



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
KOMISE RADY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

**SATRA s.r.o.**  
**k rukám: Ing. Pavel Šourek**  
Sokolská 32  
120 00, Praha 2

Vyřizuje / telefon:  
Ing. arch. Tomáš Cach / +420 739 425 891

Datum:  
11.11.2010

**Věc: Stanovisko Komise RHMP pro cyklistickou dopravu  
pro potřeby dokumentace pro posouzení vlivů na životní prostředí (EIA)  
a pro zahájení přípravy dokumentace DÚR  
souboru staveb Městského okruhu č.0081 a 0094 a Libeňské spojky č.8313**

Vážený pane inženýre,

na základě vašeho požadavku ze dne 27. října 2010 a v souladu s Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 (ke Koncepti rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do r. 2020) vám předáváme stanovisko pro potřeby dokumentace pro posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a zároveň pro návazné zahájení přípravy dokumentace DÚR souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská radiála a Libeňské spojky č. 8313 k předložené projektové dokumentaci souboru staveb.

### **Vymezení rozsahu stanoviska**

Naše stanovisko se týká především technického řešení navrhovaných staveb (resp. jejich variant) a zabývá se zejména jejich přímým dopadem na podmínky cyklistické dopravy a urbanismus přilehlého území. Cílem stanoviska není komentovat vlastní náplň posouzení vlivů na životní prostředí, ale specifikovat jasné požadavky na řešení bezmotorové, především cyklistické dopravy a urbanismu pro proces projednávání dokumentace a především pak pro další projektovou přípravu navrhovaného souboru staveb (vybraných, resp. doporučených variant) v návaznosti na proces EIA.

Dokumentace pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí má za cíl v širším časoprostorovém kontextu zhodnotit jednotlivé dopady na životní prostředí (hluk, emise, lidské zdraví atd.). Samotné řešení městského parteru v návaznosti na navrhované stavby, resp. jejich následné úpravy dle níže stanovených podmínek, by tedy na tato sledovaná kritéria neměly mít podstatný přímý vliv. Smyslem posuzování dokumentace je především zhodnotit účelnost a smysluplnost celého záměru z hlediska dopadů na životní prostředí, resp. vybrat nejvýhodnější variantu a tu doporučit do další přípravy a projekce, resp. stanovit podmínky, za jakých může být realizována.

Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu  
Ing. Pavel Polák (odbor Kancelář primátora), předseda  
pracoviště: Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1  
tel. +420 605 287 269  
e-mail: [cyklo@cityofprague.cz](mailto:cyklo@cityofprague.cz)  
web: <http://cyklo.praha-mesto.cz>

## Širší kontext

V širším časoprostorovém kontextu je z hlediska cyklistické dopravy nezbytné, aby na stávajících, rekonstruovaných či nově přestavovaných úsecích městských komunikací uliční sítě souvisejícího spádového území nedocházelo k dalšímu nárůstu automobilové dopravy, vyvolanému či umožněnému výstavbou souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313. Za nedílnou součást podmínek stanovených procesem EIA pro vybudování těchto staveb proto považujeme nutnost přijetí adekvátních opatření prostorově-plánovacích (v souladu s připomínkou Komise RHMP pro cyklistickou dopravu k novému územnímu plánu Prahy ze dne 30. listopadu 2009) a dopravně-organizačních (i politicko-ekonomického charakteru, v souladu s usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21. září 2010, především body 7 – Emisní zóny a 8 – Plošná regulace automobilové dopravy přílohy č. 1), aby tento nežádoucí efekt nenastal.

Nově budovaná nadřazená komunikační síť musí v daném širším spádovém území sloužit především jako tzv. „sofistikované přeložení“ významné části zátěže automobilové dopravy pryč z městského parteru a umožnit tak zklidnění provozu na místních komunikacích uliční sítě, včetně dalšího zlepšování podmínek bezmotorové dopravy a souvisejících opatření pro integraci cyklistické dopravy. S výstavbou této části Městského okruhu a Libeňské spojky souhlasíme za předpokladu, že vybudování těchto staveb, tj. zkapacitnění současné komunikační sítě pro silniční motorovou dopravu, bude doprovázeno výše uvedenými doprovodnými pozitivními jevy. Tedy v souladu s doporučeními obsaženými v dokumentaci EIA, zapracovanými do tzv. Optimalizované výhledové varianty.

Výstavbou souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313 dojde k výraznému zlepšení podmínek silniční motorové dopravy, a tedy současně k relativnímu zhoršení konkurenceschopnosti dopravy cyklistické z hlediska kritéria atraktivity časové dostupnosti oproti současnému stavu. O to více je důležité, aby byla tato skutečnost kompenzována kvalitativním zlepšením souvisejícího dotčeného veřejného prostoru a infrastruktury pro cyklistickou dopravu, což předložená dokumentace pro potřeby procesu EIA neřeší, avšak tento prostor potenciálně vytváří zejména přesunem části intenzit IAD na novou trasu. Podmínky pro další řešení prostoru viz níže.

## Řešení povrchových návazností

Předkládaná projektová dokumentace obsahuje pouze okrajově řešení souvisejícího veřejného prostoru, městského parteru a infrastruktury pro cyklistickou dopravu. V rámci stavebních zásahů v projektové dokumentaci jsou veřejný prostor a infrastruktura řešeny především s ohledem na motorovou dopravu, pro potřeby srovnatelného porovnání variant a posouzení negativních vlivů na ŽP. Bez následných adekvátních úprav projektové dokumentace (vybrané varianty, resp. kombinace předkládaných variant) pro bezmotorovou dopravu, její vazby a logiku či kultivovanost prostoru však nelze přistoupit ke zpracování DÚR (a dalších stupňů PD), resp. samotné realizaci.

Tak by totiž došlo k potvrzení a trvalé fixaci stávajících a navíc i doplnění nových bariér pro bezmotorovou, především cyklistickou dopravu. U dotčených současných mimoúrovňových křižovatek a křížení je před rozpracováním DÚR žádoucí prověřit a porovnat i odlišné možnosti jejich dostavby, resp. přestavby, humanizace a redukce plošného záboru území.

Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu  
Ing. Pavel Polák (odbor Kancelář primátora), předseda  
pracoviště: Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1  
tel. +420 605 287 269  
e-mail: [cyklo@cityofprague.cz](mailto:cyklo@cityofprague.cz)  
web: <http://cyklo.praha-mesto.cz>

Pro naplnění usnesení Rady HMP ze dne 29. 4. 2003 č. 0544, které ukládá Odboru městského investora MHMP a TSK „zajišťovat při přípravě rekonstrukcí a nové výstavbě komunikací, případně i při přípravě dalších investičních akcí, vytváření vhodných podmínek pro cyklistickou dopravu“, i samotné kapitoly IX.11 dokumentace, je dále nutné prostor řešit městotvorně, minimalizovat segregaci a rychlostní prvky silniční infrastruktury v rámci místních komunikací (mimo samotné silnice pro motorová vozidla). Nevhodné jsou především průpletové úseky a velké okružní křižovatky umožňující rychlý průjezd vozidel, ale také mnohá mimoúrovňová křížení – namísto toho jsou často vhodnější kompaktnější úrovňové řešení se SSZ apod.

Výše uvedené principy a problémy jsou podrobněji popsány v přílohách tohoto stanoviska, a to jednak v obecné rovině (*CYKLODOPRAVA A SILNIČNÍ STAVBY – PRINCIPY SYSTÉMOVÉHO PŘÍSTUPU – příloha č. 1*), ale i podrobněji pro konkrétní lokality souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313 (*PRACOVNÍ SCHEMATICKÁ DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA NÁVRHU, pracovní podklad KCD s podrobnějším popisem a zákresy vazeb a vztahů – příloha č. 2*). V rovině obecné i modelového příkladu MÚK Českobrodské jsou pak zpracována názorná schémata (*příloha č. 3*). Tyto přílohy nechtě slouží jako podklad pro podrobné prověření parteru u doporučené varianty (resp. kombinace variant) před zpracováním dokumentace DÚR.

V zákresech přílohy č. 2 jsou schematicky zachyceny základní souvislosti, především prostor (urbanistické osy, prostorová a funkční struktura území), pěší doprava (významné pěší vazby a propojení), cyklo doprava (cyklotrasy páteřní, hlavní, místní, doplňkové a propojení, a to jak rekreačně-dopravní „chráněné“ koridory se segregací a minimálním kontaktem s IAD, tak „rychlé“ dopravní koridory s integračními opatřeními a provozem i s vyššími intenzitami IAD). Motorová doprava (individuální i veřejná) je v rámci komentářů Komise RHMP pro cyklistickou dopravu popisována jen doplňkově, protože oproti bezmotorové dopravě byla řešena mnohem podrobněji již v samotné projektové dokumentaci.

Podrobné urbanistické analýzy území a schémata všech dopravních vztahů by u staveb podobného měřítka měly být nedílnou součástí podrobnější projektové studie: aby nezůstaly mnohé vztahy v území právě pro bezmotorovou dopravu nedořešeny, bude před započítáním práce na DÚR žádoucí tyto analýzy zpracovat a projednat.

### **Komentáře k předkládaným variantám řešení.**

Předkládaná výkresová dokumentace je v některých úsecích řešena variantně, jedná se především o způsob stavebního provedení a prostorového vedení samotné komunikace Městského okruhu a jejího napojování na další komunikace. Z hlediska cyklistické dopravy je tedy podstatné to, jakým způsobem tyto varianty přímo ovlivňují její podmínky a možnosti realizace konkrétních opatření návaznostmi na městský parter.

#### Městský okruh č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka:

Varianta V1 (s patrovým vedením) i varianta V2 (s tunelovým vedením pod Bílou skálou) mají z dopravního, resp. provozně-funkčního hlediska na cyklistickou dopravu prakticky stejný vliv a v obou případech bude v rámci podrobnějšího řešení projektové dokumentace nutné řešit shodné problémy, podrobněji popsané v grafické příloze č. 2 (především bezbariérové napojení Bulovky v koridoru páteřní cyklotrasy A 27 a přímý průjezd v celém koridoru současné Povltavské ulice, včetně zajištění napojení ulic Na Košince a U Meteoru).

V širším kontextu, především z hlediska urbanistického a krajinného charakteru lokality a v souvislosti nejen s dopravní, ale též rekreační cyklistickou funkcí dotčených cyklotras a propojení, lze za vhodnější považovat variantu V2, která tunelovým provedením výrazněji eliminuje negativní dopady tranzitní automobilové dopravy na dotčené území oproti variantě 1.

#### Městský okruh č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála:

Předkládány jsou varianty V1 a V2 s převážně hloubenými tunely MO a varianty T1 a T2 s převážně raženými tunely. Z hlediska dopadů na celkový charakter prostředí, především rozsah fyzické přítomnosti silnice pro motorová vozidla „na povrchu“ a vyvolané demolice se celkově jako vhodnější jeví varianty s raženými tunely, resp. s maximálním zachováním současné „rostlé“ zástavby včetně stávajících uličních čar. Z hlediska cyklo dopravy není ani jedna z uvažovaných variant jednoznačně nejvhodnější, pravděpodobně nejlepším řešením je kombinace dílčích úseků z jednotlivých variant s nezbytnými vyvolanými modifikacemi a s následným dopracováním městského parteru.

V oblasti Malešického náměstí varianty V1 a V2 velmi nevhodně narušují urbanistický charakter demolicemi staré zástavby, vhodnější jsou varianty T1 a T2, které umožňují rekonstrukci komunikací i celého veřejného prostoru při zachování pozitivních hodnot území a celkovém zklidňování dopravy.

V oblasti MÚK Českobrodská převážně povrchové vedení MO ve variantách V1 a V2 velmi nevhodně narušuje celé území, ale např. dílčí propojení bezmotorové dopravy podél Českobrodské ulice je zde umožněno relativně městotvorněji než u ražených variant. Z hlediska výběru způsobu provedení trasy MO jsou rozhodně vhodnější „ražené“ varianty T1 a T2, ale pro cyklistickou dopravu akceptovatelné za podmínky prostorového dořešení křižovatkového uzlu z hlediska urbanistických vazeb bezmotorové dopravy v jeho „povrchových“ částech, v souladu s podkladem pro podrobnější prověření parteru před započítáním práce na DÚR (přílohou č.3).

V oblasti ulic Pod Šancemi a K Žižkovu by z hlediska cyklistické dopravy bylo časoprostorově pravděpodobně nejvýhodnější, pokud by zde k žádným stavebním zásahům a napojování na Městský okruh vůbec nedošlo (tedy raději varianty T2 a V2 než T1 a V1). S ohledem na širší vztahy a následné související dopady do městského parteru v oblasti Skloněná – Stará Spojovací by v případě napojování Městského okruhu na ulici Spojovací v lokalitě Pod Šancemi – K Žižkovu bylo vhodnější řešení blízké variantě V1, tj. s vytvořením průsečné SSZ křižovatky u ulice K Žižkovu (avšak s modifikací jejího tvaru, s doplněním opatření bezmotorové dopravy a prodloužením tunelového zakrytí čtvrtého

ramene rampy MO) a s malou okružní křižovatkou (bez ohledu na její vzdálenost od ulice Spojovací v závislosti na hloubení, resp. ražení tunelu MO). Řešení rampy při západní straně komunikace Spojovací ve variantě T1 není příliš městotvorné a z hlediska bezmotorové dopravy je poněkud nevhodné (především dlouhý odbočovací pruh při pravé straně vozovky ve stoupání a „extravilánová“ segregace chodníku).

V oblasti Skloněná – Stará Spojovací je z hlediska bezmotorové dopravy vhodné zachování současných uličních čar s minimalizací jakýchkoli demolic současné zástavby při souběžné rekultivaci veřejného prostoru. Z tohoto pohledu se jako nejvýhodnější jeví varianta V1, která vede k výraznému zklidnění celé kompaktně zastavěné lokality úplným vymístěním tranzitní motorové dopravy z této části ulice Spojovací a umožňuje přeměnu poloviny jejího současného profilu na komfortní propojení bezmotorové dopravy (s nutností dílčího přepracování navržených parametrů v oblasti překonání ramp a poloviny MO u ulice Českomoravská, případně s modifikací umožňující průjezd autobusů veřejné dopravy). Naopak jako nejméně vhodná pak vychází varianta T2, která shodně s variantami V2 a T1 nabízí bezmotorové propojení pouze pomocí relativně úzkého sevřeného koridoru podél silnice pro motorová vozidla s připojovacími a odpojovacími rampami, avšak navíc se zachováním průjezdné motorové dopravy v uličním parteru a s výraznou demolicí současné zástavby namísto posílení jejího lidského měřítka.

Ani jedna z variant nepočítá s potřebným přímým komfortním severojižním propojením cyklodopravy v koridoru Městského okruhu v oblasti Balabenky, kterým by byla adekvátně nákladnosti a rozsahu stavebních úprav prostoru kompenzována ztráta možnosti současného průjezdu jízdních kol ve vozovce, přičemž bez podrobnějšího prověření není zcela zřejmé, v jaké výškové a půdorysné poloze vůči silnici pro motorová vozidla a navazujícím rampám by měla být tato trasa navržena. Pro potřeby DÚR je nezbytné tuto lokalitu dořešit.

Lávka pro pěší přes železniční kolejiště by měla být řešena i pro cyklistickou dopravu, v rámci předložených variant je zcela jistě příznivější varianta T1 a T2 s kruhovou rampou (v klesání vhodně levotočivá) oproti variantám V1 a V2 s pravouhle zalamovanou rampou. S ohledem na vyvážené podmínky dopravní obsluhy území by se nemělo jednat pouze o výhled, ale o nedílnou součást stavby Městského okruhu.

**Závěrem lze tedy konstatovat, že pokud nemá dojít ke zhoršení, ale naopak zlepšení podmínek cyklodopravy v daném koridoru, resp. celé spádové oblasti, bude vhodné dopracovat variantu kombinující části a řešení jednotlivých předložených variant, a to především varianty V1 v severní části a T1 v jižní části variantně řešeného úseku Balaběnka – Černokostelecká. Přitom bude nutné provést dílčí i rozsáhlejší dopravně-organizační a urbanisticko-prostorové úpravy městského parteru způsobem popsaným níže.**

## Další postup

S ohledem na výše uvedené skutečnosti nepovažujeme za nutné, aby pro potřeby posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) byla předkládaná dokumentace dopracována. **Předpokládáme však, že v dalších doporučeních a samotných závěrech EIA budou stanoveny přesně definované podmínky, za kterých bude možné celý záměr stavby této části Městského okruhu a Libeňské spojky dále projektově připravovat a následně realizovat.**

**V této souvislosti tedy doporučujeme do závazných podmínek EIA zapracovat především následující požadavky Komise RHMP pro cyklistickou dopravu:**

1. *V posuzované uliční síti souvisejícího spádového území nesmí docházet k dalšímu nárůstu automobilové dopravy, vyvolanému či umožněnému výstavbou posuzované infrastruktury pro automobilovou dopravu.*

**Doporučení: Realizace souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313 je možná pouze při aplikaci plánovacích opatření na úrovni dopravní koncepce města v souladu s Usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21.9.2010, eliminujících zcela nežádoucí efekt celkového nárůstu automobilové dopravy z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (optimalizační opatření).**

2. *Z hlediska udržitelného rozvoje předložená dokumentace jen částečně řeší podmínky pro alespoň kvalitativní provozně-funkční zlepšení souvisejícího dotčeného veřejného prostoru a infrastruktury pro veškerou bezmotorovou dopravu, kompenzující výrazné zlepšení podmínek pro dopravu automobilovou, která získává komparativní výhodu z hledisek hodnocení rozhodujících o dělbě přepravní práce na území hlavního města Prahy. Řešení je dáno pouze částečným uvolněním prostoru, nikoliv jeho urbanistickým dotvořením. To je před započítáním práce na DÚR (a pak v dalších stupních PD) nutné upravit a doplnit.*

**Doporučení: Zklidnění provozu na místních sběrných a obslužných komunikacích v koridoru, resp. v zájmovém území posuzovaného souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (viz doporučení č. 1), bude nezbytně využito k aplikaci vhodných opatření ke zvýšení komfortu bezmotorové dopravy, tj. zavedení opatření integrujících cyklistickou dopravu a zlepšení podmínek pěší dopravy .**

3. *Předkládaná projektová dokumentace neobsahuje podrobnější řešení přímo dotčeného veřejného prostoru městského parteru. Realizace bez doprovodného dořešení parteru by tak vedla k potvrzení stávajících a vytvoření nových bariér bezmotorové dopravy, což by následně ovlivnilo přímo i nepřímo kvalitu života v rámci sídla.*

**Doporučení: Před vlastním vypracováním dalšího stupně přípravné dokumentace (DÚR) bude celý záměr (vybraná varianta, resp. kombinace předkládaných variant) podrobněji prověřen, porovnán a vyhodnocen ve variantách dopravně-organizačního a urbanistického řešení jednotlivých křižovatek a křížení (zejména MÚK V Olšínách, Českobrodská, Novovysočanská, Balabenka, U Kříže a Vychovatelna) tak, aby byly podmínky individuální a veřejné, resp. motorové a bezmotorové dopravy vyrovnané, kvalitativně**

srovnatelné. Výsledné řešení, sloužící jako podklad pro DÚR, bude zajišťovat odpovídající kvalitu veřejného prostoru a podmínky bezmotorové, resp. cyklistické dopravy v souladu s Usnesením Rady HMP č. 0544 ze dne 29.4.2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010.

4. Doporučení: Městský okruh stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka bude řešena ve variantě V2.
5. Doporučení: Městský okruh stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěřboholská radiála bude řešena dopracováním varianty s převážně raženými tunely. V oblasti ulic Pod Šancemi a K Žižkovu dle varianty T2. V oblasti Skloněná – Stará Spojovací s minimalizací jakýchkoli demolic při souběžné rekultivaci veřejného prostoru v souladu s principem nejvýhodnějšího řešení varianty V1.

Považujeme dále za vhodné upozornit na nezbytnou potřebu, aby byl procesně ustanoven režim průběžné stálé spolupráce nad koncepcí a návrhy řešení s pověřenými zástupci OMI MHMP, DOP MHMP, Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací hlavního města Prahy – Úsekem dopravního inženýrství a Komisí RHMP pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi. Za velmi vhodné považujeme průběžné informování široké veřejnosti s možností zapracování případných požadavků právě v této etapě přípravy (tj. před zahájením práce na DUR).

**S předloženou dokumentací pro potřeby posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) souhlasíme při splnění těchto uvedených podmínek.**

Děkujeme za spolupráci

S pozdravem

Ing. Pavel Polák  
předseda Komise Rady hl. města Prahy pro cyklistickou dopravu

#### **Seznam příloh:**

příloha č. 1:

CYKLODOPRAVA A SILNIČNÍ STAVBY – PRINCIPY SYSTÉMOVÉHO PŘÍSTUPU, textový podklad KCD (2010/01), 2 listy formátu A4

příloha č. 2:

PRACOVNÍ SCHEMATICKÁ DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA NÁVRHU, grafický podklad KCD s podrobnějším popisem a zákresy vazeb a vztahů pro konkrétní lokality souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313 (2010/04-06), 2 listy formátu A1 (2.01 + 2.02)

příloha č. 3:

DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ SCHÉMATA – PRINCIPY TVORBY MÚK, grafický podklad KCD (listopad 2010), 10 listů, z toho 8 listů formátu A3 (3.01 – 3.08) a 2 listy formátu A1 (3.09 + 3.10)

Pozn. Přílohy jsou určeny pro další přípravu staveb, nikoliv pro dokumentaci EIA.

Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu  
Ing. Pavel Polák (odbor Kancelář primátora), předseda  
pracoviště: Mariánské nám. 2, 110 00 Praha 1  
tel. +420 605 287 269  
e-mail: [cyklo@cityofprague.cz](mailto:cyklo@cityofprague.cz)  
web: <http://cyklo.praha-mesto.cz>