

Váš dopis zn.	Č. j. IPR 1951/2017	Vyřizuje/kancelář/linka Mgr. Hájková/SPE/PRAV	Datum - 3 -03- 2017
---------------	------------------------	--	------------------------

Věc: Žádost o informaci dle zákona č. 106/1999 Sb.

Vážený pane,

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace (dále jen „IPR Praha“), obdržel dne 16. 2. 2017 Vaši žádost o poskytnutí informace v souladu s ustanovením zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), konkrétně žádost o poskytnutí studie vyhodnocení dopadu dopravní studie Libeňského mostu.


V souladu se zákonem jsme Vaši žádost posoudili a dle ustanovení § 14 odst. 5 písm. d) zákona Vám poskytujeme požadovanou studii.

Příloha:

1. Vyhodnocení závěrů dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu ve vztahu k územnímu plánu hl. m. Prahy

S pozdravem

IPR PRAHA
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2
IČ : 70883858 – příspěvková organizace /2


Mgr. Ondřej Boháč
ředitel

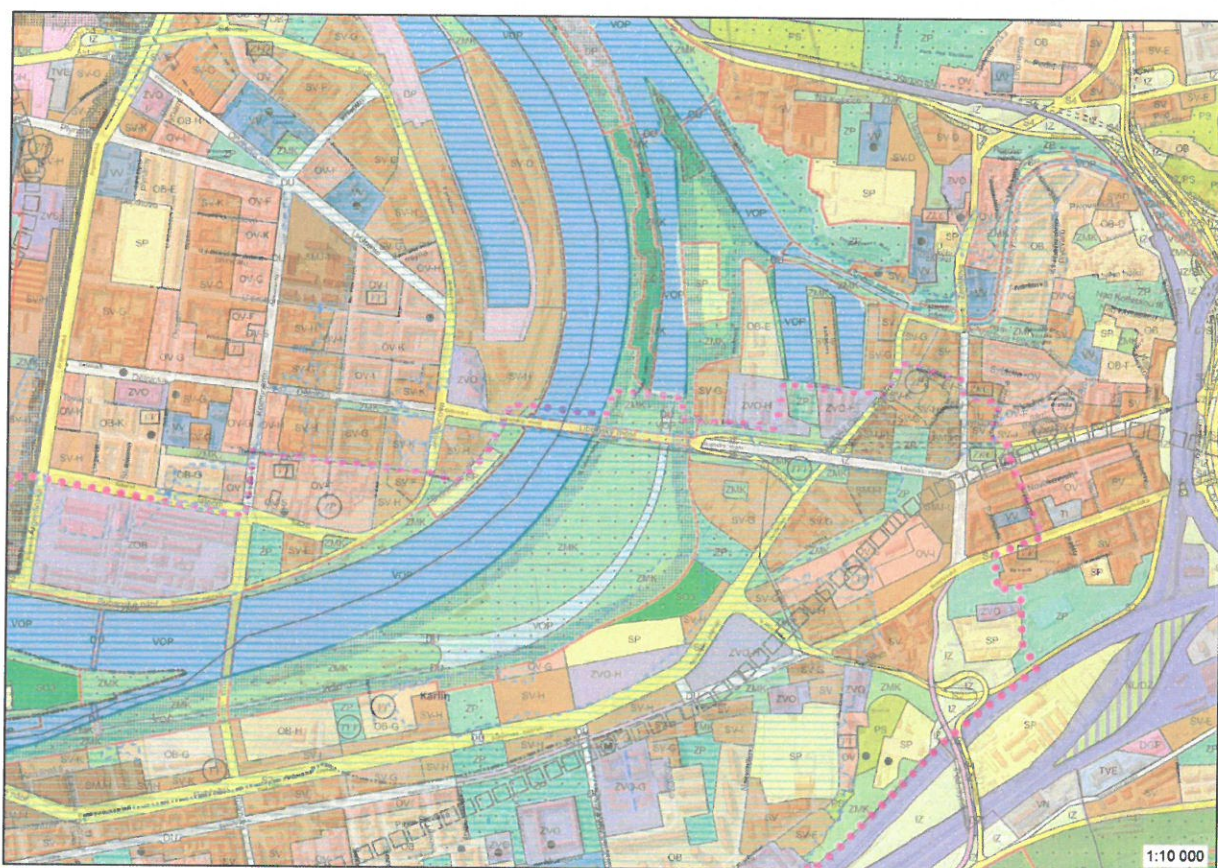


INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
příspěvková organizace

Rozdělovník:

- 1/ Adresát - doporučeně
- 2/ IPR/SVV
- 3/ IPR/INFR/KDI
- 4/ IPR SPE/PRAV
- 5/ IPR SPE + kopie spisu
- 6/ IPR spisovna + spis

VYHODNOCENÍ ZÁVĚRŮ
DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ANALÝZY
LIBEŇSKÉHO MOSTU
VE VZTAHU
K ÚZEMNÍMU PLÁNU HL. M. PRAHY



IPR
PRAHA

2016-08-31

Vyhodnocení závěrů dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu ve vztahu k územnímu plánu hl. m. Prahy

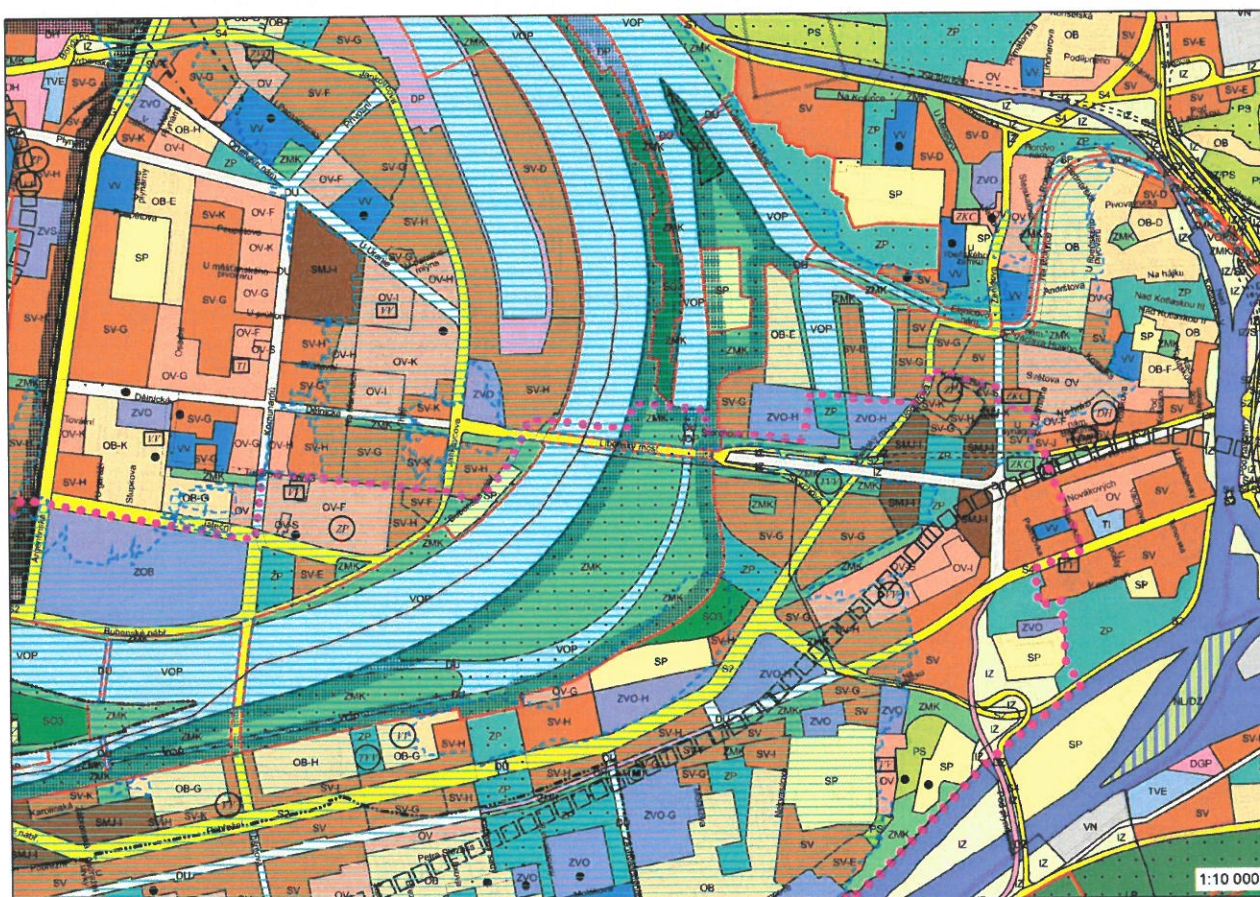
Úvod

Materiál byl vypracován na základě Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 809 ze dne 12. 4. 2016 k rekonstrukci souboru mostních objektů „Libeňský most“ kde Rada v části III. ukládá v bodu 2. Řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy: 2. na základě zpracované dopravní analýzy dle bodu III.2.1 tohoto usnesení vyhodnotit její dopad do platného územního plánu hl. m. Prahy v dotčené lokalitě Prahy 7 a Prahy 8 včetně souvisejících vodo hospodářských a ostatních záměrů).

Dokument tedy navazuje na Dopravně inženýrskou analýzu Libeňského mostu, kterou zpracoval v červnu 2016 Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Zpracování této analýzy probíhalo za konzultace se zástupci městských částí a Technické správy komunikací hl. m. Prahy. Tato analýza dospěla k následujícímu závěru:

„Největší zatížení na Libeňském mostě je dosaženo ve Var. 5 b s komunikací propojující Libeňský most – Na Žertvách – Čuprova (bez Pobřežní IV sever) a Var. 6 b Bez MO východ, bez SOKP 518, 519, 520, bez Pobřežní IV sever a Pobřežní IV jih, obě se čtyřpruhovým uspořádáním. U všech variant s dvoupruhovým uspořádáním není překročena intenzita 25 tis. vozidel v obou směrech, byť ve scénáři Var. 6 se zatížení blíží této hranici. Nepředpokládáme však, že hypotetický výhledový stav Var. 6 nastane, avšak v tomto případě by však bylo nežádoucí, aby Libeňský most měl 2 + 2 jízdní pruhy, protože by suploval vztahy, které nemá přenášet (mají se realizovat na nadřazené komunikační síti). V ostatních případech není překročena orientační kapacitní hranice pro dvoupruhové uspořádání sběrné městské komunikace dle ČSN 736110, tabulka 40. Na základě zpracované analýzy modelových výpočtů dopravního zatížení Libeňského mostu konstatujeme, že není nezbytně nutné uvažovat s uspořádáním Libeňského mostu v dimenzi 2 + 2 jízdními pruhy.“

Stav platného územního plánu hl. m. Prahy v oblasti Libeňského mostu (k 31. 8. 2016)



Výřez z výkresu ÚP hl. m. Prahy č. 4 – Plán využití ploch

Z hlediska záměrů platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy v platném znění po provedených změnách jsou v okolí Libeňského mostu zaneseny předpoklady pro realizaci záměrů v oblasti dopravy (rekonstrukce Libeňského mostu a v navazujícím území pak dostavba systému komunikací Pobřežní IV severní a jižní větve), v oblasti protipovodňové ochrany (zprůtočnění staré plavby a snížení nivelety Rohanského ostrova), přírody a krajiny (úpravy Rohanského ostrova) a urbanismu (plochy pro zástavbu na obou předpolích, zejména na libeňském předpolí – plochy smíšeného využití SV a SMJ severně a jižně od Libeňského mostu).

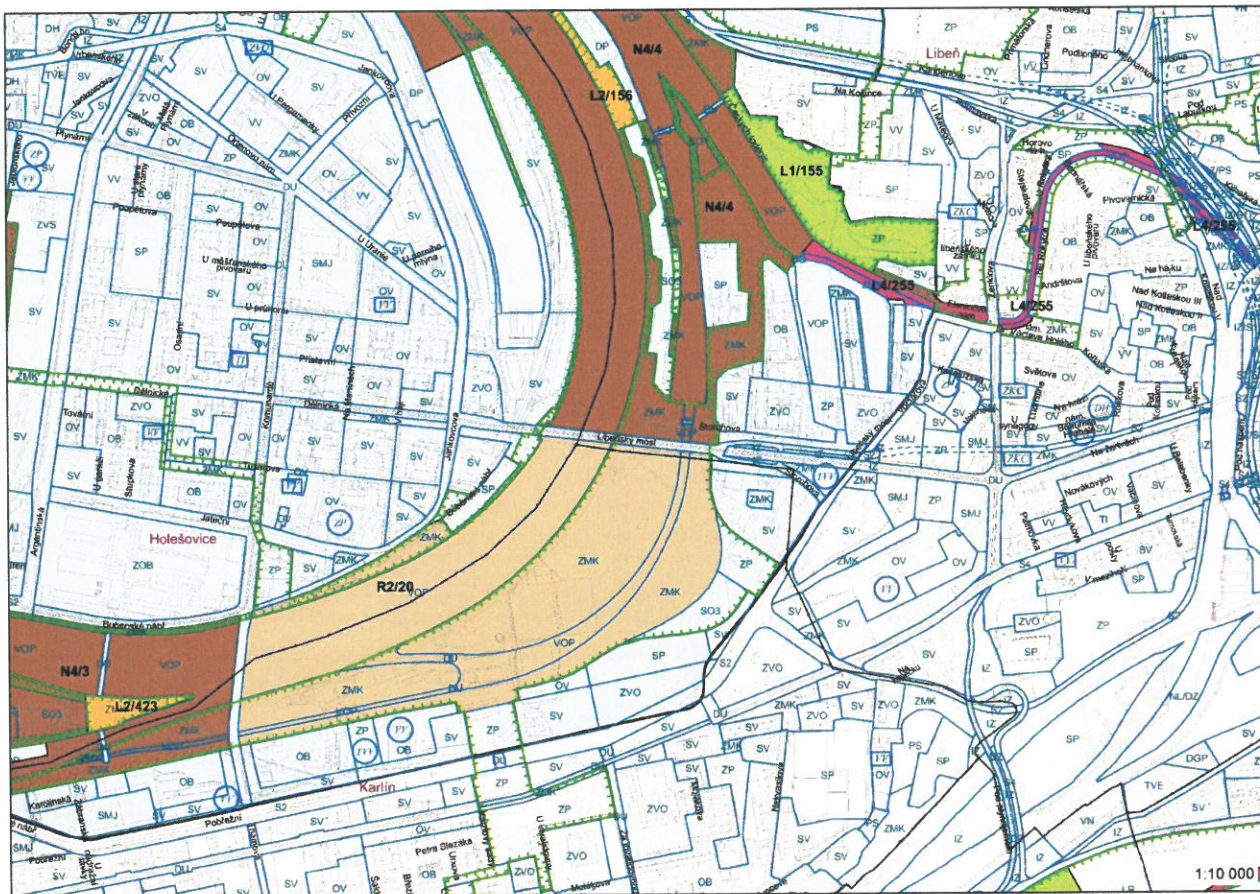
V následujících částech jsou popsány jednotlivé oblasti mající bezprostřední vztah k vlastnímu Libeňskému mostu, resp. jeho části mostu přes Vltavu, která byla stěžejním předmětem dopravně inženýrské analýzy a která má být vyhodnocena ve vztahu k platnému územnímu plánu hl. m. Prahy.

Vyhodnocení závěrů dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu ve vztahu k územnímu plánu hl. m. Prahy

Oblast přírody a krajiny

Libeňský most kříží nadregionální biokoridor územního systému ekologické stability (ÚSES), který je zde vázán na řeku Vltavu a nezastavěnou část její nivy. Jižně od mostu je v souladu s územně technickým podkladem „Nadregionální a regionální ÚSES ČR“ vymezeno biocentrum regionálního významu zahrnující příslušný úsek Vltavy a navržené funkční plochy zeleně mezi řekou a zástavbou Karlína. Vzhledem k podobě mostu nemá jeho existence podstatný vliv na funkčnost ÚSES.

Ve vazbě na výše zmíněné plochy zeleně je také vymezen celoměstský systém zeleně jako další překryvný regulativ platného územního plánu hl. m. Prahy. Jiné limity ochrany přírody a krajiny se v bezprostředním okolí mostu nevyskytují.



Výřez z výkresu ÚP hl. m. Prahy č. 19 – Územní systém ekologické stability

Vyhodnocení závěrů dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu ve vztahu k územnímu plánu hl. m. Prahy

Oblast protipovodňové ochrany

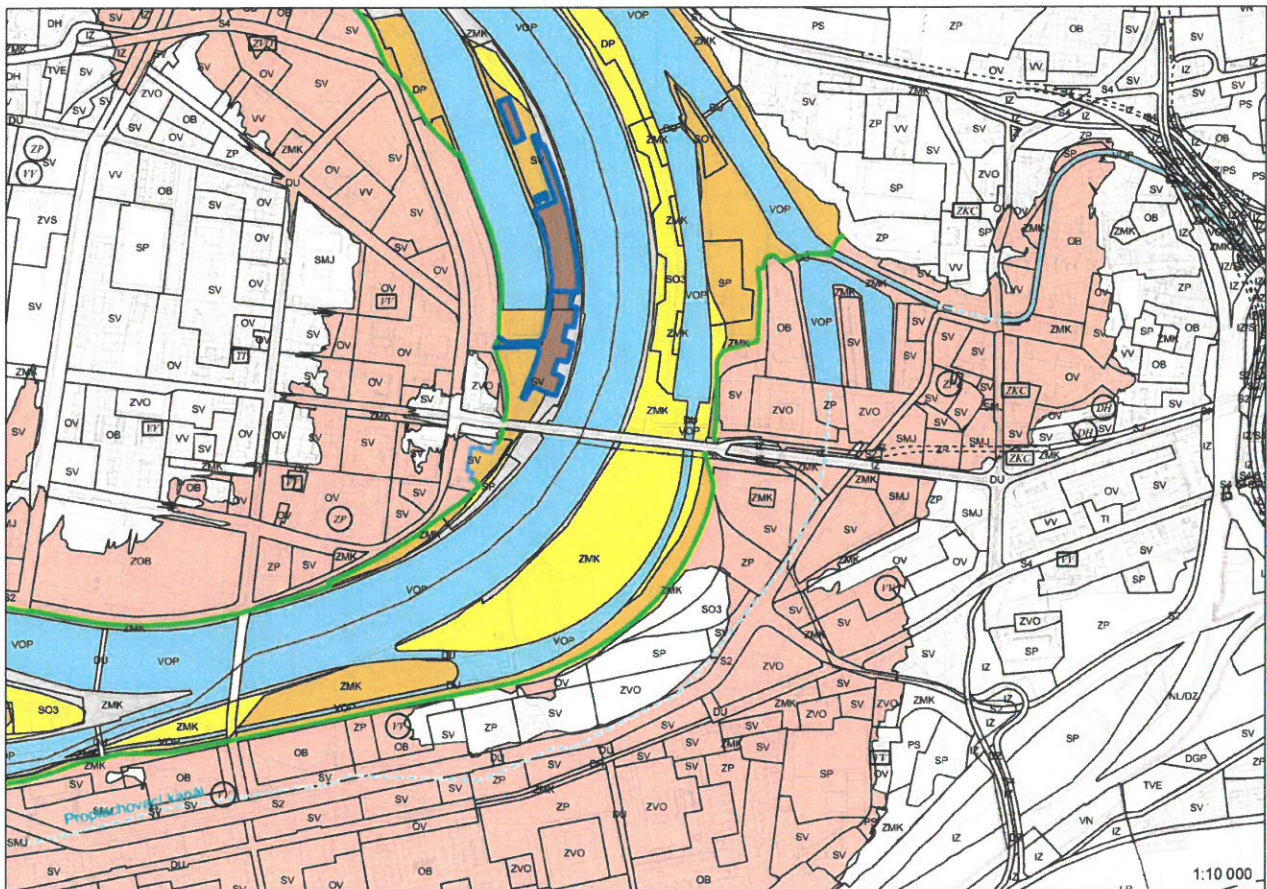
Územní plán má v sobě zaneseny předpoklady protipovodňové ochrany, které byly aktualizovány po povodních v roce 2002 formou změny územního plánu hl. m. Prahy č. 720, vydané v roce 2004. Ty byly rozpracovány v roce 2005 projektem OMI MHMP a Povodí Vltavy, na který je vydané platné územní rozhodnutí a jehož cílem je zvýšení kapacity koryta v oblasti Rohanského ostrova a revitalizace území. Vlastní zvýšení kapacity, resp. zprůtočnění, má být provedeno formou **snížením nivelety území, vybudováním nového inundačního pole** (nového inundačního mostu s úzkými pilíři) v tělese Libeňském mostu, **vybudováním nového obtokového (průtočného) kanálu zaústěného do přístavního bazénu Staré plavby** a celková revitalizace území formou parkového a rekreačního využití. Celý tento záměr je tedy součástí koncepce protipovodňové ochrany hl. m. Prahy a je v souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy.

V souvislosti s plánovanou rekonstrukcí Libeňského mostu zadalo TSK v červnu 2016 dílčí přepočítání 2D povodňového modelu hl. m. Prahy pro posouzení realizace inundačního pole a bez něj a vyhodnocení vlivu stavby na povodňové průtoky. Posudek potvrzuje již jednou spočítané závěry, které hovoří pro realizaci záměru zprůtočnění a zvýšení kapacity Rohanského ostrova a vybudování nového inundačního pole. Jedná se o pozitivní vliv na průchod povodňových průtoků, zejména snížením výšky hladiny (vzdutí) před Libeňským mostem a snížením rychlostí proudění. To se pozitivně projevuje i na protipovodňové ochraně i v oblasti Karlína až Starého města (zvýšení bezpečnostní marže protipovodňové ochrany).

Vlastní realizace má být prováděná ve třech samostatných etapách (1 etapa měla být dávnou v realizaci, 2. etapa se soutěží, 3 etapa souvisí s Libeňským mostem - projektová příprava dle informací není ještě zahájena). Z hlediska koncepce protipovodňové ochrany má vysoký význam sledovat a realizovat projekt jako celek. V opačném případě z hlediska protipovodňové ochrany by takové řešení nebylo úplné a výsledný efekt by byl výrazně nižší.

Neznámé u tohoto projektu jsou jednak realizovatelnost inundačního mostu, jelikož je úzce vázán na dění kolem rekonstrukce Libeňského mostu, tak nové aktivity Prahy 8, které směřují k přehodnocení využití území Rohanského ostrova. Záměr zprůtočnění Rohanského ostrova má vydané platné územní rozhodnutí, ale úpravy Libeňského mostu v něm postíženy nejsou.

Výše uvedené záměry mají bezprostřední vliv na naplnění předpokladů územního plánu hl. m. Prahy resp. koncepce protipovodňové ochrany, avšak tato problematika není nijak ovlivněna výsledky dopravně inženýrské analýzy.



Výřez z výkresu ÚP hl. m. Prahy č. 33 – Kategorizace záplavových území

Vyhodnocení závěrů dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu ve vztahu k územnímu plánu hl. m. Prahy

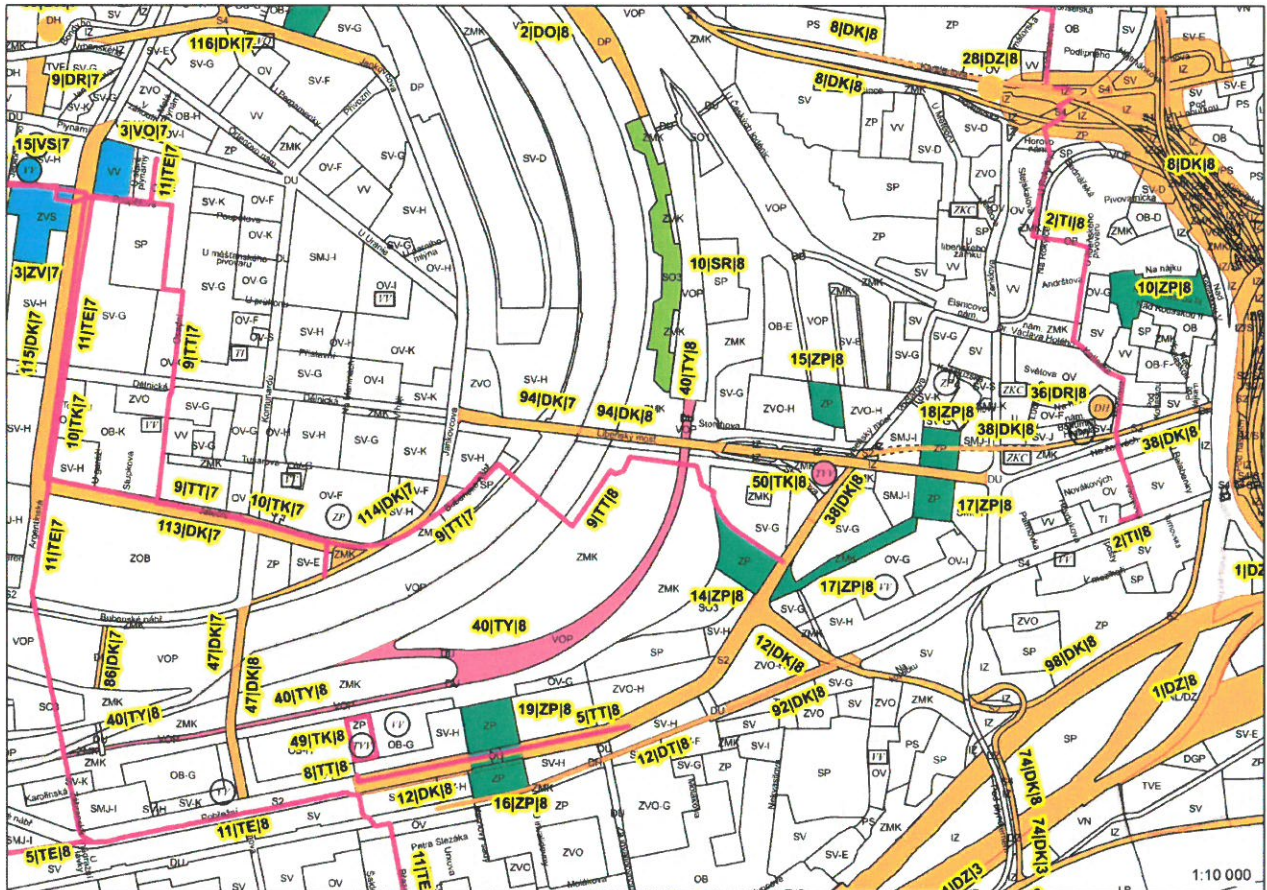
Veřejně prospěšné stavby v okolí Libeňského mostu

Platný územní plán hl. m. Prahy obsahuje veřejně prospěšné stavby, které vyplývají z výše uvedených oblastí:

- 94|DK|7,8 Praha 7, Praha 8 - obnova Libeňského mostu
- 38|DK|8 Praha 8 - Pobřežní IV – pozn: tzv. severní větev Pobřežní IV s tunelem pod Palmovkou
- 98|DK|8 Praha 8 - jižní obchvat Libně – pozn: tzv. jižní větev Pobřežní IV
- 40|TY|8 Praha 8 - vodní kanál Maniny – pozn: tzv. zprůtočnění staré plavby

Pro úplnost uvádíme další veřejně prospěšné stavby, které se v bezprostředním okolí vyskytují:

- 9|TT|7,8 Praha 7, Praha 8 - napojení zdroje EHOL na PTS
- 50|TK|8 Praha 8 – plocha retenční nádrže Libeň



Výřez z výkresu ÚP hl. m. Prahy č. 25 – Veřejně prospěšné stavby

Vyhodnocení závěrů dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu ve vztahu k územnímu plánu hl. m. Prahy

Závěr

Předmětem tohoto dokumentu bylo vyhodnotit možné dopady dopravně inženýrské analýzy na platný územní plán hl. m. Prahy.

Šířkové uspořádání Libeňského mostu je z pohledu platného územního plánu hl. m. Prahy možné měnit, změna šířkového uspořádání mostu nevyžaduje změnu platného územního plánu hl. m. Prahy – územní plán hl. m. Prahy nereguluje počet jízdních pruhů na komunikacích.

Dopravně inženýrská analýza Libeňského mostu posuzovala různé varianty uspořádání komunikační sítě s i bez prvků zanesených v platném územním plánu hl. m. Prahy resp. s jejich modifikací včetně podvariant šířkového uspořádání mostu (dvoupruhové vs. čtyřpruhové uspořádání). Z výsledků vyplynulo, že i při výhledovém zatížení postačí uvažovat Libeňský most jako dvoupruhový i při velmi nepříznivých stavech uspořádání komunikační sítě. Z toho vyplývá, že výsledky dopravně inženýrské analýzy negenerují potřebu změny platného územního plánu hl. m. Prahy a diskusí o případně jiné koncepci silniční dopravy v navazujícím území je vhodné ponechat na projednávání nového územního plánu hl. m. Prahy, kde k tomu existují lepší okolnosti.

S ohledem na výše uvedené rozborů lze závěrem konstatovat, že na základě výsledků dopravně inženýrské analýzy Libeňského mostu z června 2016 nevyplývá potřeba aktuálně platný územní plán hl. m. Prahy měnit.

Na druhé straně je třeba ale upozornit, že ve vztahu k záměru na opravu, resp. přestavbu Libeňského mostu je z celospolečenského hlediska nanejvýše nutné naplnit předpoklady protipovodňové ochrany zanesené v územním plánu (viz výše oblast protipovodňové ochrany).