



Severní portál Strahovského tunelu

Městský okruh Strahovský tunel 2. stavba (Křižovatka Malovanka)

Dnešním pokračováním seriálu o dopravních stavbách na pražském Městském okruhu pokračujeme popisem severního předportálů Strahovského tunelu. Přeskakujeme tím úsek procházející Strahovským tunelem, který je za dobu jeho provozu veřejnosti snad dostatečně znám. Následný text je zaměřen spíše na vztahy vyplývající z procesu přípravy stavby. Souvislosti územní a technické jsou dostatečně zřejmé z obrazových příloh.

Studie souboru staveb Strahovského tunelu z roku 1979 členila výstavbu oblasti severní-

ho předportálů na dvě stavby. První stavba představovala realizaci dvou souběžných tunelů pod kopcem Strahova, a to včetně úrovně křižovatky připojující novou dopravní investici na ulici Patočkovu. Po vyčerpání kapacity úrovně řešení měla vybudování mimoúrovňové křižovatky zajistit 2. stavba. Pro řešení 2. stavby nabídla studie soubor staveb sadu variant, které byly v roce 1991 dopracovány do dokumentace pro územní rozhodnutí ve dvou rovnocenných alternativách označených jako J a K.

Jen pro připomenutí. Bylo to šest let před zprovozněním vlastního tunelu (12/1997), a v té době se ještě předpokládalo, že průjezdnost mimoúrovňového napojení bude zajištěna společně s otevřením tunelu. Jak se ukazuje, byl to předpoklad vysoce optimistický. Dnes, na počátku roku 2004, tedy dalších

šest let po zprovoznění Strahovského tunelu, nebyla realizace 2. stavby stále zahájena.

Pohled historický - stabilizace koncepce

Neškodí si jistě připomenout, že výsledný tvar křižovatky u břevnovského portálu Strahovského tunelu, pro někoho možná trochu neobvyklý, není samoúčelný, ale že se vyvíjel v procesu výběru z neobvykle rozsáhlé řady posuzovaných variant a jejich kombinací.

Počátek celého procesu můžeme položit do roku 1991, kdy byla dokumentace pro územní rozhodnutí 2. stavby podrobena standardnímu projednání. Pro charakteristiku období, kdy projednávání probíhalo, uveďme, že v té době nebyl pražský dopravní systém stabilizován a zpochybňována byla

i funkce a osud samotného Strahovského tunelu. Nový pražský územní plán byl ve fázi zrodu a pro trasu Městského okruhu v jeho severním segmentu se formovaly tři základní varianty pojmenované dívčími jmény podle názvu charakteristického katastru, kterým zejména procházely. Ve hře byly varianty Dana (Dejvice), Hana (Holešovice) a Blanka (Bubeneč), z nichž každá se svými nároky ke křižovatce u Strahovského tunelu projevovala jinak. Není tedy ani divu, že se při projednání dokumentace pro územní rozhodnutí 2. stavby vycházející ze studie souboru staveb z roku 1979 nepodařilo získat souhlasy rozhodujících orgánů.

Na pozadí uvedených skutečností přistoupil investor k přehodnocení celé situace v komplexním pohledu a zahájil novou přípravu přepracováním té původní. Pro formulování zadání úkolu byl v roce 1994 vypracován elaborát „**Strahovský tunel 2. stavba - dopravně urbanistické nároky a koordinační vazby**“, který reagoval na známé postoje a připomínky k předějším stupňům dokumentace. Ty samozřejmě nebyly jednotné a lišily se podle okruhu zájmů, které jednotlivé orgány a organizace hájily. Nejpodstatnějším bylo splnit následující požadavky:

- Navrhnout křižovatku Malovanka univerzálně ve vztahu k pokračování městského okruhu ve variantách Dana, Hana nebo Blanka.
- Přizpůsobit návrh charakteru městského prostředí v exponovaném území na hranici Pražské památkové rezervace.
- Zajistit funkční bezkolizní a dostatečné kapacitní připojení okolních sídelních celků a stávajících i budoucích přilehlých aktivit v oblasti křižovatky.
- Umožnit realizaci křižovatky při předpokládaném provozu Strahovského tunelu.
- Respektovat tehdy již rozestavěné části Strahovského tunelu.

Uvedený materiál v základních schématech definoval soubor variant možných řešení, které alespoň okrajově splňovaly zadané podmínky. Prověřovány byly i varianty, které rozvrhly nároky na připojení místní komunikační sítě do dvou vzájemně spolupůsobících křižovek. Pro vyhodnocení a výběr tak byla sestavena matice o stranách 14 x 11, ve které bylo dokumentováno 14 tvarových variant křižovatky Malovanka a 11 variant další spolupůsobící křižovatky napojující ulici Střeševickou. Každá z variant byla doplněna základní charakteristikou v zadaných hlediscích, podle kterých probíhalo následné vyhodnocení.

Závěrečný výběr byl prováděn posuzováním hledisek územních a dopravních. Nutno zdů-

raznit, že pro průchodnost závěrů byla urbanistická hlediska nad dopravními nadřazena. V potaz byla brána všechna řešení, která se nacházela v intervalu tzv. dopravně vyhovujících. Výběr varianty tedy probíhal tak, že v souhrnné matici byla vymezena oblast variant dopravně vyhovujících, byla vyřazena řešení urbanisticky nepřijatelná a ze zbylých kombinací, které měly reálný význam, byla vybrána dvě základní řešení splňující zadané podmínky. Jedna kombinace vyhovovala po-

kračování Městského okruhu ve verzi Dana a druhá byla univerzální pro Hanu i Blanku. Postupnou eliminací se tak podařilo zúžit matici se 154 kombinacemi na dvě doporučená řešení, která měla tu výhodu, že v křižovatce Malovanka, tedy v rozsahu 2. stavby, byla totožná. V základních parametrech vyhovující řešení byla následně testována na další podrobnější ukazatele, a poté co úspěšně prošla testem bylo formulováno závěrečné doporučení.



Situace řešení 2. stavby - urbanistická studie



Situace řešení 2. stavby - přípravná dokumentace

Mimo jiné byly definovány následné závěry:

- Nesledovat dále původní varianty J a K, neboť nesplňují hlediska dopravně systémová a územní.
- Rozpracovat dále v dokumentaci pro územní rozhodnutí a projednáním potvrdit jediné řešení 2. stavby Strahovského tunelu s prokázanou návazností na každé pokračování Městského okruhu (Dana, Hana, Blanka).
- Společně se zajišťováním dokumentace pro územní rozhodnutí řešit komplexně i územní

vztahy urbanistickou studií se zadáním dopravního systému podle doporučené varianty.

- V dalších krocích doporučené řešení prověřit dopravně-inženýrským výpočtem na celkovém modelu komunikační sítě a stanovit kapacitu tohoto dopravního uzlu, v rámcovém časovém harmonogramu stanovit zásady etapizace výstavby a jednoznačně určit nezbytný rozsah 2. stavby.

Jak se ukázalo v následném období, závěry z materiálu „Dopravně urbanistické nároky a koordinační vazby“ byly v další fázi přípravy potvrzeny. Urbanistickou studií Břevnov - Střešovičky a jejím projednáním byly pouze stanoveny další upřesňující požadavky na přípravnou dokumentaci. Lze konstatovat, že proces územní stabilizace podle nových podmínek byl ukončen v roce 1996, tedy pět let po marném projednání dokumentace pro územní řízení ve smyslu původní studie souboru staveb Strahovského tunelu.

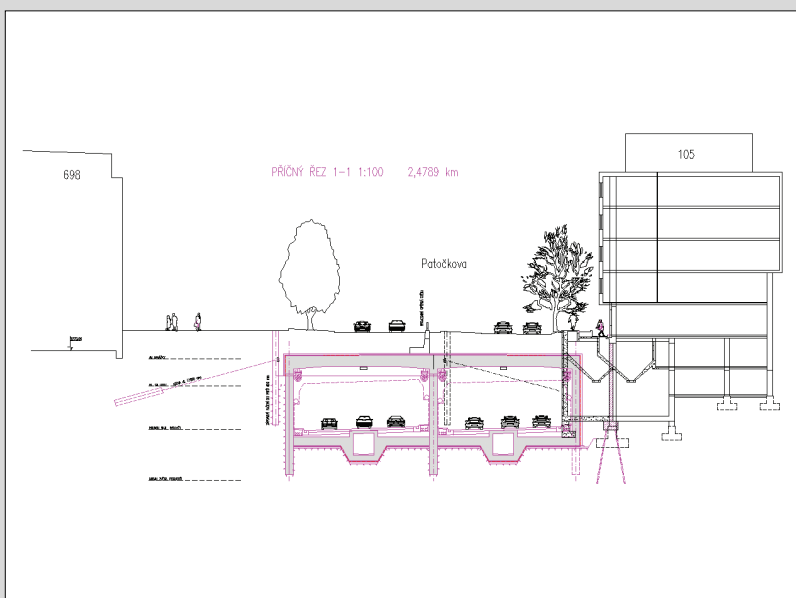
Pohled současný - příprava stavby

Na pokyn investora byly práce na přípravné dokumentaci zahájeny v roce 1997. Ještě v roce 1998 si okolnosti související s neukončeným projednáváním pokračování okruhu v severním segmentu vyžádaly rozdělit 2. stavbu na samostatné stavby 2A a 2B. Podle tohoto rozdělení obsahuje stavba 2A vlastní křižovátku před portálem tunelu, tedy část která nebyla výběrem pokračováním Městského okruhu stavebně ovlivněna, stavba 2B zahrnuje propojení k návaznému úseku Městského okruhu, dnes již víme, že k úseku Myslbekova - Prašný most ve variantě Blanka.

I přes toto malé zdržení byla dokumentace vyskladněna a projednána tak, že v květnu 2000 bylo vydáno pro stavbu 2B územní rozhodnutí.

Do standardního procesu přípravy dopravních staveb na území Prahy je nezbytné zalkulovat i lhůty na řešení odvolání různých iniciativ. Bylo to potřebné i tentokrát. Územní rozhodnutí nabylo právní moci až po roce, v květnu 2001. Obdobně probíhal proces získání územního rozhodnutí i pro sousední stavbu 2B. V září 2001 vydané ÚR však v tomto případě nabylo právní moci zamítnutím odvolání až na jaře roku 2004. Stavební řízení na stavbu 2A právě probíhá. Na základě tendrové dokumentace byl investorem již vybrán zhotovitel, který je připraven stavbu zahájit. V optimálním případě tedy od startu její přípravy k zahájení stavby uplyne dalších sedm let. Tedy pokud se k vydanému stavebnímu povolení nikdo neodvolá.

Ing. Aleš Merta
generální ředitel PUDIS, a.s.



Příčný řez ulicí Patočkovou - stavba 2B



Křižovátka Malovanka - model