

# Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka

- **Autor článku:** Ing. A. Merta
- **Datum vydání:** 5.7.2004
- **Publikováno:**

V seriálu o dopravních stavbách v Praze jsme se v minulém dílu dostali postupem po městském okruhu až k severnímu portálu Strahovského tunelu. Odtud se městský okruh bude stáčet na východ na Prašný most a dále přes Špejchar a Letnou do Troje. Nebylo tomu tak vždycky. Věnujme proto dnešní pokračování stručnému popisu vývoje stabilizace trasy severního segmentu městského okruhu, jak v posledních asi třech desetiletích probíhal

## Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka

### Úvodem

V seriálu o dopravních stavbách v Praze jsme se v minulém dílu dostali postupem po městském okruhu až k severnímu portálu Strahovského tunelu. Odtud se městský okruh bude stáčet na východ na Prašný most a dále přes Špejchar a Letnou do Troje. Nebylo tomu tak vždycky. Věnujme proto dnešní pokračování stručnému popisu vývoje stabilizace trasy severního segmentu městského okruhu, jak v posledních asi třech desetiletích probíhal.

Byl to proces dlouhý, dnes má ale město Praha jasnou vizi, jak severní segment městského okruhu realizovat. Není to jen vize. Kromě toho, že trasa okruhu je plnohodnotně začleněna do územního plánu, je pro stavbu celého severního segmentu okruhu k dispozici právoplatné územní rozhodnutí.

### Z historie

Podíváme-li se do historie, příprava středního dopravního okruhu (dnes městský okruh) v koridoru Špejchar – Argentinská byla zahájena v roce 1979. Sledováno bylo řešení vycházející z konceptu Základního komunikačního systému (ZKS) Prahy, schváleného vládou ČSR v roce 1974 a zakomponovaného do tehdy platného územního plánu města.

V přípravné dokumentaci stavby Špejchar – Argentinská byla prioritně sledována trasa vedená po okraji pražské Stromovky ve stopě Buštěhradské dráhy. Právě symbol pražské Stromovky se stal pozadím pro diskuse mezi ekology, techniky ale tehdy i nedotknutelnými politiky. K vyvrcholení došlo v roce 1988, kdy se zprvu odborný spor stal katalyzátorem až pro uspořádání veřejných demonstrací.

Vše vyřešil 17. listopad 1989. Nastolením demokratizačních procesů a s instalací nových samosprávných orgánů se Praha zákonitě rozhodla, že přehodnotí svůj územní plán. Příprava středního dopravního okruhu kruhu v severním segmentu města podle koncepce ZKS byla zastavena. Hledala se koncepce nová.

### Novodobé principy

V prvním plánu byl počátkem devadesátých let potvrzen radiálně okružní princip hlavní uliční sítě. Oproti ZKS však v sobě obsahoval řadu systémových, koncepčních i technických modifikací. Pro severní segment (tentokrát již městského, nikoliv středního dopravního okruhu) bylo nejdůležitější, že do systému nebyla včleněna tzv. Veleslavínská radiála.

Určení konkrétní trasy v severním koridoru mělo srozumitelné zadání. Propojit rozestavěný Strahovský tunel s plánovaným vyústěním v Břevnově západovýchodní trasou

s návazností na pokračování městského okruhu v jeho východním segmentu. Zároveň však noví řešitelé museli vzít stejně jako jejich předchůdci na vědomí jasné limity historických, urbanistických, přírodních a terénních podmínek trasou okruhu dotčeného severního sektoru města. Podmínky pro vyvinutí nové nadřazené dopravní trasy zde neovlivňuje pouze konfigurace hluboko se zařezávajícího meandru Vltavy, ale i nedotknutelné kompozice městské a přírodní zeleně od Letné přes Stromovku a vlastně celá Trojská kotlina se zoologickou a botanickou zahradou. Z urbanistických a památkových hodnot jsou to ucelené soubory území zástavby Dejvic, Bubeneč, Letné i Holešovic se soliterními památkově cennými i chráněnými objekty. To vše v těsném kontaktu s historickým jádrem města na severní hranici Pražské památkové rezervace.

### **Sada variant**

V nových společenských podmínkách byly v prvotním výběru prověřovány jak varianty z minulosti známé, tak varianty sestavené podle nových námětů. Není ani divu, že novodobí řešitelé často pouze „oprašovali“ již dříve nalezené a hledali pouze další skulinky, kudy dopravní stavbu protáhnout. Cílem umístění takové dopravní stavby v území totiž není pouze „problémová“ místa podtunelovat a vynořit se v příznivější konfiguraci. Aby okruh měl smysl a plnil svoji funkci stanovenou územním plánem, je také nezbytné zajistit jeho připojení k místní uliční síti v křižovatkách. A to v křižovatkách logicky umístěných a dostatečně kapacitních.

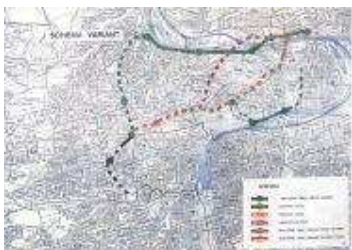
Není namístě zde předkládat výčet všech variant, které vstoupily do posuzování nebo které jen prosazoval některý z účastníků celého procesu. Namátkou ty nejdůležitější. Jednoznačně byla odmítnuta řešení využívající stávající komunikační síť jejím posílením a odstraněním kolizních míst. Reprezentantem těchto námětů byla například trasa ve stopě Patočkova – Milady Horákové – Veletržní (s patrovým hloubeným tunelem pod Veletržní ulicí). Zkoumány byly koridory směřující přes Dejvice a Bubeneč do Trojské kotliny nebo přes Letnou, Holešovice a kosy libeňských přístavů. Dejvický průchod byl pokládán do tzv. okružního zeleného pásu ve stopách ulic Slunná, Gymnazijní, Thákurova a kolem Císařského mlýna s variantním vedením přes Císařský ostrov na druhý břeh Vltavy nebo podél Malé říčky a s přechodem Vltavy pod východním cípem Císařského ostrova. Alternativou ke zmíněné dejvické variantě však byla například i tunelová trasa s křižovatkou v nejsevernější poloze až v Podbabě.

V odborné, politické i laické veřejnosti se diskutovalo o rozsáhlé sadě variant, zpracovaných v různých úrovních a podrobnostech. V nepřehledné situaci každý hájil svůj zájem. Variant byl již poměrně vyčerpávající počet, bylo potřebné začít hodnotit a rozhodovat.

### **Užší výběr - Hana, Dana, Blanka**

V dubnu 1993 byla ustanovena „Komise pro řešení městského okruhu v severozápadní části Prahy“. Komise sestavená ze starostů dotčených městských částí a zástupce pražského magistrátu pod odbornou supervizí ČVUT FS a dalších nezávislých organizací prověřila řadu doposud dostupných řešení, která doplnila vlastními náměty. Nakonec do rozsáhlé multikriteriální analýzy vstoupilo 8 variant. Asi po roce práce, v březnu 1994, byly komisí doporučeny tři varianty, které byly následně ještě technicky modifikovány.

Výsledkem byla definice tří variant pojmenovaných dívčími jmény Dana, Blanka a Hana podle charakteristického katastru, kterým procházely. Dana zastupovala Dejvice, Blanka Bubeneč a Hana Holešovice.



Po dopracování variant a jejich zhodnocení členové komise hlasováním doporučili Útvaru rozvoje města (ÚRM), aby do „Územního plánu hl. m. Prahy“ zahrnul variantu Dana s tím, že do konečného rozhodnutí bude držet územní rezervu i pro variantu Hana.

Následně byla pod vedením ÚRM zpracována pro tři varianty okruhu (Dana, Blanka a Hana) zpřesňující a srovnávací dokumentace, která byla včetně závěrů z jejího projednání podstoupena k rozhodnutí Radě Zastupitelstva hl. m. Prahy.

Z rozhodnutí Rady byla z dalšího sledování vyloučena varianta Dana. Poloha její trasy v trojské kotlině v kontaktu s exponovaným územím Malé říčky a Stromovky a další technické aspekty (jako například problematika ochrany tělesa městského okruhu v poloze podél Vltavy před průchodem velkých vod) byly nepřijatelné.

Dalším krokem bylo zhodnotit možnosti zbylých dvou řešení a pokud možno definovat variantu přijatelnou pro nově vznikající územní plán. V roce 1996 byla vyskládněna studie „Dopracování variant Hana a Blanka městského okruhu v severozápadní části Prahy“. Její závěry byly projednávány již v úrovni konceptu územního plánu, tedy ve všech územních, technických i politických souvislostech. A zde, z projednání konceptu, vyšla vítězně jako vybraná varianta Blanka.



### Varianta Blanka

Po stabilizaci do konceptu územního plánu mohla započít již konkrétní příprava. V roce 1997 byla vypsaná soutěž na zhotovitele dokumentace a zhotovitelé byli určeni. Prvním krokem přípravného týmu bylo zpracování „Ověřovací studie“ (11/1998), která již stabilizovala konkrétní technické řešení ve variantě Blanka. Její další optimalizací byly určeny koncepční zásady pro dopravně technické, urbanistické a technologické řešení. Závěrečné stanovisko z této studie bylo již dostatečným podkladem pro konkrétní zadání pokračování přípravy zpracováním DUR ve třech samostatných stavbách:

**stavba č. 9515 MO Myslbekova – Prašný most**

**stavba č. 0080 MO Prašný most – Špejchar**

**stavba č. 0079 MO Špejchar – Pelc Tyrolka**

Jaký je stav dnes? Územní rozhodnutí pro celý soubor nabylo po všech odvoláních právní moci dne 6.6.2003.

Nejdál v další přípravě je stavba 0079, kterou se předpokládá zahájení výstavby celého rozsáhlého souboru. Její dokumentace pro stavební povolení se projednává a probíhá již geologický průzkum realizací průzkumné štoly. Pro ostatní stavby platí, že dokumentace pro stavební povolení se právě zpracovává.

Ing. Aleš Merta

generální ředitel PUDIS, a.s.

## **LEGENDA K OBRÁZKŮM**

Obr. 1 – Přehled variant Hana, Dana, Blanka

Obr. 2 – Koridor vybrané varianty Blanka