

Pražský územní plán není jen o rušení Masaryčky



Author: Tomáš Johánek | Published: 05.09.2008

Pražský (silniční) okruh slouží pro vedení dopravy, která je vůči městu tranzitní, a dále pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi jednotlivými okrajovými částmi města. Městský okruh je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou převzal většinu dopravních vztahů směřujících přes centrum města a rozvedl je po obvodu k jednotlivým cílům, odlehčil dopravní síti středního pásma města a tím umožnil co nejvyšší plynulost dopravy, nezbytnou pro minimalizaci jejích vlivů na životní prostředí.

Z hlediska hromadné veřejné dopravy je pro Prahu klíčové budování nových linek metra (zejména prodloužení trasy A do Motola a postupně až k Letišti Ruzyně a chystaná výstavba trasy D) a tramvají. Přitom modernizace čeká i vybrané železniční tratě, které se postupně zapojí do systému Pražské integrované dopravy. V tomto směru bude zřejmě nejdůležitější chystaná výstavba nové rychlodráhy z centra na letiště Ruzyně, respektive rekonstrukce stávající železniční tratě z Prahy do Kladna a výstavba odbočky k letišti.

Protesty kolem okruhu stále pokračují

Pokud jde o silniční dopravu v Praze, klíčovými dopravními projekty jsou, jak už bylo řečeno, dva silniční okruhy a sedm radiál. Zatímco na jihu Prahy se buduje Pražský okruh mezi Slivencem a Vestcem a chystá se další výstavba směrem k dálnici D1, na severozápadě města probíhají stále spory, kudy tento okruh povede v oblasti Suchdola a mostu přes Vltavu.

Společná odborná komise ministerstva dopravy a ministerstva životního prostředí schválila jako jedinou možnou jižní variantu pražského okruhu u Suchdola. Podle děkana dopravní fakulty ČVUT Petra Moose je jižní varianta z dopravního hlediska lepší, protože na sebe naváže tranzitní dopravu. Pokud by okruh vedl dál od Prahy takzvanou severní trasou, přeprava by využívala z velké části vnitřní městský okruh, který by byl přeplněn. Verdikt komise navazuje na rozhodnutí pražského magistrátu, který již vydal územní rozhodnutí právě pro jižní variantu. Část pražského obchvatu mezi Ruzyní a Březiněvsí by tak měla vést přes Suchdol, stejný názor má i odborná komise.

Rozhodnutí magistrátu ale vzápětí napadlo ministerstvo životního prostředí, podle kterého šlo město proti jeho doporučení. Podle mluvčí Ředitelství silnic a dálnic Martiny Vápeníkové by se mohlo začít stavět v 1. polovině roku 2010. Celá stavba u Suchdola by pak mohla být hotova o tři roky později. To však pouze v nepravděpodobném případě, že se do jednoho měsíce nikdo neodvolá proti územnímu rozhodnutí magistrátu.

Bez větších problémů naopak pokračuje výstavba vnitřního městského okruhu. Momentálně se staví úsek mezi ústím Strahovského tunelu na Praze 6 a Pelc-Tyrolkou, na který pak naváže výstavba dalších úseků a radiál. Nový územní plán hlavního města Prahy by také měl obsahovat záměr vybudovat tunel v trase severojižní magistrály v okolí Václavského náměstí. Ten by svedl automobilovou dopravu pod zem a Václavské náměstí by se znovu spojilo s Národním muzeem. Tady se očekávají spory o to, jak dlouhý tunel se má vybudovat. Představa Prahy 2 je taková, že by tunel začínal u Nuselského mostu a končil u Hlavního nádraží. Tato městská část naopak odmítá uvažovanou výstavbu nového mostu u Výtoně, protože se bojí zvýšení intenzity dopravy v centru města. „Chceme dořešení propojení levého a pravého břehu Vltavy mostem, který by byl mezi mostem Palackého a Barrandovským,“ uvedl zástupce starostky Jiří Paluska s tím, že se jedná o dlouhé území bez přemostění. „Jedná se o variantě mostu na Výtoni, ovšem nám připadá toto řešení nevhodné,“ uvedl místostarosta. Nový most by podle radnice zvýšil intenzitu dopravy v okolí Palackého náměstí. Stavba by podle Palusky měla být dále proti proudu, aby zátěž byla rozložena po celém území. Most, který má překlenout Vltavu z Jeremenkovy ulice a navázat na podjezd městského okruhu pod tratí na Plzeň, se má jmenovat Dvorecký. Proti jeho výstavbě protestuje také Praha 4. A zastupitelé Prahy 1 zase požadují případnou výstavbu dvou automobilových tunelů pod Vltavou mezi přístavem v Podolí a Štefáníkovým mostem. Potom by mohla být omezena doprava na nyní frekventovaných nábřežích.

Železnice bude prioritou

Nový územní plán Prahy má podle magistrátu také otevřít daleko větší prostor železniční dopravě. V současnosti bude zastupitelstvo města ovšem jen schvalovat pořízení změny územního plánu, a pokud ho schválí, bude zpracován návrh změny, která umožní využití některých drážních ploch, které železnice ke svému provozu nepotřebuje. A současně umožní pokračování prací na dalším rozvoji železniční dopravy v Praze. Ta má mít daleko větší podíl na obsluze města a klíčovou roli v příměstské dopravě. Železnice by tak měla být v budoucnu nosným prvkem obsluhy města spolu s ostatními kolejovými prostředky - metrem a tramvajemi. „Praha má, stejně jako České dráhy, naopak zájem rozvíjet železniční dopravu ve městě. Je součástí integrované hromadné dopravy Prahy a má se vyvíjet do podoby jakéhosi s-bahnu, který by nejen propojoval Prahu s okolím, ale také mohl převzít ještě větší díl dopravy městské,“ řekl radní Martin Langmajer.

Přibudou další tramvajové tratě

Stavět v příštích letech by se mělo nejen prodloužení metra trasy A zatím do Motola (nová trasa D z centra Prahy do Písnice se zatím posuzuje i z hlediska zvolených parametrů), ale Praha se dočká zřejmě i nových tramvajových tratí. Těsně před dokončením je prodloužení tramvaje z obratiště Laurová k metru Radlická, na finanční prostředky čeká uvažované prodloužení tramvajové tratě ze sídliště Barrandov do prostoru mezi obce Slivenec a Holyně. Radnice Jižního Města by také ráda do připravovaného územního plánu prosadila nové tramvajové tratě. Koleje by mohly vést ze Spořilova, Hostivaře a Písnice. „Jako zásadní podmínku pro zachování udržitelného rozvoje městské části požadujeme nové řešení obslužnosti území doplněním stávajícího systému veřejné hromadné dopravy o další,“ uvedl vedoucí odboru územního rozvoje Prahy 11 Jan Kábrt. Tramvaj na Opatov by podle nedávné tiskové zprávy pražského magistrátu měla fungovat v roce 2013. Do sedmi let by pražské tramvaje měly podle plánů města jezdit po zhruba 32,4 kilometru nových tratí.

Územnímu plánu Prahy a dopravní infrastruktury se bude věnovat diskusní setkání časopisu Stavební fórum, které se uskuteční dne 10.9.2008 v Praze. Více informací o programu a on-line přihlašovacím formulářem naleznete na [webu diskusí](#).

Stavební forum

