

**Hlavní město Praha**  
**RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Rady hlavního města Prahy

číslo 2309  
ze dne 4.11.2019

*k návrhu na schválení úpravy řešení staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka dle urbanisticko-dopravní studie*

**Rada hlavního města Prahy**

**I. schvaluje**

úpravu řešení staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka dle urbanisticko-dopravní studie, vypracované v VI/2019 společnostmi SG 0081 PTB, LG 8313 LS a SATRA - MMD - Městský okruh, která tvoří přílohu č. 1 tohoto usnesení

**II. ukládá**

1. náměstkovi primátora Ing. Adamu Scheinherrovi, MSc., Ph.D.

1. informovat Zastupitelstvo HMP o schválení úpravy řešení staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka dle urbanisticko-dopravní studie, vypracované v VI/2019 společnostmi SG 0081 PTB, LG 8313 LS a SATRA - MMD - Městský okruh

Termín: 14.11.2019

## 2. MHMP - INV MHMP

1. zajistit vyhotovení dokumentace pro územní řízení staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka v souladu s úpravou řešení těchto staveb dle urbanisticko-dopravní studie, vypracované v VI/2019 společnostmi SG 0081 PTB, LG 8313 LS a SATRA - MMD - Městský okruh

Termín: 31.12.2021

2. v souladu s bodem I.1. tohoto usnesení upravit předmět plnění v rámci smluvních vztahů se zhotoviteli DÚR staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka a to včetně úpravy rozhraní jednotlivých staveb

Termín: 31.12.2019

3. zajistit, aby upravené řešení DÚR městského okruhu umožnilo budoucí zahloubení komunikace V Holešovičkách, včetně připojení na stavbu Libeňské spojky a městský okruh

Termín: 31.12.2021

## 3. MHMP - OMM MHMP

1. zajistit ve spolupráci s INV MHMP propagaci a marketingovou komunikaci nového řešení staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka po dobu přípravy a projednávání DÚR

Termín: 30.6.2022

## 4. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

1. vycházet při územně plánovací činnosti a koordinaci záměrů v území v koridoru Městského okruhu z urbanisticko-dopravní studie, která tvoří přílohu č. 1 tohoto usnesení

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.  
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.  
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., I. náměstek primátora  
doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Tisk: R-34099

Provede: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., MHMP - INV MHMP,  
MHMP - OMM MHMP, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Na vědomí: odborům MHMP

Příloha č.1 k usnesení Rady HMP č. ze dne

**Příloha je uložena z kapacitních důvodů ve sdíleném úložišti.**

(Tip: Dvojklikem klikněte na heslo, pravé tlačítko myši - volba Kopírovat, stáhněte a otevřete odkaz, po výzvě hesla pravé tlačítko myši - volba Vložit).

 [odkaz na stažení obsahu přílohy - intranet](#)

 [odkaz na stažení obsahu přílohy - internet](#)

Heslo k otevření obsahu přílohy: **eikXFHK3CvHYgz5GLC7p**

## Důvodová zpráva k tisku R - 34099

Radě hlavního města Prahy je předloženo ke schválení řešení staveb městského okruhu č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka a č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála a stavby č. 8313 Libeňská spojka (dále jen stavby MO+LS) dle urbanisticko-dopravní studie dokumentace pro územní řízení těchto staveb, vypracované v VI/2019 společnostmi SG 0081 PTB, LG 8313 LS a SATRA - MMD - Městský okruh.

Studie představuje řešení staveb MO+LS, které bylo v konceptu představeno dne 30. 5. 2019 na sloučeném jednání výborů ZHMP pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči a výboru pro dopravu. Studie byla dokončena a předána zadavateli v červnu 2019. Do tohoto aktualizovaného řešení byly, v průběhu vyhotovení této podkladové studie pro dokumentaci pro územní řízení, zapracovány výrazně zvýšené nároky na omezení negativních dopadů na životní prostředí a do urbanismu města, než bylo stanoveno v průběhu procesu projednávání historických podkladových studií i dokumentace vlivů stavby na životní prostředí (EIA). Lze konstatovat, že se jedná o naplnění zcela legitimních požadavků na moderní přístup práce s omezeným rozsahem městského veřejného prostoru, včetně maximální snahy o zachování, resp. zvýšení komfortu pěší a cyklistické dopravy v dotčené oblasti. Kromě vlastního aktualizovaného řešení staveb MO+LS byla v rámci Studie zároveň řešena otázka, jaká by měla být cílová podoba přilehlých území mimo vlastní zábory stavby (požadavek IPR).

Trasa staveb MO+LS dosahující délky cca 10,2 km, byla podle původních požadavků ÚP vedena v tunelech celkové délky cca 4,2 km, z toho bylo cca 0,8 km v tunelech ražených. V rámci prověřování in procesu EIA byl rozsah tunelů rozšířen na cca 5,3 km a z toho bylo 2,7 km tunelů ražených.

Poslední vývoj v rámci této Studie, kde zásadní vstup měly relevantní požadavky na maximalizaci omezení negativních vlivů na životní prostředí a rovněž požadavky na co nejvhodnější zakomponování trasy do území, s vyvinutím prostoru pro jeho rehabilitaci a dotvoření, dospěl návrh ke konečnému rozsahu více než 8,5 km tunelové trasy a z toho 2,8 km tunelů ražených.

### Městský okruh úsek Pelc-Tyrolka – Balabenka

Výsledkem procesu EIA bylo doporučení sledovat dále variantu V2, kde byla trasa poloviny Městského okruhu ve směru Balabenka – Pelc-Tyrolka vedena tunelem pod Bílou skálou. Tunel byl z části ražený a z části hloubený, jednosměrný, dvoupruhový. Druhá polovina Městského okruhu ve směru Pelc-Tyrolka - Balabenka procházela pod železničním mostem přes Vltavu a dále povrchově ve stávající trase Povltavské ulice. Z procesu EIA vzešel požadavek doplnit ve směru Pelc-Tyrolka - Balabenka úsek trasy ve stopě Povltavské ulice o hloubený tunel Košínska.

Studie řeší trasu MO v podstatě ve stopě shodné s variantou V2, ovšem oba směry jsou vedeny souběžnými raženými tunely pod Bílou skálou, resp. dále hloubenými tunely ve stopě ulic Povltavská a Čuprova až na Balabenku. MO tedy podchází ulici Primátorskou, Zenklovu, Na Žertvách i Sokolovskou hloubeným tunelem. Rokytku naopak tubus tunelu MO přechází jako uzavřená mostní konstrukce. Na povrchu zůstává Čuprova ulice pro místní dopravní vztahy.

Trasa MO je tak v celé délce vedena vyjma oblasti Pelc-Tyrolky v tunelech.

Prodloužené tunelové řešení v oblasti Pelc-Tyrolky ochrání areál UK od dopravy po MO. Připojení LS na MO v podzemní úrovni odstraní neměstské mostní konstrukce z oblasti U Kříže. Vhodnější řešení napojovací rampy na MO U Kříže umožní připojení vozidel i z Čuprovy ulice, která zajistí propojení všech místních vztahů bez potřeby se napojit na trasu MO. Zcela inovativní řešení v oblasti

Balabenky, odstraňující stávající estakády vedením MO v tunelech a výhodným směřováním hlavních dopravních intenzit do tunelových ramp u Českomoravské, zajistí možnost městsky pojmout oblast významného dopravního uzlu i ve stísněných prostorových poměrech. Navíc umožňuje v případě potřeby připojit i pokračování Vysočanské radiály (VR), a to opět v podzemní úrovni.

Modifikované řešení, s výrazným navýšením rozsahu tunelů prakticky na celý úsek trasy MO přináší významné benefity v podobě vzniku nových a ušetření stávajících městských ploch, jak pro potřeby doplnění městské struktury, tak pro rozvoj potřebných městských přírodních „oáz“.

### Libeňská spojka

Na řešení LS prověřené a odsouhlasené v rámci procesu EIA navázaly úpravy navržené předloženou Studií v napojovacích bodech. V rámci uzlu Balaběnka dochází, v důsledku přesunutí trasy MO do podzemního vedení, k opuštění stávajících mostních konstrukcí v napojení z MO na LS, resp. ke zrušení překonání Prosecké ulice mostní estakádou. Naopak možnost napojení na Proseckou ulici z LS bylo zachováno, při významném zmenšení povrchové křižovatky. Propojení LS a MO je kompletně podpovrchové, byť za cenu nezbytných přeložek kanalizačních sběračů. Na Vychovatelně došlo k prodloužení výjezdního portálu rampy z LS na Libereckou ulici až za křížení s Davidkovou ulicí, a tím k oddělení hlavního dopravního proudu od místních vztahů a k navrácení vjezdové rampy u Bulovky do semknutější pozice, neboť zde již není uvažováno s umístěním objektu stanice ZZS MHMP. Vlastní dispozice v prostoru Zenklovy ulice byla upravena pouze v detailech, neboť zásadní úpravy oblasti Vychovatelný jsou ponechány až do časového období vyřešení výsledného pojetí zakrytí (zatunelování) Holešoviček. Cílem bylo eliminovat do budoucna zmařené investice. Všechna technicky prověřená řešení ulice V Holešovičkách nejsou tímto řešením znemožněna.

### Městský okruh úsek Balaběnka – Štěřboholská radiála

Stanoviskem EIA byla doporučena varianta s označením T1. Tato varianta využívá stávající podjezd železniční trati Praha-Kolín a trasa pokračuje povrchově ve stopě ulice Spojovací do portálu hloubeného tunelu před zástavbou u Vysočanského náměstí. Dále byla trasa vedena hloubeným tunelem v prostoru ulice Spojovací až za křižovatku s ulicí K Žižkovu, za kterou se již od ulice Spojovací odklání východním směrem a směřuje mimo stopu ÚP do prostoru Třešňovky. Dále trasa pokračuje raženým tunelem pod zástavbu Zeleného města a areál Metropolitní univerzity. Českobrodskou ulici kříží hloubeným tunelem a opět vstupuje do raženého tunelu pod Malešicemi. Následně se vrací do původní trasy dle ÚP, s portálem za Malešickým náměstím. Návazný úsek podchází ulici Černokosteleckou a pokračuje povrchovým úsekem s překročením kolejiště metra a železniční trati Malešice-Vršovice a dále podél zkušební koleje až do MÚK Rybníčky. Napojení povrchových vazeb na MO je řešeno ve shodných uzlech MÚK K Žižkovu, MÚK Českobrodská, MÚK Černokostelecká i MÚK V Olšinách.

Studie řeší úpravu trasy MO na základě požadavků ze stanoviska EIA a reaguje na celospolečenský vývoj. Úpravy oproti doporučené variantě T1 z procesu EIA, které obsahuje Studie, tvoří následující části úseku MO:

- S ohledem na tunelové řešení v oblasti Balabenky, nezbytnost zachování místních povrchových vazeb po ulici Spojovací na Balaběnku a zkušenosti s komplikacemi případné rekonstrukce a rozšíření železničního podjezdu, je navrženo pokračování tunelu MO pod úrovní základových spár opěr podjezdu. Oproti současnému i původně plánovanému stavu zajistí MÚK Balaběnka nejen všechny

vazby na MO (potažmo VR), ale i všechny povrchové místní vazby pro IAD, MHD vč. bezmotorové dopravy, a to při zajištění dostatečné kapacity světelně řízených průsečných a trubkových křižovatek. Vše v důsledku možnosti využití tunelů a efektivního umístění ramp.

Návazný úsek ve stopě Spojovací ul. je veden již v hloubeném tunelu přímo navazujícím na tunely pod železničním podjezdem. V prostoru ul. Spojovací pod Vysočanským náměstím byly nově situovány výjezdové rampy z obou směrů MO připojující se na Spojovací ul.

- V MÚK K Žižkovu bylo upuštěno od napojovací rampy na MO směrem na Balabenku, tento vztah bude řešen povrchově přes ulici Spojovací. Využitím možnosti levého odpojení a připojení na MO došlo k semknutí ramp do jedné společné osy umístěné mezi tunely a tím zmenšit zásah do Třešňovky i protilehlé městské zeleně za možnosti nepřerušit kontinuální povrchové vztahy na Spojovací ulici.

- MÚK Českobrodská je řešena ve zcela novém uspořádání, kdy se pomocí využití zpětných ramp pro připojení i odpojení MO podařilo vytvořit pouze jednu povrchovou světelně řízenou průsečnou křižovatkou na Českobrodské a veškeré dispoziční změny v tunelech soustředit pouze do hloubené části trasy. Dochází k částečnému posunu trasy MO východním směrem, tak aby v celé délce bylo možné zachovat stávající historickou stopu Českobrodské ulice, resp. vytvořit prostor pro budoucí připojení Jarovské třídy na ni. Vyšetřený prostor okolního území lze pak výhodně využít pro městskou zeleň.

- MÚK Černokostecká doznala rovněž zcela zásadního přepracování. Dle požadavku hl. m. Prahy dochází k posunu trasy MO východním směrem do co nejtěsnějšího souběhu s železniční tratí Malešice-Vršovice. Spolu s opětovným využitím levých připojení a odpojení tunelových ramp, neboť v této poloze by již původní deltovitý tvar křižovatky nebylo možné použít, vznikla jedna průsečná křižovatka Černokostecké s rampami MO. Do této křižovatky se navíc přes povrchové úseky ramp podařilo připojit jednak přemístěnou Dřevčickou a zároveň i prodlouženou ul. V Olšínách. Vznikl tak jeden dopravně vysoce efektivní uzel umožňující jak vazby z a na MO, tak i místní povrchové vazby mimo obytné území.

- MÚK V Olšínách byla zcela vypuštěna připojením prodloužené ulice V Olšínách do MÚK Černokostecká. Tím došlo ke vhodnější distribuci vozidel v uliční síti a opuštění potřeby demolice obytných domů v křižovatce ulic V Olšínách / Úvalská.

- MÚK Rybníčky byla dispozičně upravena s cílem vhodněji umístit vlastní trasu MO, a to oba jízdní směry společně dále od zástavby a umožnit i chybějící dopravní vazby z Rabakovské ul., resp. Hostivařské spojky na oba směry MO i Štěrboholskou radiálu (ŠR) a zachovat, nebo doplnit, místní vazby v území. Úpravou dispozice, bez zásahu do již existujících staveb MO a ŠR, bylo dosaženo ponechání stávající přímé trasy Rabakovské ul., vč. rozvinutí vyhrazených pruhů pro BUS. Pomocí dvou světelně řízených křižovatek na Rabakovské ul. je umožněno připojení i odpojení ze všech směrů nadřazeného systému do Hostivařské spojky, což vzhledem k jejímu trasování mimo obytnou zástavbu odlehčí kapacitně velmi přetížené křižovatce Černokostecká/ Průmyslová.

#### Komentář k úpravě rozhraní staveb MO č. 0081 a 0094

Původní rozhraní obou souvisejících staveb MO bylo stanoveno před zahájením přípravných projekčních prací, tj. již před zahájením prací na podkladové studii pro EIA. V daném období nebyly dostatečně známy veškeré souvislosti v území (vlivem realizace stavby), proto bylo rozhraní staveb umístěno do očekávané neměnné pozice opěry mostu překračujícího křižovatkou Balabenka. Uzel Balabenka byl koncipován jako komplex povrchových křižovatek soustředěných mj. severně od ul. Sokolovské, a to především vlivem očekávaného vedení tzv. Pobřežní komunikace v ulici Na Žertvách

s návazností do původní trasy Vysočanské radiály. Oblast ul. Českomoravské a její křižovatky s ul. Sokolovskou byly tomuto řešení podřízeny jak dispozičně, tak funkčně. Neměnilo se trasování tramvajové trati a očekávalo se vedení druhého pásu MO přes uzel Balabenka od ulice Na Žertvách směrem na jih opět po mostě.

Toto řešení mělo řadu technických úskalí, jak z pohledu zapojení značných dopravních intenzit a jejich distribuce do navazující povrchové komunikační sítě, až po sloučení dopravní funkce Městského okruhu s místními vztahy využívajícími ulic Čuprova a Spojovací (vč. MHD). V neposlední řadě trasa MO generovala významně nadlimitní hodnoty hluku u přilehlé zástavby.

Vliv umístěného rozhraní staveb MO však nebyl dlouhodobě podstatný z několika důvodů:

- stavby byly připravovány a projednávány vždy souběžně a dohromady, a to i v procesu EIA,
- zpracovávány byly shodným subjektem,
- podmínky realizace byly vždy omezeny na požadavek společného zprovoznění, vyšší podrobnost nebyla prověřována.

Koncepční změna technického řešení MO v oblasti Balabenky, vyvstala v průběhu zpracování podkladové studie DÚR 2019, reagovala na výše uvedené body, především však na požadavky stanovené v Souhlasném stanovisku EIA, neméně podstatná byla rovněž reakce na současné společenské potřeby stran urbanismu a životního prostředí ve městě. Výsledné řešení trasy MO jak směrové, tak výškové se nakonec od původního (podklad DÚR 2016) značně odlišilo. Celá trasa MO je aktuálně v celém řešeném úseku vedena hloubenými tunely pod ulicemi Spojovací, Sokolovská, Čuprova a Na Žertvách. Vysočanská radiála je připojena v úrovni tunelů opět jako hloubený tunel na trasu MO. Byly zachovány povrchové vazby uliční sítě, vč. Čuprovy a Spojovací ulice, jejichž křižovatky byly vyřešeny čistě jako průsečné světelně řízené. Tramvaj byla přeměrována ze Sokolovské směrem do ulice Na Žertvách. Zásadní změna je v souvisejících stavbách, kdy byla zcela vypuštěna představa tzv. Pobřežní komunikace napojené na MO v oblasti ulice Na Žertvách, tj. hlavní radiální tah z centra se přesunul na jih do ulice Sokolovské. Z těchto všech vstupů vyplynulo finální řešení propojení trasy MO a povrchů, které se fakticky celé přesunulo do prostoru jižně od Sokolovské. Tím došlo ke vzniku dalších povrchových křižovatek Spojovací/MO/Českomoravská, které musí být funkčně nadřazené ostatním řízeným křižovatkám v oblasti uzlu Balabenka, neboť zajišťují vazby pro mimořádné i běžné provozní stavy z nadřazené komunikace tunelů MO. Zásadní je samozřejmě bezpečnostní vazba na potřebu vyklízení tunelových trub v případě mimořádné události v tunelu, mj. při požáru. Důležité jsou však rovněž i dopravní stavy reagující na dopravní špičky a kongesce v tunelech během denních variací provozu. Celý dopravní uzel Balabenka, v rozsahu od cca Vysočanského náměstí po překonání Rokytky je tak třeba řešit jako jeden celek podpovrchových a povrchových křižovatek významně se dopravně i funkčně ovlivňujících, resp. mezi sebou stavebně, technologicky a provozně provázaných.

Je evidentní, že původní rozhraní staveb MO 0081 a MO 0094 je z dnešního pohledu nevhodně situované, a to jak z pohledu budoucí funkce, realizace, tak i přípravy. Jeden funkční celek uzlu Balabenka tak musí řešit jeden zodpovědný zpracovatel, musí být součástí jedné dokumentace a jednoho povoloovacího procesu. Realizovat jej musí jeden hlavní zhotovitel. Lze konstatovat, že tvoří jeden nedělitelný funkční celek. Pro potřeby navazující přípravy je třeba najít rozhraní nové, odpovídající těmto potřebám:

- Rozhraní nezasahuje do povrchové ani podzemní křižovatky;
- Oddělené stavby je možno realizovat v maximálním rozsahu samostatně, bez potřeby vstupu do sousedního zařízení staveniště (vč. přeložek);
- Trasa v tunelech i na povrchu vykazuje neměnné uspořádání (konstantní šířkové uspořádání);

- Návazné povrchové světelně řízené křižovatky budou provozně/projekčně spojeny s výjezdy z tunelů a jeho řízením, uzel je řešen jako celek;
- Lze do tohoto místa umístit dilatační spáru konstrukcí;
- Rozhraní by mělo respektovat hranice přirozených urbanistických územních celků.

#### Komentář k úpravě rozhraní staveb MO č. 0081 a LS č. 8313

Obdobně jako v případě rozhraní staveb MO 0081 a 0094 je třeba, v návaznosti na úpravu dispozičního a technického řešení napojení Libeňské spojky na Městský okruh v oblasti křižovatky U Kříže upravit pro další etapu přípravy a realizace rozhraní, staveb MO 0081 a LS 8313. Postupování musí být podle obdobných zásad jako u MO, tj. Především zajištění možnosti přípravy a realizace staveb samostatně. To samozřejmě původní rozhraní staveb reflektující na původně využívané stávající mostní objekty dnes nahrazené tunely není možné.