Komise Rady hl. m. Prahy pro územní plán a jeho změny (KUP)

Komise byla ustanovena usnesením Rady HMP č. 957 z 26. 6. 2012.

Hlavním úkolem této Komise je posuzování navrhovaných změn ÚP z odborného, město-tvorného hlediska a dávání stanovisek (doporučení) Radě HMP k zamítnutí či schválení jednotlivých změn.

1. Předseda komise KUP

RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D., náměstek primátora pro územní rozvoj

2. Členové komise KUP

Ing. arch. Zdeněk Jiran, architekt, atelier JKA,
Ing. arch. Jan Sedlák, vedoucí atelieru urbanismu FA ČVUT,
Ing. arch. Petr Hlaváček, proděkan FA ČVUT,
Ing. arch. Pavel Hnilička, architekt
Ing. Václav Malina, dopravní specialista
Ing. arch. Jakub Fišer, architekt, Vize pro Prahu
Ing. arch. Radan Hubička
Ing. arch. Tomáš Kaňka
MgA. Aleš Lapka
Ing. arch. Pavel Nasadil
Ing. arch. Boris Redčenkov
Ing. arch. Jaroslav Zima

3. Tajemnice komise KUP

Ing. Jitka Cvetlerová, ředitelka OUP MHMP

VI. Zasedání Komise pro územní plán a jeho změny (KUP)

Dne: 4. 12. 2012

Čas: 14 h

Místo: MHMP, salonek primátora

Přítomni:
Nepřítomni:
Host:

Na programu jednání byly dvě významné změny územního plánu týkající se pražských nádraží.

Z2001/00 Masarykovo nádraží

K změně týkající se Masarykova nádraží probíhala velmi obsáhlá diskuze. Vedle urbanistických pohledů zazněly i příspěvky k dopravní koncepci:

Řešení daného území závisí mj. na budoucnosti železničního systému v Praze. Má dále fungovat hlavové nádraží (Masarykovo)? Nebo se má výhledově počítat s variantou zatunelování této trati a napojení na Berounskou trať s pozemní stanicí Karlovo nám. Takové zapojení kolejové dopravy do

systému městské dopravy by jistě bylo ideální, současné ekonomické podmínky města však neumožňují a v blízkém horizontu ani neumožní realizaci tohoto typu.

Proto je třeba při řešení lokality hledat takový výstup, který umožní provoz nádraží ve stávajícím rozsahu a zároveň nezablokuje budoucí možné tunelové řešení železniční dopravy.

K území by bylo vhodné zpracovat novou urbanistickou soutěž. A stejně tak vycházet z návrhů minulých. Je nutné nastavit kvalitní parametry pro zástavbu. Dále se věnovat funkcím nové zástavby a fixaci magistrály.

Změna má užší záběr, než některé výše uvedené příspěvky. Dnes lze v území stavět – nerozhodujeme tedy ano/ne, ale varianta A/varianta B.

Z dlouhodobé koncepce změna udržuje možnost přímého propojení do Karlína (Pernerovy) a do Opletalovy ulice.

Změna naplňuje rovněž usnesení vlády ČR o zřízení železničního muzea v bývalém depu, což je podle mnohých bohulibý záměr a není v kolizi s potenciálním výhledovým řešením železničního diametru.

Komise nemá jednoznačný názor, ale většinově doporučuje pořizování ukončit. NE.

(hlasování: pro 4 – proti 5 – zdržel se 1)

Z 2710/00 Smíchovské nádraží

Změna stabilizuje plochu nádraží. Studie řeší celé území až po Strakonickou.

Námitky k této změně:

problém železničního mostu vs. nového sdruženého mostu

problém území před Ženskými domovy

není bloková struktura ale „blokodomy“ (nový Karlín) – obrovské a neměstské

nevhodné vstupy do soutěže

nevhodná poloha tramvajového (Dvoreckého) mostu – z pohledu URM je však tato varianta konsenzuální, most do Jeremenkovy nikdo nepřipustí - stahoval by dopravu z Barrandovského mostu do hustěji osídlené oblasti, tramvaj na Dvorecký most a dopravní terminál u Dobříšské jako náhrada za bus Na Knížecí +kapacitní P+R. V rámci studie byly ověřovány studie a toto je vhodnější verze, tedy most v severní poloze, vyznačený pro MHD, ale v šířkovém uspořádání, které umí eventuálně i auta. Takto to bylo dohodnuto i s Prahou 5.

Komise nemá jednoznačný názor, ale většinově doporučuje spíše pořizování ukončit. NE.

(hlasování: pro 3 – proti 5 – zdrželi se 2 z důvodu účasti v arch. soutěži)

Z 2724/00 Radotínská jezera

Zpracování nového návrhu, RHMP a ZHMP bere na vědomí. Nový návrh nemá obsahovat JZ jezero.