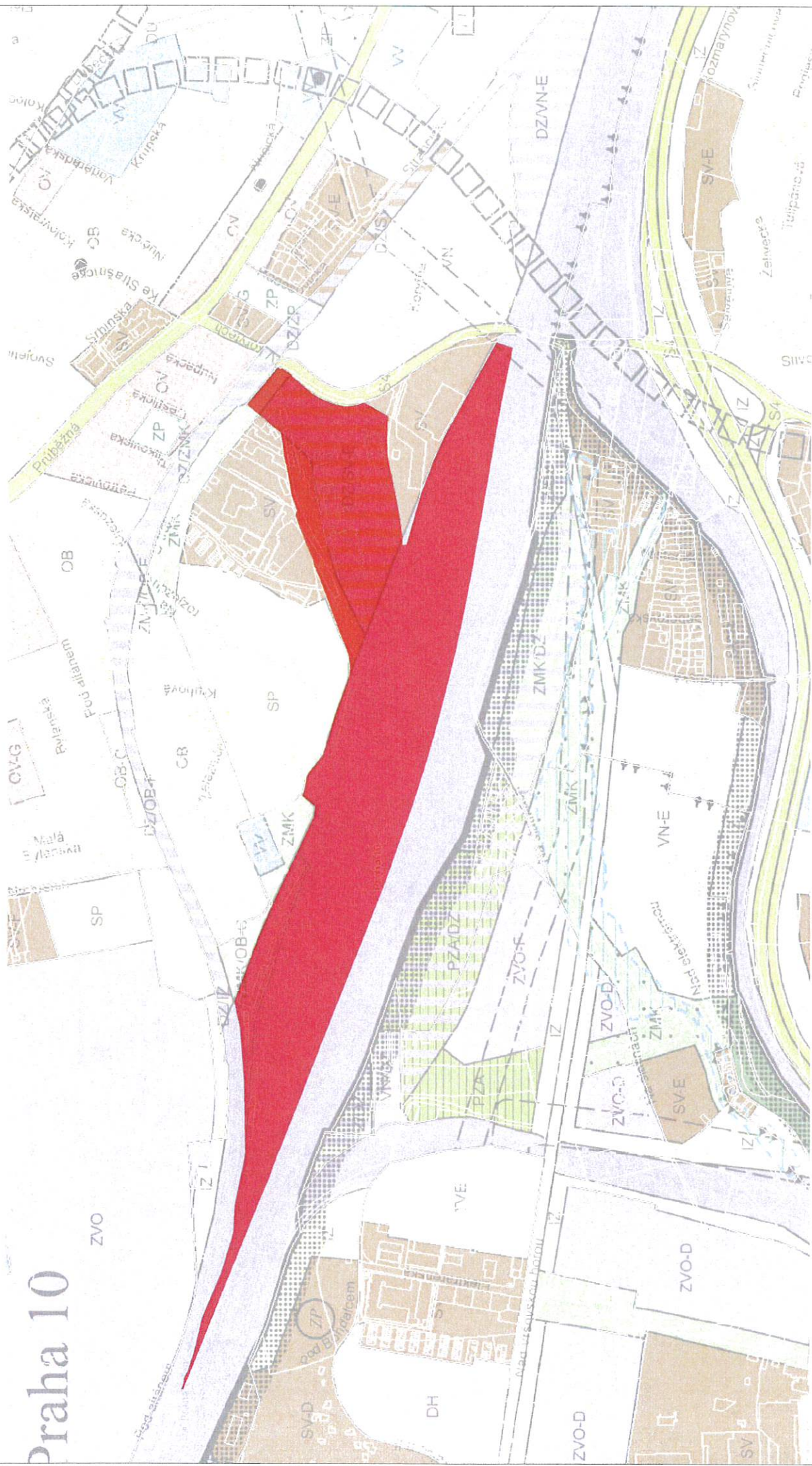
Příloha č. 6 – Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun, Slivenec, Holyně

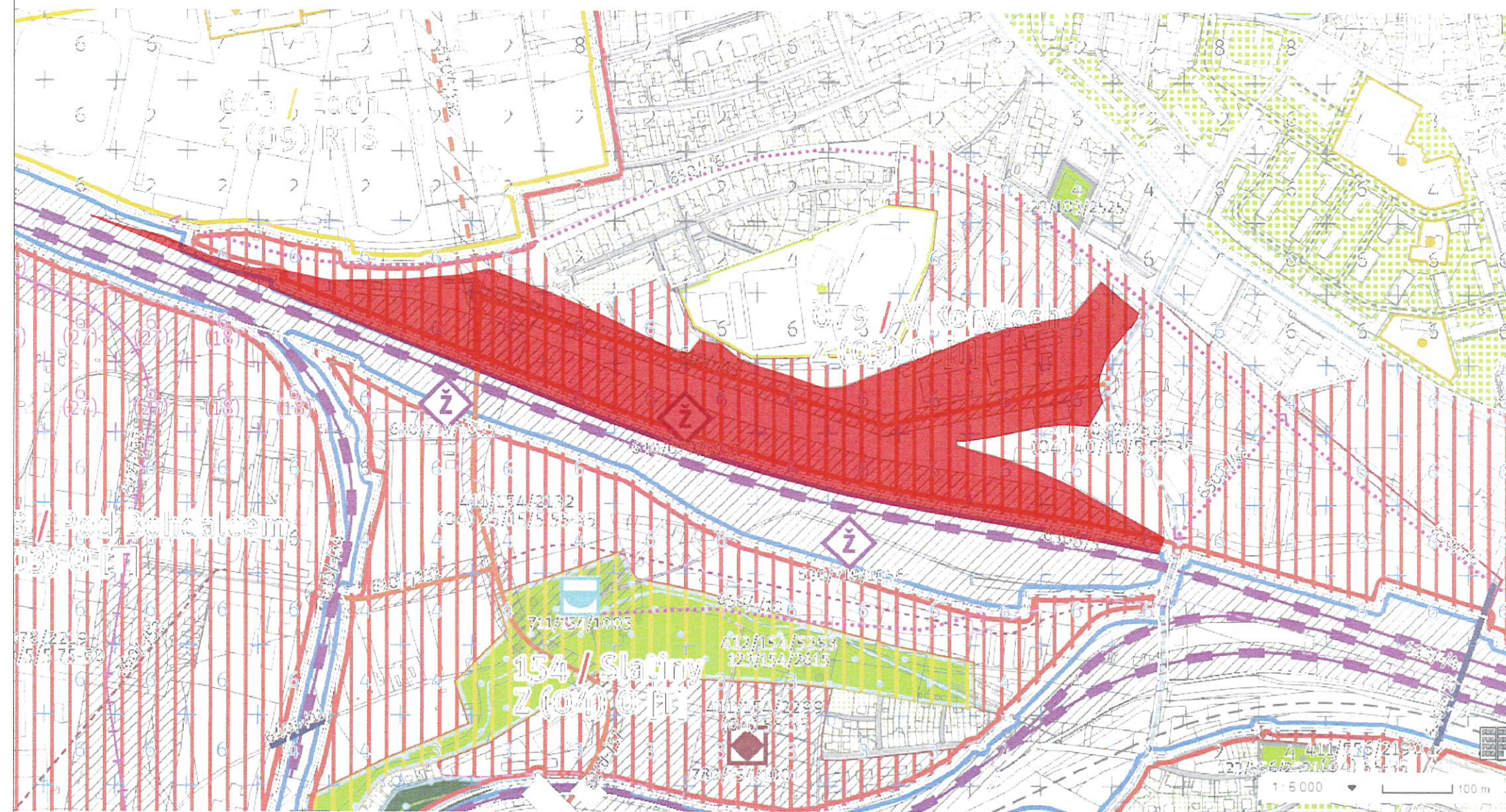
Příloha č. 7 – Stanovisko Ministerstva dopravy ke změně Z 3822/00





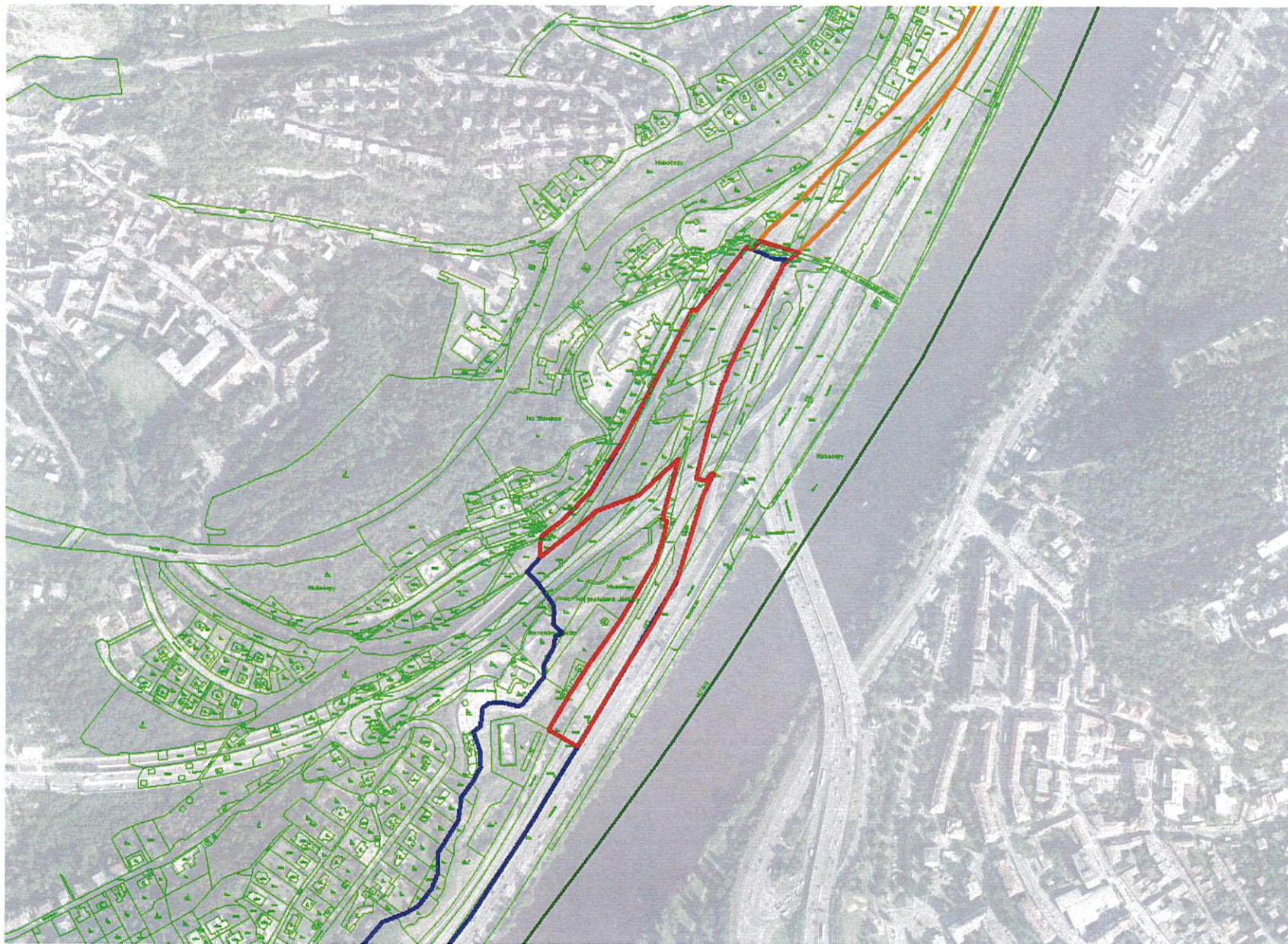
Praha 10



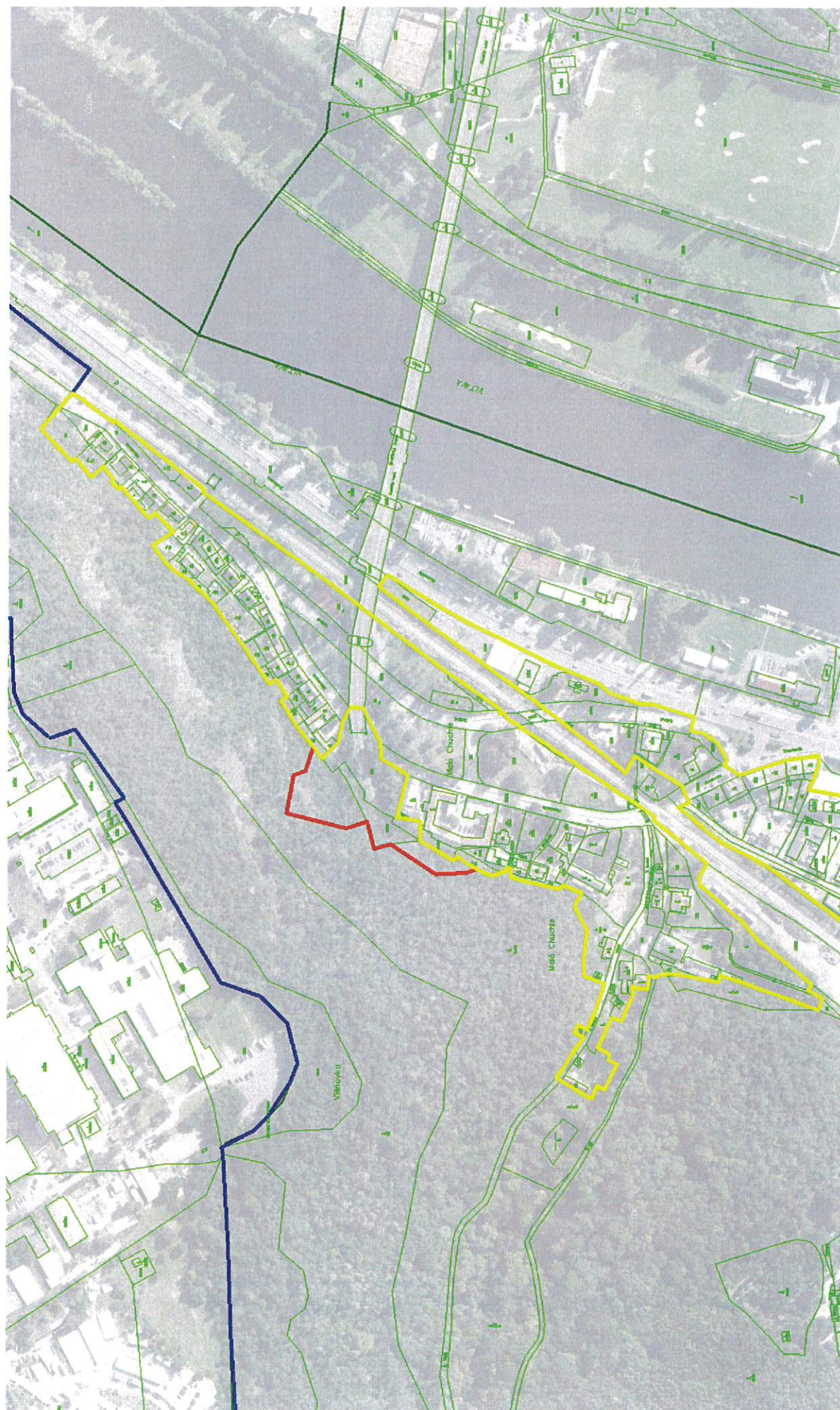


Příloha č. 4 **Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun**

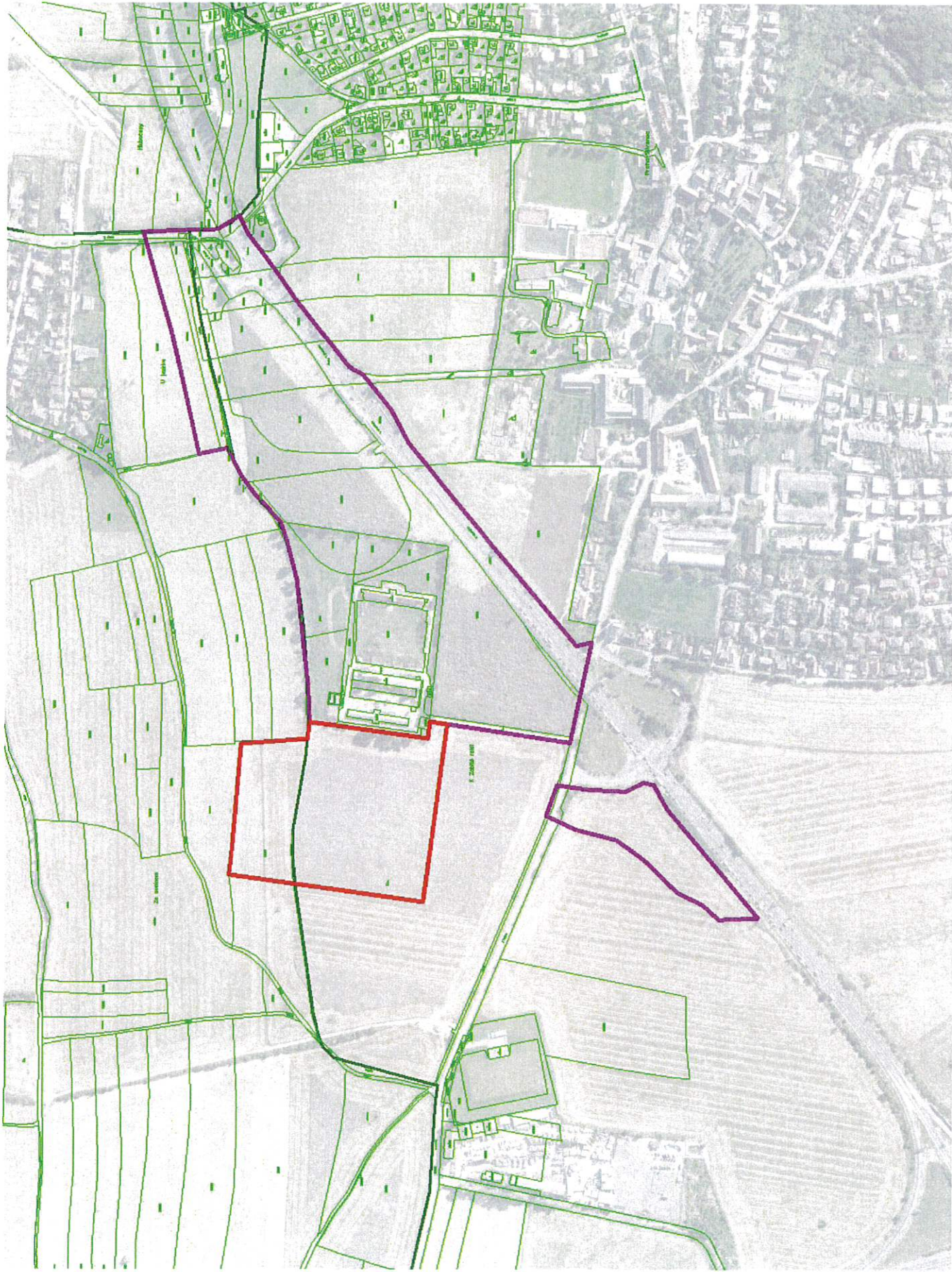
Lokalita a) Hlubočepy



Lokalita b) Malá Chuchle



Lokalita c) Slivenec, Holyně





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

Odpověď k č. j. ze dne
MHMP 538766/2022 ze dne
29.3.2022

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-13981/2022-910/3
MD/13981/2022/910

Vyřizuje/E-mail/Telefon
Ing. Alena Tesařová
alena.tesarova@mdcr.cz
+420 2251 31660

Datum
Praha
27.04.2022

Věc: Návrh změny Z 3822/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy

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 změny Z 3822/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy 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:

Z hlediska letecké dopravy a dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnic a silnic I. třídy **souhlasíme** s projednávaným návrhem změny Z 3822/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a požadavky neuplatňujeme, jelikož nejsou dotčeny námi sledované zájmy.

Z hlediska vodní dopravy **souhlasíme** s projednávaným návrhem změny Z 3822/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a požadavky neuplatňujeme.

Z hlediska drážní dopravy **nesouhlasíme** s projednávaným návrhem změny Z 3822/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy:

1) Nesouhlasíme s koeficientem zeleně $KZ=0,2$ u plochy všeobecně smíšené SV-K. Požadujeme upravit část funkčního využití území pro blok A.II-4 z SV-K na SV-S bez stanovení koeficientu zeleně KZ , resp. $KZ=0$.

- 2) Nesouhlasíme s koeficientem/podílem bydlení u plochy SV-4. Požadujeme pro vymezené bloky A.II-4 a A.II-2 změnit koeficient na SV-0.
- 3) Požadujeme do výkresu č. 10 (G10n) - Energetika doplnit vedení trasy 22 kV.
- 4) Nesouhlasíme s návrhem vymezení biokoridoru ve výkresu č. 19 (G19n) – Územní systém ekologické stability).

Odůvodnění:

Ad Drážní doprava)

Správa železnic, s. o. (dále jen „SŽ“) v území aktuálně připravuje první velkou investiční akci „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)“ – zejména v části žst. Praha-Bubny. Předpokládané zahájení výstavby bude ve 4.Q 2022. Následovat budou záměry SŽ, které jsou vzájemně dlouhodobě pojednávány, a které jsou předmětem uvedené změny Z3822.

Záměry Správy železnic tak, jak jsou specifikovány v připravovaném Memorandu („MEMORANDUM o spolupráci v lokalitě Vltavská v Praze 7 – Holešovicích při realizaci projektu národní koncertní budovy Vltavské filharmonie a záměrů Správy železnic“, které řeší majetkoprávní poměry a využití některých pozemků, s nimiž mají strany Memoranda právo hospodařit nebo je vlastní) jsou uvedeny v Příloze č. 1. Konkrétně se jedná o bloky A.II-2, A.II-4 a A.II.8 dle Územní studie Holešovice-Bubny – Zátory (Muller-Reiman-Pelčák architekti) – ÚS MRP z března 2020. Území je v návrhu úprav celé vymezeno funkčním využitím ploch SV-K. Správa železnic aktivně připravuje rozvoj této zájmové části území vč. majetkoprávních vztahů a je připravena rozvíjet výše uvedené bloky (viz Příloha č. 2). Obecně lze konstatovat, že zájmové území SŽ dle Přílohy č. 2 je vzhledem ke stanovení koeficientů velmi atypické vzhledem k umístění železniční stanice a uvažované nástavbě nad ní.

Ad1) Při návrhu změny, výkres č. 4 (G04n) – Plán využití ploch (viz Příloha č. 3a) a zároveň výkres č. 31 (G31n) – Podrobné členění ploch zeleně (viz Příloha č. 3b), v této části území na SV-K nelze proporčně docílit požadovaný Koeficient $KZ=0,2$, a to vzhledem ke skutečnosti, že blok A.II-4 se z cca 90 % své zastavěné plochy nenachází na rostlém terénu, resp. tvoří nástavbu žst. Praha-Bubny. Jakkoli se SŽ snaží tento požadavek ÚS MRP splnit, bez dopadu „vytěžení“ KZ ostatních částí území SV-K) na další bloky v území (A.II-2, A.II-8, A.II-1 a A.II-3) jej nelze splnit. SŽ se problematikou důkladně zabývala (viz Příloha č. 4a - Ověřovací Studie zeleně a Příloha č. 4b - Koeficient zeleně KZ – diagram). Jak vyplývá z Přílohy č. 4a, „umístitelná zeleň při dodržené urbanistické struktuře dle ÚS MRP je max. 0,02“.

Pro nové vymezení koeficientu SV-S lze alternativně uvažovat s vymezením hranice SV – S s odstupy 70 m, resp. 60 m od východní hranice dotčeného území (viz Příloha č. 5), preferovaná varianta SŽ, s. o. je Varianta A, upravené funkční využití je rozšířeno o cca ½ pěšího bulváru. U bloků A.II-2 a A.II-8 jsme připraveni požadovaný koeficient dodržet při splnění podmínky umístění na rostlém terénu. Vzhledem ke snaze o udržitelnost budov SŽ v oblasti návrhu budov a zeleně, bude snaha zeleň v části území patřící SŽ v maximální možné míře umisťovat (např. zelené střechy) i s minimálním koeficientem KZ.

Ad2) Ve výkresu č. 36 (G36n) – Podíly bydlení v centrální části města (viz Příloha č. 6) je uveden koeficient/podíl bydlení v zájmovém území SŽ SV-4. SŽ společně se zástupci MČ Praha 7 na mnoha jednáních předjednála, že v části zájmového území pro bloky A.II-4 a A.II-2 bude funkční využití pro kanceláře a obchodní prostory v parteru (odhadovaný poměr 90 %/10 %) bez nutnosti umisťovat v těchto blocích plochy pro bydlení. Z výše uvedeného důvodu požadujeme, aby pro vymezené bloky A.II-4 a A.II-2 byl tento koeficient změněn na SV-0.

Ad3) Do výkresu č. 10 (G10n) – Energetika požadujeme doplnit vedení trasy 22 kV dle projektu „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)“. Návrh vedení

ve formátu dwg Vám zaslala Správa železnic, s. o. dopisem zn. 23791/2022-SŽ-GŘ-06 ze dne 25. 3. 2022 v Příloze č.7.

Ad4) Návrh vymezení biokoridoru je umístěn do stopy budoucí železniční trati, která bude na estakádě. Pod estakádou jsou připravovány komerční vestavby, které v cílovém stavu neumožní umístění biokoridoru. Požadujeme proto jeho vypuštění.

Ing. Petr Vůjtěch
ředitel
Odbor infrastruktury a územního plánu

Přílohy

Příloha č. 1 – Záměry Správy železnic dle ÚS MRP
Příloha č. 2 – Majetkoprávní vztahy
Příloha č. 3a – Plán využití ploch – nový
Příloha č. 3b – Podrobné členění ploch zeleně – nový
Příloha č. 4a – Ověřovací Studie zeleně
Příloha č. 4b – Koeficient zeleně KZ – diagram
Příloha č. 5 – Funkční plochy FÁZE 1_alternativy
Příloha č. 6 – Koeficient bydlení