



V Praze, dne 14. 10. 2011

Společná námítka sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocan

k posudku dle přílohy č.5 Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměrům konkrétně č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka, č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála a č. 8313, Libeňská spojka.

I. Občanská sdružení 8jinak! a Krocan se připojují k samostatné námítce sdružení Auto*Mat v jejích bodech 1–3, požadují vydání nesouhlasného stanoviska a dopracování dokumentace o varianty (1) nulovou optimalizovanou, (2) minimalizovanou a (3) alternativní (za zvýšených investic do infrastruktury veřejné dopravy).

V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, požadují doplnění stanoviska podle bodů 4 a 5 samostatné námítky sdružení Auto*Mat.

II. V rámci této námítky trváme na přepracování dokumentace z následujícího důvodu:

Realizace záměru předpokládá, že dojde k následné realizaci návazných staveb, především Vysočanské a Čimické radiály, jejichž vliv na životní prostředí nebyl doposud podrobně hodnocen. Mezistavy v dokumentaci toto srovnání neumožňují, přítomnost Vysočanské radiály je zde srovnávána pouze za současné nepřítomnosti silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). **Požadujeme dopracovat dokumentaci o varianty prokazující, jaký bude přímý vliv na životní prostředí u Vysočanské a Čimické radiály:** tj. doplnit srovnání o mezistavy "Mezistav 1 + silniční okruh kolem Prahy" a "Mezistav 4 + Čimická radiála", a to za přítomnosti opatření navrhovaných pro optimalizovaný stav.

III. V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, podporujeme veškeré podmínky v návrhu posudku týkající se lepšího řešení pěší a cyklistické dopravy k zapracování do konečného znění posudku. V případě některých konkrétních podmínek požadujeme níže jejich zpřesnění či doplnění dalších.

IV. V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, požadujeme u všech záměrů do sekce *podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu* doplnit tyto nové body:

1. Aby další příprava projektové dokumentace (urbanistická analýza, podrobná studie, DÚR, DSP) probíhala transparentně, byla dlouhodobě zajištěna minimalizace negativního vlivu záměrů na životní prostředí a urbanismus města, jmenované záměry byly realizovány v podmínkách maximálního dosažitelného konsensu, realizace záměru proběhla s minimem dodatečně vzniklých požadavků, a pokud možno nedocházelo k vícepracem a dodatečnému navyšování nákladů na realizaci záměru, je nezbytné, aby byla široká veřejnost průběžně

informována o vývoji projekčních prací a aby se zainteresované osoby, organizace a jednotlivé složky MHMP mohly maximálně zapojit do rozhodování o konečném urbanistickém řešení lokalit zasažených výstavbou záměru.

- Je třeba garantovat plnohodnotné řešení urbanismu a bezmotorové dopravy vytvořením pracovní skupiny složené ze zástupců navrhovatele, zpracovatele projektové dokumentace, řad odborné veřejnosti, občanských sdružení, zástupců URM, pěší skupiny, cyklokoordinátora, městských částí a dalších zainteresovaných orgánů. S těmito zástupci musí být příprava a průběh další práce na projektové dokumentaci průběžně a pravidelně konzultovány a závěry z jednání zapracovávány.
 - Jako základní podklad pro další přípravu ve spolupráci s veřejností je nezbytné vytvořit urbanisticko-dopravně analytickou dokumentaci současného i navrhovaného stavu, rozšířenou navíc o tzv. problémové výkresy (se zachycením pozitivních i negativních jevů).
 - Tento dokument je nezbytné v průběhu přípravy projednávat i s účastí veřejnosti a její podněty dále zapracovávat, na základě tohoto podkladu poté následně přistoupit k prověřování podrobnějších variant konceptu a následně návrhu.
 - O závažných krocích při přípravě záměru, které předpokládají účast veřejnosti, by měla být veřejnost aktivně informována (masovým) mediálním způsobem (nejen články v magistrátních médiích, ale také novinovými inzeráty, rádiovými a televizními spoty apod.), a to v dostatečném předstihu, aby příprava vyjádření neprobíhala v časové tísní.
 - Veškeré kroky mají být ze strany zadavatele záměrů veřejnosti patřičným způsobem vysvětleny.
 - Veškeré lhůty pro vyjádření veřejnosti v dalším projednávání je třeba s ohledem na složitost záměru a předkládané dokumentace vždy nejméně o 30 dnů prodloužit.
 - Zadavatel by měl veřejnosti poskytnout součinnost při vypořádání případných námitek nebo návrhů na změny v podobě projektové dokumentace.
 - Tam, kde je to vhodné (například při návrhu vedení pěších tras nebo u zklidnění souběžných komunikací), se doporučuje využívat prvků komunitního plánování.
2. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí vyhotovit a porovnat různé varianty dopravního a prostorového řešení jednotlivých křižovatek a křížení zejména s cestami pro bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravu tak, aby došlo ke zlepšení podmínek pro bezmotorovou dopravu, adekvátnímu připravovanému zlepšení podmínek pro dopravu motorovou:
- Je zcela nezbytné navrhnout nová mimoúrovňová křížení nebo modifikaci stávajících křižovatek tak, aby nedošlo k přerušení nebo neúměrnému prodloužení stávajících pěších nebo cyklistických propojení v koridoru záměrů; měl by být zvýšen komfort průchodu nebo bezmotorového průjezdu stávajícími mimoúrovňovými kříženími, které budou v rámci přípravy záměru dotčené nebo které na záměr těsně navazují.
 - Je třeba zajistit, aby se nesnížil komfort stávajících bezmotorových křížení vznikem nebo zachováním ztracených spádů nebo schodišť a aby se nezhoršila sociální bezpečnost průchodu či průjezdu územím instalací neúměrně dlouhých, úzkých, tmavých nebo jinak odrazujících podchodů či průchodů. Je nezbytné zajistit, aby nedošlo k prodloužení pěších cest zejména od zastávek veřejné dopravy směrem k obytné zástavbě a k místům pracovních příležitostí.

- Je vhodné legalizovat stávající používané průchody územím, které nebyly při předchozí výstavbě navazujících mimoúrovňových křížení pro pěší dopravu uspokojivě vyřešeny. U křížení bezmotorové dopravy s vedlejšími dopravními toky je třeba preferovat úrovňová křížení vhodná do prostoru městského parteru.
 - Řešení pro cyklistickou dopravu je třeba navrhnout v souladu s Usnesením Rady HMP č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 přinejmenším v rozsahu páteřních a hlavních tras Městského systému cyklotras podle konceptu územního plánu. Na navržených trasách je zcela nezbytné vyloučit schodiště, místa vyžadující vedení kola a pokud možno i místa s nenormovanými návrhovými parametry. Je třeba navrhnout vhodná napojení cyklotras na místní uliční síť a na uliční síti zasažené záměry navrhnout vhodná integrační opatření pro cyklo dopravu.
 - Je nezbytné zajistit, aby veškeré objekty v okolí záměru zůstaly nadále přístupné jak pro pěší, tak cyklistickou dopravu. Je zcela nepřijatelné zajistit dopravní obslužnost některých objektů pouze z komunikací, ze kterých je vyloučena cyklistická doprava.
3. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit a navrhnout vhodné návaznosti na veřejnou dopravu tak, aby bylo možné jednak nabídnout motorizovaným uživatelům komfortní napojení na veřejnou dopravu, jednak aby bylo možné využívat navržené komunikace přímo pro veřejnou dopravu:
- Provéřit a navrhnout umístění parkovišť P+R při přilehlých (stávajících či plánovaných) stanicích metra, železnice či jiné veřejné dopravy, včetně dopravního napojení na těleso okruhu.
 - Provéřit možnost umístění parkovišť K+R na tělese komunikace na všech kříženích s komunikacemi veřejné dopravy včetně nezbytných pěších napojení.
 - Zajistit, aby řešení tunelů neznemožňovalo vedení linek povrchové veřejné dopravy.
 - Provéřit umístění zastávkových zálivů v tělese komunikace pro případné vedení linek povrchové veřejné dopravy v tělese okruhu nebo v těsné návaznosti na něj, včetně nezbytných pěších napojení.
4. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí vyhotovit návrh (nebo návrhy) zklidnění komunikací, na kterých dojde ke snížení dopravní zátěže, tak, aby bylo zabráněno opětovnému nárůstu dopravní zátěže na souběžných komunikacích.
- Návrhy zklidnění prezentovat místním obyvatelům. Ti by měli být vhodným způsobem zapojeni do definice požadavků a charakterizace návrhu zklidnění.
 - V souladu s Usnesením Rady HMP č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 zpracovat do návrhů zklidnění odpovídající řešení pro cyklistickou dopravu.

V. V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, požadujeme u záměru č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka do sekce *podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu* doplnit tyto nové body:

5. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit možnost vedení komunikace, které by nevyžadovalo demolice budov U Meteoru 19, Na Košince 2175/8, Na Košince 2198/2, Na Košince 2199 a Povltavská 742.
6. V dokumentaci pro územní rozhodnutí navrhnout přehodnocení stávající křižovatky na severním předmostí mostu Barikádníků tak, aby bylo možné zajistit přímé pěší napojení

chodníků na mostě Barikádníků na zástavbu na severní straně ul. Povltavské (MFF UK a vysokoškolské koleje) bez zbytečných ztracených spádů, rondelů a zacházek a aby bylo možné kvalitní cyklistické napojení páteřní cyklotrasy A2 a hlavní cyklotrasy na mostě Barikádníků k této zástavbě.

7. V dokumentaci pro územní rozhodnutí navrhnout řešení stezky pro pěší a cyklisty podél ulice Povltavské v parametrech odpovídajících předpokládaným intenzitám, tedy v návrhové šířce nejméně 4,5 metru.
8. V dokumentaci pro územní rozhodnutí navrhnout přepracování podchodu k ulici Bulovka tak, aby bylo možné plynulé napojení páteřní trasy A27 pomocí rampy, tedy bez výtahu či bariér typu schodiště nebo vedení kola.
9. V dokumentaci pro územní rozhodnutí zajistit ponechání pěšího spojení od vyústění ulice Bulovka k ulici Na Košince a zapracovat zde zachování v současnosti možného průjezdu cyklistické dopravy.
10. V dokumentaci pro územní rozhodnutí ponechat bezbariérové provedení lávky v prodloužení ulice U Meteoru a navrhnout ji jako lávku pro pěší a cyklisty.
11. V dokumentaci pro územní rozhodnutí zajistit ponechání pěšího spojení v koridoru stávajícího severního chodníku ulice Čuprový a realizovat jej v souladu s Konceptem územního plánu jako trasu pro pěší a cyklisty.
12. V dokumentaci pro územní rozhodnutí navrhnout takové provedení křižovatky Balabenka, které zachová stávající pěší průchod z ulice Na Žertvách do ulice Kovanecké a umožní v tomto koridoru v souladu s Konceptem územního plánu bezpečný a plynulý průjezd cyklistů oběma směry.

VI. V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, požadujeme u záměru č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála do sekce *podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu* doplnit tyto nové body:

13. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit možnost takového prostorového řešení křižovatky V Olšinách – Úvalská, které by nevyžadovalo demolice obytných budov V Olšinách 783/128 a V Olšinách 744/130.
14. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit možnost vedení tunelů v ose ulice Spojovací v poloze nad sebou, aby nebyla třeba demolice domů Spojovací 11, 13, 15, 17, případně domů v ulici Nad Libeňským nádražím.
15. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit zahájení raženého tunelu ve směru od jihu již pod Malešickým náměstím tak, aby nebyla třeba demolice obytného domu Malešické náměstí 52/2.
16. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí dále prověřit možná řešení minimalizující demolice ostatních bytových i nebytových objektů, zejména tam, kde se tyto nenacházejí přímo v ose tělesa okruhu, ale například v prostoru rozpletů mimoúrovňových křižovatek.
17. V dokumentaci pro územní rozhodnutí zajistit pěší průchod pod železničním mostem Libeňského nádraží po obou stranách komunikace a zajistit zde průjezd cyklistů.
18. V dokumentaci pro územní rozhodnutí navrhnout takové provedení mimoúrovňové křižovatky Českobrodská, které umožní městotvorný průchod pěší a průjezd cyklistické dopravy v koridoru Českobrodské ulice bez prostorové segregace jednotlivých druhů

dopravy a budoucí napojení Jarovské spojky včetně cyklistické dopravy.

19. V dokumentaci pro územní rozhodnutí navrhnout prostorově úspornější provedení křižovatky Černokostelecká, které současně umožní zachování co nejpřímějšího pěšího průchodu a cyklistického průjezdu v koridoru stávající ulice Dřevčické, a to jak ke smyčce tramvaje, tak směrem ke stanici metra Depo Hostivař.
20. V dokumentaci pro územní rozhodnutí zachovat pro pěší průchod v existujícím koridoru od ulice Černokostelecké po ulici V Olšínách zhruba v poloze západního okraje tělesa okruhu (stávající chodník mezi průmyslovými areály).
21. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit od stávajícího návrhu prostorově a organizačně i velmi odlišné varianty řešení křižovatky v Olšínách (až po křížení s Úvalskou), umožňující zejména:
 - zakončení městské třídy V Olšínách přímou návazností na terminál Depo Hostivař včetně vedení veřejné, pěší a cyklistické dopravy k terminálu v ose ulice V Olšínách,
 - umístění parkoviště P+R při budoucím významném terminálu veřejné dopravy Depo Hostivař,
 - umístění parkovišť K+R, případně zastávek veřejné dopravy přímo na tělese v okruhu v návaznosti na terminál Depo Hostivař, včetně pěších propojení,
 - vyloučení demolice dvou domů na stávajícím konci ulice V Olšínách (viz bod 13).
22. V dokumentaci pro územní rozhodnutí zachovat stávající průchody lesoparkem od ulice Rabakovské přes těleso zkušební trati směrem k areálu Dopravního podniku.
23. V dokumentaci pro územní rozhodnutí stabilizovat vedení cyklistických propojení v okolí záměru (zejména cyklotrasy A43). S ohledem na spojení terminálu Depo Hostivař s oblastí sídliště Skalka a Malešického náměstí realizovat tato propojení co nejpřímějším způsobem, tj. přednostně v rámci území dotčeným výstavbou Městského okruhu.

VII. V případě, že zpracovatel posudku vydá k záměrům kladné stanovisko, požadujeme u záměru č. 8313, Libeňská spojka do sekce *podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu* doplnit tyto nové body:

24. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit od stávajícího návrhu prostorově a organizačně i velmi odlišné varianty řešení křižovatky Vychovatelna, a to včetně v současnosti existující části, zajišťující zejména:
 - Co nejpřímější průchod pěších z ulice Davídkova k náměstí Na Stráži a tramvajové zastávce Bulovka; zajištění obousměrného průjezdu cyklistů v tomto koridoru.
 - Co nejpřímější napojení tramvajové zastávky Bulovka a přístupové cesty do areálu nemocnice.
 - Zlepšení kvality pěšího průchodu podél ulice Zenklovy, pokud možno formou obnovení pěších průchodů v uliční úrovni.
 - Nezavlékání dopravy z větví tunelu Libeňské spojky do v současnosti zklidněných úseků ulic Bulovka a Střížkovská.
 - Komfortní vedení cyklistické dopravy jak ve směru páteřní cyklotrasy A27 (Bulovka – Střelnická), tak v koridoru ulice Zenklovy a v napojení ulice Davídkovy, s vyloučením úseků s vedením kola nebo schodišť.

25. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit vedení tunelu Libeňské spojky v horní části pod ulicí Zenklovou tak, aby nedocházelo k demolicím v bloku mezi ulicí Zenklovou a Vosmíkových.
26. Před zpracováním definitivní dokumentace pro územní rozhodnutí prověřit prostorově úspornější provedení křižovatky U Kříže, které zejména:
- nebude vyžadovat demolice zbývajících domů v ulicích Srbova a Hejtmánkova,
 - zajistí komfortní vedení pěší a cyklistické dopravy v uliční síti, včetně napojení na pěší a cyklistickou trasu podél Rokytky,
 - nabídne maximální obnovu původní uliční sítě a vytvoří podmínky pro dostavbu území mezi ulicemi Zenklovou a Františka Kadlece způsobem odpovídajícím těsné návaznosti na historickou zástavbu z konce 19. století.

Za sdružení 8jinak!:

Jakub Mareš

Za sdružení Auto*Mat:

Jakub Stránský

Za sdružení Krocan:

Josef Rauwolf