

Změna územního plánu a trať, *úplné znění příspěvku do IL 07/2014*

Plánuje zastupitelstvo přijmout velkou změnu územního plánu na svém letním zasedání, které bude jedním z posledních před volbami? Udělá krok, jaký u předchozího zastupitelstva tolik kritizovalo?

Nestačilo by přijmout jen nutné dílčí změny a tam, kde není jasno, ponechat stávající stav? A to jak v textové, tak ve výkresové části. Jestli bude schválen navržený stav změny ÚP, můžeme zapomenout na možnost zachránit město před jeho rozpůlením tratí.

Důvodem pro změnu ÚP bývá nějaká nutnost a bývá dílčí pro konkrétní zóny, soubory parcel nebo jednotlivé parcely. V našem případě se předělává celý ÚP. I z praktického pohledu je „běžný postup“ – lokálních změn – vhodnější, nepodmiňuje totiž přijetí „strategických změn“ změnami, které mohou být kontroverzní nebo se mohou dotýkat soukromých zájmů.

(např. změna způsobu využití pozemku pod stávající radnicí a pozemku služebny městské policie za účelem jejich regulovaného zhodnocení pro lepší výnos z prodeje, kdy výnos má z podstatné části financovat adaptaci a dostavbu vily Tišnovských do podoby nové důstojné radnice už nyní zbytečně dlouho čeká na přijetí této velké změny ÚP)

Od zastupitelů bych rád znal odpověď na pár otázek:

Proč není přeložka hlavní silnice koncipována tak, jak vidíme na přiložených obrázcích (dokumentace z roku 2009), a proč se zvedá až na úroveň zahrad v Komenského ulici a pak zase klesá? A vejde se potřebná přeložka do vyznačeného pruhu v územním plánu?

Výškové uspořádání na první pohled nesouvisí s šířkou pruhu, ale ve skutečnosti ji může dost ovlivnit. Bude totiž záležet na tom, co všechno se tam bude muset vejít (násypy, opěrné stěny atp.). Na ověření šířky pruhu není nutné čekat na další verzi dokumentace od SŽDC, ale možnosti posunů umístění ověřit studií zadanou městem. Nebylo by dobré po čase slyšet od SŽDC argument, že máme pro přeložku úzký pruh v ÚP.

Výškové uspořádání má i vliv na boj s hlukem. Možnost utlumit hluk v koridoru na úrovni tratě se jeví jako nadějnější. Naopak podélný profil nově navrženého „hrbu“, profil, kdy auta přidávají plyn směrem do kopce a auta blížící se z protisměru také přidávají plyn do kopce, je rozhodně méně příznivý než rovinatější profil přeložky a může zatížit hlukem významně větší část města.

Považují zastupitelé změny kolem černošické zastávky za jediné správné řešení a věří tomu, že dopravní omezení na plánované spojce Zd. Lhoty a Radotínské bude dlouhodobě udržitelné?

Osobně považuji změny kolem černošické zastávky za chybu (ano, jsou skoro stejné ve stávajícím ÚP). Plánované dopravní omezení navrhované spojky Zd. Lhoty a Radotínské v případě, že zmizí všechny přejezdy a zůstane jen ten na Dr. Janského a frekvence vlaků bude vyšší, je dle mého názoru dlouhodobě neudržitelné. Tuto otázku dávám do kontextu velké Změny řešící leccos, ale která se nezamyslela nad věcmi, které mají pro centrum města dlouhodobě velkou cenu.

Jak si mám vyložit změnu ÚP v místě přejezdu na Dr. Janského? **Ruší zastupitelstvo podjezd v tomto místě**, který bude potřebný zejména v případě zrušení ostatních přejezdů, a zavádí pouze územní rezervu? A jestli ano, tak proč?

SŽDC uvedla jako důvod nemožnosti realizace MUK v Mokropsech právě absenci tohoto MUK v našem ÚP. Zrušením tohoto MUK v ÚP se tento argument stává pravdivým. A tím podpoříme postoj SŽDC, který oficiálně staví na technických parametrech – to, že za tím aktuálně stojí nějaké ekonomické důvody, oficiálně v dokumentaci napsáno není. Existence MUK v ÚP umožňuje jeho povolení standardním postupem bez nutnosti úprav ÚP. Povolení něčeho, co je v ÚP vedeno jako územní rezerva, vyžaduje změnu ÚP z plochy s rezervou na plochu s konkrétním způsobem využití (tj. 1 až 2 roky trvající proces). **Proč jdeme o krok zpět?** Argument, že SŽDC zde nechce MUK a proto bychom měli dát ÚP do souladu, neobstojí – přejezd není součástí komunikace, ale trať a tudíž ho lze realizovat na základě „stejně barvy“ jako má trať, stávající stav také nemusí být v souladu s územním plánem.

Na druhou stranu by město mohlo v rámci územního řízení argumentovat tím, že projekt optimalizace trati není v souladu s naším územním plánem. Takto se této možnosti dobrovolně vzdáváme předem.

Změny v textové části jsou zásadní – platný plán například hovoří o plánu mít všechny přejezdy mimoúrovňové. To, jestli chceme všechny přejezdy jako MUK, je jiná otázka, ale proč se ochuzovat o tuto možnost?

Pozn. MUK v Mokropsech má smysl zejména při zrušení všech ostatních přejezdů (Kazínská, Říční), kdy:

A) doprava z Vráže na mokropeskou zastávku (hlavní záchytné parkoviště města) a běžný přístup z Vráže do Mokropes bude přes úzký kamenný most a těsné centrum Mokropes. Závory budou častěji dole z důvodu plánované intenzifikace tratě.

B) při zrušení přejezdů a stávajícím omezení Zd. Lhoty a plánovaným omezením průjezdu spojky Zd. Lhoty a Radotínské, bude toto MUK důležité pro celou část města pod tratí – zásahy, sanitky aj.

C) Při zrušení tohoto omezení (Z. Lhoty) budeme mít středem města čtyřproudou tepnu a trať – cenu, kterou SŽDC protentokrát ušetří, budeme platit po generace.

Změna územního plánu výslovně hovoří o napojení II/115 na obchvat Radotína přímo navazující na Strakonickou, kdy ochrana proti hluku (*než bude tunel...*) má být zajištěna umožněním výstavby plného oplocení - to je vtip?

Zde si dovolím odkázat na stávající znění územního plánu. Obecně stojí za přečtení a porovnání znění platné textové části a textu Změny (OOP).

Při porovnání starších verzí dokumentace pro optimalizaci tratě s verzí aktuální je zřejmé, že změny vedou ke zlevnění úprav na trati, ale na úkor města. Děje se to samé s územním plánem?

Něco šlo a nyní to nejde a ještě se „šetří“, tedy vyjma spojky kolem Monopolu – kolik vyjde tato spojka na jednoho občana, který zde bude mít povolený průjezd? Nevidím věcný důvod ladit ÚP s aktuálními stanovisky SŽDC.

Starostův postoj k trati do určité míry chápu. Nikdy netvrdil, že je jeho prioritou. Přesto mě mrzí, že nevyslyšel návrh k založení pracovní skupiny, která mohla dobře koordinovat rozdílné názory a předejít komplikacím při projednávání EIA a územního řízení pro úpravy tratě. A ptám se – vidí věc tratě všech 21 zastupitelů stejně?

Mám obavy, že situace může dopadnout stavem, kdy nebudou spokojené Černošice ani dráhy a to jen z důvodu, že do toho „někdo hodí vidle“ a SŽDC bude nuceno se s koridorem vypořádat jen „papírově“ – tomu by bylo vhodné předcházet. I tyto články jsme si mohli ušetřit, kdyby včas vzniklo fórum všech, kdo mají buď soukromý, nebo obecný zájem a nalézt jednotné stanovisko ve věci optimalizace tratě - akce, které se děje jednou za sto let.

Jakub Špetlák