

příloha k vyjádření AŽP ze dne 18.8.2008 kdokumentaci EIA pro MO 0081 a LS

Výčet pochybení a nesrovnalostí ve zpracování návrhu variant č. 3 a 4  
MO Pelc Tyrolka – Balabenka a Libeňské spojky firmami Mott MacDonald a Satra  
se závěrem k jejich dopracování

## Úvod

Záměr na vybudování úseků nadřazené komunikační sítě (NKS), tj. Městského okruhu (MO) Pelc Tyrolka – Balabenka a Libeňské spojky (LS) pro napojení Prosecké radiály jen na východní část MO, byl dosud řešen podle koncepce ZÁKOS, která toto území již značně poškodila:

- přerušením cest podél Rokytky s jejich násilným vedením dlouhým úzkým podchodem a těsně podél jízdních pruhů tehdejšího SDO, tj. sběrné komunikace dosud uvažované pro MO,
- vedením komunikace pro MO povrchově přes Horovo náměstí s mostem přes Zenklovu ulici,
- zneužitím části Povltavské ulice v úseku podél Vltavy, využívaném k rekreačním účelům, pro MO a v neposlední řadě
- rozlehlou MÚK Vychovatelna a vedením Prosecké radiály (PR) ulicí V Holešovičkách středem obytné čtvrti Rokoska a kolem nemocnice Bulovka.

Proces EIA dává možnost pro uplatnění variant řešení záměru, které mohou být i koncepčně odlišné od oficiálního návrhu a platného územního plánu a řešit jiným návrhem záměru závady současného stavu i nevhodné či problematické prvky návrhu oficiálního. V daném případě se jedná o

- absenci bezpečné a plynulé pěší cesty mezi velkokapacitní obytnou zástavbou Východní Libně (tj. východně od trasy MO) a příslušnou stanicí metra Palmovka,
- nevhodné zaústění částí Vysočanské radiály do prostoru Balabenka – Kolčavka, které by se dostaly do kontaktu s obytnou zástavbou Východní Libně,
- vazbu LS na MO mostem jejího západního pásu přes Proseckou ulici uprostřed rozvojového území Horní Libně a o jeho pěší spojnici k příslušné tramvajové zastávce s problematickými přechody u okružní křižovatky,
- vedení LS náročným hloubeným dvoupatrovým tunelem ve stopě tramvajové tratě, což mj. vyžaduje její dlouhodobou provozní výlukou,
- zásah LS do domovního bloku mezi ul. Vosmíkových a Zenklovou a do vnitroblokové i uliční zeleně,
- umístění tunelového portálu LS a výdechového komínu na nám. Na Stráži,
- nájezd na LS a PR přes nám. Na Stráži a zavedení části výjezdu z LS do ul. Na Vartě,
- nájezd z PR na LS značně zatíženou vratnou větví MÚK Vychovatelna (místo dříve uvažované větve direktní), což zároveň petrifikuje zcela nevyhovující povrchové vedení radiály ulicí V Holešovičkách,
- znehodnocení přístupu a příjezdu z centra k budovám Matematicko-fyzikální fakulty

Univerzity Karlovy povrchovou trasou MO s negativním dopadem dopravy v navazujícím území a

- nedostatečnou protihlukovou ochranu vysokoškolských kolejí u navazujícího úseku MO a špatné předpoklady pro její řešení v dosavadní koncepci napojení MO na ul. V Holešovičkách.

Vhodným návrhem lze poškozená místa rehabilitovat a další uchránit před zbytečným poškozením. Pokud by variantní návrh prošel úspěšně procesem EIA, mohl by se stát podkladem pro únosný průchod NKS včetně Prosecké radiály územím Libně a příslušnou změnu územního plánu. A to je smyslem variant nezávisle podaných oběma občanskými sdruženími (OS).

V této souvislosti je třeba upozornit na to, že v okolí ulice V Holešovičkách jsou a byly překračovány kromě hlukových limitů i povolené limity znečištění ovzduší, a to již menším počtem vozidel, než je uvažován po vybudování MO a LS podle oficiálního záměru. Ten neúnosné dopravní zatížení této ulice místo potřebného snížení naopak ještě dále zvyšuje. Další zhoršování znečištění životního prostředí tam, kde jsou již překračovány přípustné limity, je poškozováním životního prostředí, které je v ČR nezákonné a trestné – a trestná je i příprava takového činu.

Návrhy OS uplatněné ve zjišťovacích řízeních k MO a LS byly rozpracovány do podrobného měřítka v dokumentacích zhotovených k listopadu 2007 firmami Mott MacDonald (MMD) a Satra, avšak takovým způsobem, který pozitivní záměry obou sdružení zcela znehodnotil a který je v případě Satry dokonce v rozporu s technickou normou a základními principy návrhu tunelových staveb a jejich hospodárného budování:

**MO Pelc Tyrolka – Balabenka** (v návrhu firmy MMD je staničení nesmyslně převráceno opačným směrem, následující text to bohužel musí akceptovat)

**varianta 3** (vč. společného úseku s var. 4):

- 1) Podle návrhu Ateliéru pro životní prostředí, o.s. (AŽP) je třeba vést trasu MO v okolí Rokytky po novém vysokém mostě: pro obnovu pěší cesty podél Rokytky a vedení významné cyklistické stezky, pro přístup do prostoru Klihařské ulice (jinak uzavřeného novými komunikacemi) i pro optimální návaznost budoucích větví Vysočanské radiály (VR) na MO, které je třeba odsunout z prostoru Kolčavky do méně exponovaného území mezi železničními viadukty a kopci Hájek a Labuťka. Pokud projektant zjistil, že most s osmi pruhy navrhovaný AŽP se nevejde se všemi náležitostmi mezi stávající pilíře žel. mostů, měl navrhnout most jen se sedmi pruhy (tj. ve směru sever jen se třemi) a nikoli most vůbec nenavrhnout. Větev pro směry z MOjih a Balabenky na VR je totiž možné vést pod mostem MO po terénu a jen s nízkými mosty přes Rokytku a přes pěší cestu s cyklostezkou. Změna

nivelety MO není „nepřípustná“, jak se tvrdí na str. 29 hlavního textu dokumentace EIA, ale naopak žádoucí.

- 2) V popisu AŽP je jednoznačně uvedeno, že MO má vést mezi stávajícími pilíři nadjezdu v Čuprově ulici a mezi stávajícími pilíři železničního viaduktu (udána jsou čísla pilířů). Nikoli jinak, aby se bouraly pilíře s velmi problematickou „rekonstrukcí“, jak navrhuje MMD.
- 3) Tunelový podjezd Horova náměstí měl být (pro oba směry) dlouhý jen 200 m a za ním měly být umístěny větve po spojení místní sítě se severozápadní částí MO, tj. v úseku, kde AŽP navrhuje vést oba směry MO podél průmyslové zóny Košínska v délce téměř 0,7 km po povrchu, aby zde jednoduše navázaly na MO také západní větve Prosecké radiály. Místo toho MMD navrhl zbytečný tunel pro směr Balabenka – Pelc Tyrolka až k Vltavě a větve pro napojení místní sítě MMD vůbec nenavrhl, aby pak byla jejich absence zkritizována.
- 4) Samotný podjezd Horova náměstí, který je možné dle návrhu AŽP umístit tak, že mezi rubem tunelu a budovou rozšířeného hotelu Jeřábek (čp. 4, Primátorská 7) je více než 10 m, projektant z MMD navrhl zcela zbytečně do půdorysu hotelu, aby ho bylo nutné zbourat.
- 5) Přeložku tratě místo v požadovaném tunelu MMD navrhl ve vysokém skalním odřezu vedle stávající tratě, což by znamenalo větší zásah do krajiny (možná i vyšší náklady) a znemožnilo, aby byla přeložka budována za provozu.
- 6) Prosecká radiála podle požadavku návrhu AŽP navazuje na MO západ na povrchu a v souladu s ČSN větvemi s odbočením vpravo a připojením zprava. Přídavné pruhy (stejně jako u var. 4) při tom jen minimálně zasahují do galerie a hloubeného tunelu před ulicí Bulovka. Dle návrhu firem MMD a Satra jsou naproti tomu větve umístěny tak, aby to bylo co nejdražší: připojení nebo odbočení je v tunelu, jehož rozšíření na 4 pruhy zasahuje ve var. 4 až do ražené části tunelu pod Bílou skálou, do úseku v souběhu se stokou F (viz bod 7).

#### **varianta 4 :**

- 7) Tunel pod Bílou skálou pro směr MO Balabenka – Pelc Tyrolka AŽP navrhl půdorysně nad kmenovou stokou F, což není na závadu, protože pro takové umístění je dostatek výšky mezi jejím stropem a niveletou tratě, kterou tento pás MO nedaleko podchází. Tunel MO je zde i z jiných důvodů vhodné vést v co nejvyšší niveletě a dále pokračovat (jako obvykle) střechovitým podélným sklonem. Přesto MMD navrhl niveletu tunelu již v podjezdu tratě zbytečně hluboko a dále klesá v jednostranném podélném sklonu, aby dostal spodní klenbu tunelu do kolize se stokou.

**Libeňská spojka** – ve variantách 3, 4 a 5 dle OS se ve skutečnosti jedná o přeložku PR a název LS používaný v obou dokumentacích i u těchto variant má matoucí význam – Prosecká radiála už z principu NKS musí ve variantách OS navazovat přímo na MO. Místo názvu tunelu „Košínska“ použitého v popisu AŽP (podle lokality a navazujícího návrší, pod nímž je navržen), je v návrhu MMD a Satry zřejmě záměrně (aby takové řešení již předem odradilo) použit název „tunel Bulovka“, kde je nemocnice. Přitom je tento název i zavádějící, protože tunel má vést pod jiným kopcem. Vzhledem k tomu, že se v koncepci OS jedná z investičního hlediska o náhradu Libeňské spojky s tunelem Libeň, je nejlogičtější (a česky správnější) používat pro tunel na PR název „Libeňský tunel“.

- 8) Varianta Libeňské spojky, řešená podle koncepce obou OS jako součást Prosecké radiály pro její napojení na MO do směrů východ i severozápad mimo ulici V Holešovičkách, zřejmě nebyla projektanty dosavadního řešení MO i LS pochopena: i ve variantách č. 3, 4 a 5 se stále vyskytuje pod zámečkem Rokoska MÚK Vychovatelna. Ta je ve skutečnosti nahrazena novou MÚK Horní Libeň vysunutou k portálu Libeňského tunelu na PR východně od Davidkovy ulice, aby zprostředkovala novou vazbu této oblasti na radiálu a tím i na ostatní NKS. Prostor severně od náměstí Na Stráži podél Zenklovy tak bude moci být oprostěn od nadbytečných komunikací a využit vhodnějším způsobem.
- 9) V popisu řešení LS pro varianty č. 3 a 4 MO je výslovně uvedeno, že je zrušena rozlehlá MÚK Vychovatelna a v tomto místě je navržena tříramenná úrovněová křižovatka Zenklova – V Holešovičkách (s možným využitím části mostu přes Zenklovu pro jiné účely) a totéž vyplývá i ze zásad řešení pro variantu č. 5 MO (bez této nové křižovatky by nebyla možná event. obnova tramvajové trati v ulici V Holešovičkách). V návrhu firmy Satra, který měl odpovídat popisu AŽP i zásadám var. 5, se naopak vyskytují dvě zbytečné okružní křižovatky, které navíc nesmyslně či záměrně bourají zástavbu na jižní straně Střížkovské ulice. Tuto ulici je vhodné zaústit nikoli přímo na nadřazenou síť, ale prostřednictvím ul. Na Vartě, do které naopak není vhodné pustit mnohem větší průjezdnou dopravu z okružní křižovatky, jak navrhuje Satra nejen v oficiálním řešení, ale i do variant dle OS.
- 10) Libeňský tunel na PR dle popisu AŽP má podélný sklon max. 5,0 % a to platí i pro všechny větve MÚK Košínska. Firma Satra však navrhla v rozporu s ČSN u větve Z1 pro směr sever-východ (SV) podélný sklon 7,9 %, aby mohl být návrh obou OS následně označen za technicky nepřijatelný.
- 11) Dvě samostatné trouby (tubusy) Libeňského tunelu PR navazují dle OS na dvě

dvojice tunelových větví MÚK Košinka, které v místech půdorysného rozvětvení i souběhu samozřejmě mají stejnou výšku nivelety (jiné uspořádání z popisu AŽP ani z výkresu k var. 5 nelze odvodit). Firma Satra však navrhla kuriózní, značně nepraktické a stavebně sotva proveditelné „řešení“, kdy větve půdorysně se sbíhající do společných tubusů mají značně rozdílné výšky. V místě souběhu větví V1, V2 (pro směry ZS, VS) je podle dokladovaných podélných řezů (část H.9, výkresy č. 13 – 15) výškový rozdíl téměř 6 m a v rozpletu do větví Z2 a Z1 pro směry SZ a SV je rozdíl dokonce cca 13 m. Výšky se směrem k severu vyrovnávají teprve v navazujících společných tubusech.

- 12) V charakteristických příčných řezech (část H.9, výkresy č. 11), označených (jako ostatní výkresy) nápisem „technické podklady pro dokumentaci EIA“, jsou navržena i technicky zcela nereálná „řešení“: v řezu 2-2 nespojitá klenba (která by nezajistila potřebné statické působení konstrukce – stabilitu terénu na povrchu ani samotný dopravní prostor v tunelu před zasypaním zeminou) a v řezu 3-3 kombinace tunelových trub v patře nad sebou, s tvarem ostění, které by statickou stabilitu bočních stěn včetně zakotvení mezistropu pro horní patro rovněž nezajistilo. Nejzajímavější řez v rozpletu větví Z2 a Z1, kde je v situačním výkrese č. 7 vyznačena u těsně sousedících trub kuriózní výstavba hloubeného tunelu Z pod raženým V1, ve výkresech charakteristických řezů bohužel chybí.
- 13) Libeňský tunel na PR je podle popisu AŽP veden ve dvou ražených třípruhových troubách, tj. bez stoupacího pruhu (v této lokalitě bude jen minimální výskyt pomalých vozidel) a s potřebným rozšířením na čtyři pruhy tedy jen v nezbytném úseku za souběhem větví západ-sever (ZS) a východ-sever (VS), kde je tunel v největší hloubce (pod školou Na Korábě min. 25 m pod terénem). V trase dle AŽP se vyskytuje podle podrobné hydrogeologické mapy hl.m.Prahy dostatečná výška skalního nadloží v celém úseku od téměř celé zahrádkářské osady až za vratnou větev MÚK Vychovatelna u Davídkovy ul. (např. v důležitém profilu ul. Bulovka je cca 10 m skály nad rubem tunelové klenby). Libeňský tunel dle popisu AŽP (a také v graf. podkladu pro var. 5) je veden v samostatných troubách umístěných v dostatečném vzájemném odstupu, aby mohly být spolehlivě raženy. Výstavba hloubených úseků je tak nezbytná jen v okrajových částech tunelu: na větvích MÚK Košinka v blízkosti MO a na větví ZS i v křížení s větví SV (u jihovýchodního okraje zahrádkářské osady) a v severní části tunelu až v okolí Davídkovy, za níž je portál (viz bod h).

Firma Satra – v zásadním rozporu s popisem řešení Libeňského tunelu samostatnými troubami (např. pod ul. Bulovka je jejich osová vzdálenost cca 70 m), v rozporu s grafickým podkladem var.5 a proti obecným zásadám tunelového stavitelství – navrhla spojit všechny větve MÚK Košinka do

společného profilu půdorysně spojených jízdních pásů. I ve značných hloubkách 30 až dokonce 40 m, kde je možné a výhodné samostatné trouby až čtyřpruhového profilu razit, by takto spojený profil bylo nutné v několikanásobné ceně budovat z povrchu. To zde také projektant Satry navrhl, aby mohl zároveň vyznačit značné a nepřijatelné demolice stávající zástavby. Tímto trikem se pokusil znehodnotit variantu 5 MO, aby takto uměle dosáhl ještě horšího devastacího dopadu výstavby LS, než má oficiální řešení.

- 14) Závažným prohrěškem už ve vztahu k veřejnému projednání je, že firma Satra své zmatečné kreace prezentuje jako závěr nějakého seriózního prověření. Uvedené dopady na zástavbu, které svým návrhem způsobila, společně s nedovoleným podélným sklonem, který v rozporu s ČSN sama navrhla, investiční náročností (s poukazem na technickou proveditelnost) neehospodárného a technicky nesmyslného řešení, které sama navrhla, a se (správným) předpokladem nesouhlasu obyvatel s takovým řešením (ale i s jeho návrhem) pak Satra vyznačila v tzv. rozborových situacích (výkresech č. 8 části H.9). Ty jsou (i podle plakátového zpracování) shrnujícím grafickým výstupem technických podkladů pro dokumentaci EIA LS zpracovaných k návrhu variant občanských sdružení a prezentovaných jako příloha H.9 vlastní dokumentace EIA Libeňské spojky. Demolice pro Libeňský tunel na PR by ale musely být jen pro špatný návrh firmy Satra, a nikoli pro návrh OS, průplet není tam, kde ho Satra nenavrhla, ačkoli v návrhu OS nechybí, nepřijatelný sklon téměř 8 % je jen v návrhu Satry a nikoli v návrhu OS. Nesoulad návrhu OS s dosavadním územním plánem není chybou, ale záměrem, protože návrh tohoto plánu v oblasti Libně jen opakoval brutální řešení býv. ZÁKOSu a ignoroval nepřijatelné zhoršení znečištění ovzduší kolem ul. V Holešovičkách.
- 15) Stejně závažné je pochybení či záměr zpracovatele dokumentace z MMD, když závěry firmy Satra vyjádřené v tzv. rozborových situacích převzal do svého textu v části H.9 a zásadním způsobem zkreslil další skutečnosti. Především není pravda jeho tvrzení na str. 2, že var. 5 MO a k tomu náležející varianta LS pro zaústění PR je požadavkem AŽP.
- 16) Přestože výkres širokého, pro oba směry společného tunelového profilu a tedy z povrchu hloubeného tunelu firmy Satra vůbec neodpovídá popisu AŽP pro Libeňský tunel (kde jsou v jeho středním úseku popsány jediné samostatné ražené trouby) a dokonce neodpovídá ani grafickému podkladu pro samotnou var. 5, zpracovatel z firmy MMD v příloze H.7 dokumentace EIA (k vypořádání připomínek) toto „řešení“ varianty 5 lživě označil na str. 16 a 19 za návrh AŽP. Těsně za podrobným popisem Libeňského tunelu v textu AŽP k variantám 3 a 4 převzatém do přílohy H.7 pak na str. 19 v rozporu se skutečností napsal, že „návaznost navrhovaných variant MO dle OS k nové

stopě Libeňské spojky (tj. pro zaústění PR) byla technicky a ekonomicky prověřena ...“. **Nebyl prověřen podle popisu ani návrh AŽP pro MO ani citovaný návrh pro LS v jeho návaznosti na MO.**

- 17) Varianty č. 3 a 4 MO vedené v oblasti Košinky povrchově a jižně od (přeložky) trati jsou zcela jiným řešením, než varianta 5, vedená zde v podzemí a severně od trati. Podle toho je různé řešení větví MÚK Košinka a jejich vazba na Libeňský tunel. Kromě toho se poloha Libeňského tunelu podle podrobného popisu AŽP podstatně liší od zákresu tunelu do územního plánu, jak byl uplatněn pro variantu 5 MO sdružením Za naši budoucnost. Tvrzení zpracovatele z MMD na str. 7 textu v části H.9, že „varianty 3 a 4 jsou z pohledu Libeňské spojky totožné s variantou 5“, je proto zcela nepravdivé.
- 18) K nezpracování návrhu Libeňského tunelu jako varianty LS pro napojení PR na MO, podaného AŽP a ve vyjádření do zjišťovacího řízení dostatečně podrobně popsaného, se vztahuje zbývající krátký text kapitoly 3.4 na str. 7. Je v něm však jen zcela chybná úvaha zpracovatele z MMD, že „díky nutnému podchodu pod přeložkou tratě všemi větvemi by došlo k ještě většímu zahloubení a tím ještě (ke) zvětšení podélných sklonů“, než má var. 5 v podání Satry. Nikoli, zpracovatel z MMD se ve věci vůbec neorientuje. Určujícím prvkem pro max. podélné skony v Libeňském tunelu a na větví Z1 (pro směr SV) je její křížení s větví V1 (pro směr ZS) a pro toto vykřížení je ve var. 3, 4 o cca 130 m větší vzdálenost než u varianty 5 dle Satry. Větev SV má proto u var. 3, 4 sklon (v klesání) 5,0 % a jižně od tohoto křížení již její sklon neovlivňuje trať ani MO. Obávaný podchod pod tratí má vliv na větev ZS (obdobu V1), která má vyhovující sklon do 5,0 % (do stoupání). Chybná je i jeho představa, že „je nutné snížit nadmořskou výšku trasy MO“. U var. 3, 4 je přeci MO na povrchu a větev ZS, která projde pod tratí, pohodlně projde i pod souběžnou trasou MO. A hlubší větev SV projde pod MO i v místě, kde je veden v mělkém zářezu. Nezpracování podkladů EIA pro napojení PR na var. 3 a 4 MO variantní trasou LS dle popisu AŽP tak nemůže být zdůvodněno ani neexistující prostorovou podobností s napojením varianty 5 či podílem AŽP na návrhu var. 5, ani uvedenými mylnými úvahami o nepřípustných sklonech napojení na varianty 3 a 4.
- 19) Napojením PR na MO dle návrhu AŽP, které odpovídá variantám č. 3 a 4 (od oficiálního řešení dopravně méně odlišným než var. 5) a jehož řešení je dle názoru AŽP technicky dobře proveditelné (a na výškové řešení je méně citlivé než var. 5), se tak zpracovatelé podkladové dokumentace EIA vůbec nezabývali. Nemají proto ani žádné argumenty pro odmítnutí tohoto řešení. Pro úplnost je třeba dodat, že na základě předložené dokumentace k var. 5 MO si AŽP ověřil, že lze napojit PR raženou trasou Libeňského tunelu dle popisu AŽP s přípustnými sklony v tunelu vč. všech upravených větví MÚK Košinka

do 5,0 % i na tuto variantu. Variantní řešení LS tak nemůže být argumentem ani pro odmítnutí varianty č. 5 MO. Samotná **myšlenka přeložky Prosecké radiály mimo ul. V Holešovičkách jiným řešením dosavadní tzv. Libeňské spojky a MO v úseku Pelc Tyrolka – Labuťka proto nebyla zpochybněna pro žádnou z variant MO navržených občanskými sdruženími.**

- 20) **Účinné řešení** problému zaústění PR na MO podle koncepce OS AŽP a Za naši budoucnost Libeňským tunelem do MÚK Košinka **nemůže být zpochybněno ani novým návrhem firmy Satra.** Ta navrhuje ponechat PR podle územního plánu z roku 1999, tedy podle ZÁKOSu z roku 1973 (tj. dle roštu magistrál ze směrného územního plánu z roku 1964, jehož řešení severojižní magistrály v Libni koncepcí ZKS převzala) a doplnit NKS o tzv. Čimickou radiálu mezi Pelc Tyrolkou a Horními Chabry s větvemi do MÚK Čimice a MÚK Dolní Chabry na Pražském okruhu. Předběžně lze odhadnout, že vysoké atraktivitě PR by takové řešení nemohlo konkurovat a odlehčilo by její kritický úsek sotva víc než o čtvrtinu (jen o vztahy z Čimic, Dolních a Horních Chabry a z části Bohnic a z levobřežní části Pražského okruhu). Naproti tomu modelový výpočet obsažený v části H.9 dokumentace EIA LS dokládá např. pro var. 4 snížení intenzity v Holešovičkách o cca 72 %. Z porovnání odhadů investičních nákladů uvedených rovněž v části H.9 pak vyplývá, že např. uplatnění var. 4 MO i s neekonomickým řešením Libeňského tunelu na PR podle Satry by nebylo investičně nákladnější než kombinace oficiálního řešení MO a LS s Čimickou radiálou – pokud by se podařilo nalézt nějaké její reálné napojení na MO. Dosavadní námět dle náčrtu v dokumentaci EIA z důvodů stavebních a urbanistických za reálný považovat nelze.

## Závěr

Z předchozího výčtu je patrné, jak neseriózně se vypořádali zpracovatelé technických podkladů procesu EIA z firem Mott MacDonald a Satra s návrhem variant OS. U oficiálního řešení využili novou objednávku MHMP k vylepšení svých řešení, přestože vycházejí ze zastaralé dopravní koncepce, která v daném území poškozují životní prostředí, což je umocněno chybnou volbou postupu výstavby MO po roce 1990 v rozporu s doporučením nezávislé komise k přehodnocení ZÁKOSu (chybně se buduje v nadměrných parametrech severní část MO před východní, ačkoli východní sama o sobě odlehčuje nejen ul. V Holešovičkách, ale i centrální část severojižní magistrály, což severní část MO nečiní). U návrhů OS naopak nelze nalézt jediný prvek, který by ukazoval vstřícný přístup pracovníků z MMD a Satry k pozitivnímu technickému dořešení těchto návrhů (které vzhledem k jejich původu ani nemohou být ze všech odborných hledisek na výši). Nejen stručným popisem v předcházejících bodech, ale další detailní věcně (i graficky) podloženou argumentací lze prokázat, že se jedná od evidentní svévolné manipulace s těmito variantami s vnášením cizích nesourodých

prvků a na druhé straně naprosté ignorace jejich zadání až po záměrné znehodnocení těchto variant a neodborné zpracování (s řadou dalších chyb, které zde ani nejsou rozebírány). To zároveň dokládá, že takové postupy jsou **neslučitelné se záměrem a posláním procesu EIA obsaženým v zákoně**. Trapná a neudržitelná je také situace obou autorizovaných zpracovatelů EIA, kteří takový způsob zpracování podkladů i jejich vyhodnocení připustili a převzali je do hlavních textů dokumentací.

Ani takto falešné hodnocení variant OS však nemůže zakrýt – a samotná dokumentace to dokládá, že **alternativní návrh připravovaných investic MO a LS je naopak docela dobrým východiskem z neúnosné situace kolem Prosecké radiály a koncepčně správným řešením pro územní plán**. Dopravně inženýrské prověření ukázalo jen drobné, odstranitelné problémy a velmi příznivě vyšel poměr investiční náročnosti k účinnosti tohoto řešení ve srovnání s návrhem tzv. Čimické radiály. To je dobrou satisfakcí pro obě sdružení a zároveň **objektivním důvodem, proč je třeba trvat na vrácení dokumentace a řádném dopracování variant**.

Relevantní námítky proti variantám OS ve skutečnosti **nejdou zásadního významu**, protože

- mezi MÚK Košínska a MÚK Horní Libeň (nahrazující nevhodnou MÚK Vychovatelna) lze vést trasu přeložky PR jako alternativy LS v požadovaných směrových parametrech a s podélnými sklony v tunelovém úseku včetně větví MÚK Košínska do přípustných 5,0 % – v trase dle popisu AŽP, tj. vedené pod zástavbou výhradně raženými tunely a v ostatních úsecích s minimálními zásahy do zástavby,
- potřebnou kapacitu povrchových křižovatek kolem MÚK Horní Libeň lze zajistit vhodnějším způsobem, než je obsažen a dopravně posouzen v dokumentaci (viz bod h),
- v západní troubě Libeňského tunelu stačí tři pruhy a východní lze vybudovat celou čtyřpruhovou, připojení Libně v obou směrech na MOZápad v řešení AŽP nechybí,
- zásahy do životního prostředí během výstavby díky ražené technologii jsou menší než u oficiální varianty – to se týká i demolice a zásahů do inž. sítí,
- stavební proveditelnost řešení dle popisu AŽP i jeho investiční náklady jsou na úrovni jiných tč. budovaných staveb (a urychlené řešení kritického úseku PR je **podmínkou další výstavby NKS**).

Přenesení neúnosné zátěže z ul. V Holešovičkách na nadřazenou síť vedenou z velké části v tunelech je metodou realizované dopravní koncepce, uplatněnou (bohužel až dodatečně a zvenčí) v obytném území, které již dlouhodobě trpí nepřipustným překračováním limitů nejen hluku, ale i znečištění ovzduší. Navrženou alternativou dosavadní Libeňské spojky se zároveň řeší potřeby širšího území města. Společně s tímto záměrem AŽP navrhl další účinné úpravy dosavadního návrhu MO na území Libně i budoucího zaústění Vysočanské radiály pro zmenšení jejich negativních dopadů do území. Lze proto očekávat většinou příznivý ohlas těchto návrhů u obyvatel dotčeného území Libně v MČ Praha 8 i 9 a nikoli jejich odpor, jak si na základě falešného hodnocení návrhů OS vymysleli zpracovatelé dokumentace EIA. Právě

spojením záměrů na výstavbu MO a LS se současným přeložením PR se dosáhne potřebného přínosu těchto staveb i pro území Libně, kterým procházejí. Tuto alternativu je proto třeba v procesu EIA podrobně vyhodnotit.

V této souvislosti je třeba upozornit na nerealistický způsob hodnocení dopravních přínosů a dopadů staveb MO a LS v dokumentaci EIA, kde je srovnání aktivní varianty s posuzovanými stavbami, k nimž je chybně přidána i VR, a jen zcela teoretické nulové varianty s výstavbou všech ostatních staveb NKS. To vytváří falešný dojem, že právě výstavba celého komplexu staveb MO a LS (s nerealistickým současným zprovozněním VR) bude dopravní situaci řešit, a působení posuzovaných staveb to vůbec nevystihuje. Ve skutečnosti nelze předpokládat, že VR bude vybudována současně s MO, když má značné zpoždění v přípravě (nyní dokonce není ani politická shoda o její potřebnosti) a funkci potřebnějšího MO nepodmiňuje. Vznikne tak nepochybně (možná docela dlouhá) dopravní etapa, kdy Prosecká radiála bude přenášet zátěž mezi východní částí VR a severní částí MO. Tato etapa není (záměrně?) v dokumentaci vyhodnocena, ačkoli již z dřívějších rozborů je známo, že právě **tato etapa vytváří na PR (a tedy i z hlediska celé NKS) kritický stav**.

V dokumentaci EIA také nelze ignorovat výchozí stav pro posuzované stavby, tj. již nejbližší významnou etapu dopravní výstavby – zprovoznění severní části MO **současně s Pražským okruhem (PO) Ruzyně – Březiněves** (předchozí zprovoznění samotného MO zmíněné na str. 173 v části H.10 dokumentace jako zcela nezodpovědné rozhodně odmítáme). Podle dosavadního zajištění postupu výstavby staveb budovaných hl.m.Prahou by i s PO došlo **k dalšímu zhoršení situace na Prosecké radiále již v této etapě**, protože vlivem vysoké atraktivity nově vzniklého velkokapacitního průtahu Chuchle – Malovanka – Letňany (při neexistenci MO Pelc Tyrolka – Balaběnka a VR) se sem zavede nemalý objem další průjezdné dopravy. **Tomu je třeba zabránit a na PR urychleně řešit kritický úsek** z hlediska dopravní kapacity i dopadů na životní prostředí – průchod ulic V Holešovičkách. Vzhledem ke koncepční nejasnosti VR a očekávanému podstatnému zvýšení jejich investičních nákladů a ke značnému rozsahu a investiční náročnosti východní části MO Balaběnka – Štěrboholská radiála je **reálným řešením této situace postupná výstavba méně náročné LS a západní části MO Pelc Tyrolka – Balaběnka v alternativní koncepci** dle OS, která k tomu poskytuje technické řešení. To je další důvod pro podrobné vyhodnocení variant OS (dopracovaných podle jejich popisu) v procesu EIA.

Pro dopracování variant 3 a 4 MO a odpovídajícího řešení LS pro přeložku PR je třeba doplnit, upřesnit či pozměnit původní popisy AŽP uplatněné do obou zjišťovacích řízení

k MO Pelc Tyrolka – Balaběnka:

- a) Mezi severozápadním okrajem nám. Na Balabence a oběma chodníky ul. Na

Žertvách je navržena výškově plynulá a bezbariérová pěší cesta přes střední ostrov křižovatky pod MO se širokými podchody pod okružním pásem.

- b) Nový vysoký most na MO přes Rokytka a po jejím levém břehu vedenou pěší a cyklistickou stezku, přes budoucí větev VR a obslužnou komunikaci mezi ul. Kolčavka a Na Labuťce I. má čtyři jízdní pruhy pro směr SJ a tři pro směr JS.
- c) V cca 240 m dlouhém podjezdu Horova nám. na MO navazují východní větve MÚK Košinka pro připojení PR: na severní pás MO větev VS s odbočením vpravo a na jižní pás MO větev SV s připojením zleva (pro zmenšení intenzity průpletu v navazujícím úseku).
- d) Průmyslový areál zůstává obousměrně napojen na místní síť ulicí Na Košince, která je prodloužena novým úsekem vedeným napřed podél přeložené větve MOZápad – Zenklova, z něhož odbočuje (event. slepá) severní část ul. U Meteoru. Ul. Na Košince pak přechází šikmo přes západní konec podjezdu MO, kde se k ní připojuje větev Zenklova – MOZápad vedená půdorysně nad větví VS, ulice dále pokračuje souběžně s patou železničního náspu, přejde novým nízkým mostkem přes zvýšenou úroveň Primátorské (sloužící jako cyklostezka a přístup z Primátorské na Horovo nám.) a napojí se na Zenklovu v nové tříramenné křižovatce u stávajícího podjezdu od tratí.
- e) V úseku MO, za průchodem jižního (v tomto místě ještě čtyřpruhového) pásu pod stávajícím žel. mostem přes Vltavu a za novým žel. mostem přes třípruhový severní pás ve var. 3 resp. za vyústěním třípruhového tunelu ve var. 4, je jeho niveleta zahlobena (cca ve sklonech  $-3,5\%$  a  $+3,3\%$  do údolního lomu na kótě cca 179,30 m Bpv cca v km 3,056 jižního pásu var. 3 s nejnižší úrovní nivelety MO na kótě cca 180,75 m). Pro nový příjezd do areálu UK je navržena mezi mostem stávajících východních větví MÚK Pelc Tyrolka a upravenou Pátkovou ulicí, která končí v malé okružní křižovatce poblíž mostu, nová obousměrná přístupová komunikace – větev U, která přechází přes oba pásy MO mostem v půdorysném oblouku západně od severojižního chodníku podél budov fakulty UK prodlouženého souběžnou lávkou přes MO či společnou mostní konstrukcí. Podél jižního pásu MO mezi stávající zárubní zdí podél Povltavské a mostní opěrou stávajících východních větví MÚK je umístěna masivní protipovodňová zeď vetknutá do skalního podloží, s utěsněnými základy a s patřičně zvětšenou výškou vzhledem k průtoku  $Q_{2002}$ . Část zdi mezi železničním mostem a novým mostem přes MO má konstrukci, která zároveň slouží jako opěrná zeď předpokládaného náspu (či nosná zeď s konzolami) pro zaústění východní části Povltavské na větev U jižně od mostu a lávky přes MO. To platí obdobně pro napojení lávky na chodník u opěry východních větví MÚK.
- f) V MÚK Pelc Tyrolka jsou zrušeny větve pro odbočení resp. připojení v obou směrech mezi MO západ a ulicí V Holešovičkách vzhledem ke snížení jejího dopravního významu a propojení Pátkovy se západní částí Povltavské dle urbanistické studie Pelc Tyrolka. Na severním pásu MO jsou před stávajícím

mostem MÚK doplněny krátké jednosměrné větve pro odbočení a připojení nové okružní křižovatky v Pátkově ulici. Čtyřpruhový severní pás MO mezi připojením zařazovacího pruhu a odpojením vyřazovacích pruhů pro dvoupruhové odbočení na most Barikádníků vede pod mostem MÚK prostorem stávající Povltavské ulice a jižní dvoupruhový pás je přeložen mezi sousední pilíře do směrového oblouku  $R = \text{cca } 450$ . Západní větev MÚK z ul. V Holešovičkách je zaústěna pravým obloukem kolmo do propojení Pátkovy a západní Povltavské. Vypuštěné napojení ul. V Holešovičkách na MO západ dává lepší možnost pro protihlukové překrytí úseku MO kolem kolejí.

k Libeňské spojce:

- g) Konec obou ražených trub Libeňského tunelu (západní třípruhové a východní čtyřpruhové) je východně od jižní vratné větve MÚK Vychovatelna, která je nakonec zrušena a přechodně se využívá pro směr V Holešovičkách – Liberecká po jižním okraji staveniště nové MÚK.
- h) Řešení nové MÚK Horní Libeň (náhrada dvou odstavců z popisu varianty LS od zjišťovacího řízení):

V souvislosti s odstraněním Prosecké radiály z ulice V Holešovičkách je ve variantě příslušné k var. 3 a 4 MO (a také k var. 5 MO) zrušena rozlehlá MÚK Vychovatelna a spojení místní sítě s nadřazenou sítí – na rozdíl od návrhu firmy Satra – je řešeno mimo náměstí Na Stráži. Napojení místní sítě včetně severní části Zenklovy je v nové MÚK Horní Libeň deltovitěho tvaru umístěné na Prosecké radiále východně od Davidkovy ulice. Severní větev pro výjezd z PR od Střížkova navazuje na Davidkovu v nové průsečné nebo malé okružní křižovatce poblíž napojení dnešní vratné větve. Druhá severní větev je vybavena pro hlavní směr do tunelu od Zenklovy podjezdem pod Davidkovou (aby se odstranilo vzájemné křížení nejsilnějších dopravních proudů v relaci mezi tunelem a Zenklovou sever) a k ní je zprava připojen vedlejší směr Davidkova – tunel vedený z druhé nové křižovatky. Přímé napojení Davidkovy ulice na náměstí Na Stráži je zrušeno a místo toho je obnoven vjezd z náměstí do Střížkovské v trase původní ulice, což umožní opětovnou dostavbu severozápadní části uličního bloku. Výjezd ze Střížkovské ulice je zjednosměrněnou ulicí Na Vartě.

Davidkova ulice začíná až v druhé nové křižovatce východně od stávající trafostanice, která se přemístí. Zbývající ramena této tříramenné křižovatky tvoří dvojice nových jižních větví MÚK Horní Libeň (s likvidačním zásahem stávajících provizorních objektů firmy STAVCOM) a nová ulice vedená přibližně kolmo k Zenklově ulici na místě dnešní jižní vratné větve MÚK Vychovatelna. Také druhá křižovatka může být okružní nebo průsečná (signalizovaná). Průsečná má menší plošný nárok a umožňuje kvalitnější řešení pěší cesty mezi Davidkovou a nám. Na Stráži podchodem pod jižním pásem nové ulice. Zaústěním nové ulice vzniká na Zenklově jižně od stávajícího mostu nová tříramenná průsečná signalizovaná křižovatka, jejíž řízení se předpokládá v koordinaci se sousedními křižovatkami.