
Městský okruh má novou podobu

Náměstci Adam Scheinherr a Petr Hlaváček představili novou podobu Městského okruhu. Vede ve stávající trase, klíčové části ale namísto estakád projektanti zahloubili, odvedli od řeky a zástavby a přidali nové trasy pro pěší, cyklostezky a parky. Podle náměstků se tím Městský okruh stává skutečně městským, nepřetíná necitlivě jednotlivá území, a naopak umožňuje jejich propojení a další rozvoj. Návrh navíc umožňuje vznik nových tramvajových tratí, zvyšuje bezpečnost v tunelech a ve špičkách umožňuje regulovat dopravu. Tým projektantů na návrhu pracoval s architekty, urbanisty a krajináři.

„Namísto dálnice městem máme šanci na moderní městské řešení. Přicházíme s úplně novou filosofií toho, jak mají zásadní dopravní stavby vznikat. Buď můžete nechat nakreslit dopravní projektanty dálnici městem, anebo do týmu přizvat architekty, urbanisty a krajináře a vymyslet řešení, které městu umožní dýchat a rozvíjet se. Přesně to jsme udělali a teď můžeme Pražanům představit chytré moderní řešení,“ řekl náměstek primátora pro oblast dopravy Adam Scheinherr.

„Takto upravený projekt je výjimečnou ukázkou zapojení dopravní stavby do živé struktury města. Představuje nový přístup k plánování Městského okruhu, který respektuje stávající vazby mezi zástavbou i krajinou, nevytváří bariéry, ale naopak chytrě využívá terénu, přírodních podmínek i urbanistických daností jednotlivých míst. Městská struktura se nepřizpůsobuje dopravní stavbě, ale právě naopak,“ uvedl první náměstek primátora pro oblast územního rozvoje Petr Hlaváček.

Náměstci vyzdvihli, že řešení současně respektuje stávající trasu a zásady územního rozvoje, díky čemuž se stavba v plánovacích procesech nijak nezdrží.

„Složitá a nevhledná změť jízdních pruhů, protihlukových stěn a především velkého množství mostů a estakád se díky autorům proměnila v nenápadný, často až neviditelný systém. To umožňuje využít okolní „uvolněné“ plochy pro parky, cyklostezky nebo rozvoj městské zástavby. V tuto chvíli se jedná o alternativu k původnímu projektu na stavbu Městského okruhu, která však byla z mého pohledu neprojednatelná a neobhajitelná, protože město prakticky ničila. Věřím proto, že se nové studii dostane všeobecné podpory a že nastaví nový standard nejen pro dopravní investice města,“ doplnil Petr Hlaváček.

Ing. Adam Scheinherr, Ph.D., MSc., náměstek primátora hl. m. Prahy (PRAHA SOBĚ)
Působnost v oblasti dopravy.

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, I. náměstek primátora hl. m. Prahy (TOP 09 a STAN – Spojené síly pro Prahu) Působnost v oblasti územního rozvoje a územního plánu.

Mediacentrum MHMP

E-mail: mediacentrum@praha.eu

Tiskovou zprávu naleznete v rubrice

Tiskový servis na: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis

Na novém řešení začal tým projektantů dopravní infrastruktury, architektů, urbanistů a krajinářů pracovat na zadání náměstků v polovině prosince. Během několika měsíců zásadně proměnili klíčové části, které se povedlo zahloubit, odvést od řeky a zástavby, propojit s trasami pro pěší a cyklisty, přidat zeleň a umožnit rozvoj tramvajových tratí. Vznikla nová, potenciálně rozvojová území a možnost propojit stávající čtvrti namísto jejich rozdělení. Nové rozvojové území by mohlo vzniknout například mezi Palmovkou a Vysočany, kde původní návrh naopak počítal s estakádou. Tramvajová spojení by v budoucnu mohla propojit třeba Černokosteleckou a Českobrodskou, ze Spojovací by se mohli v budoucnu cestující svézt až do Malešic. Řešení jednotlivých území budou nyní projektanti řešit s městskými částmi. Projektanti navíc přišli s citlivějším řešením vůči zástavbě, ustoupilo se například od plánované křižovatky V Olšinách, která by přiváděla auta do staré zástavby ve Strašnicích.

Tým vedli technický ředitel společnosti Satra Pavel Šourek a architekt a bývalý pražský primátor Jan Kasl. Na návrhu se podílel také německý krajinářský architekt Till Rehwaldt.

„Byla pro nás obrovská výzva, ale zároveň čest zkusit pojmout řešení Městského okruhu opravdu celostně. Na návrhu pracoval tým lidí, kteří velmi dobře rozumí svým tématům, ale zároveň jsou to špičkoví odborníci, kteří umí naslouchat svým kolegům. Díky tomu vzniklo unikátní mezioborové dílo v naprosto rekordním čase. Troufám si tvrdit, že jsme dokázali nemožné. Například řešení tunelové varianty v oblasti Balabenky je ukázkou perfektního inženýrství 21. století, kdy se nám podařilo dostatečně naklesat komunikaci sjíždějící od Spojovací tak, abychom se dostali pod úroveň terénu a zároveň překročili Rokytku povrchovým tubusem, který je ovšem překryt místní komunikací a chodníky. Myslím, že celé dílo je ukázkou toho nejlepšího napříč obory a jsem rád, že nám náměstci primátora nechali volnou ruku, stimulovali nás v hledání kreativních řešení a nespokojili se s kosmetickými změnami, ale vyžadovali mnohem víc,“ vysvětlil architekt Jan Kasl.

„Vzhledem k tomu, že Městský okruh má platné rozhodnutí EIA, veškeré úpravy probíhaly v takovém duchu, aby bilanci EIA vylepšovaly, což se nám díky městskému přístupu podařilo. Neočekáváme tedy, že by při verifikaci EIA mělo dojít k problémům, neboť došlo naopak ke zlepšení celkové bilance. Věřím, že jsme dokázali odpovědět i na řadu doposud nezodpovězených otázek, jak by město v okolí této významné stavby mělo v budoucnu vypadat a kam jeho rozvoj směřovat. Snažili jsme se využít všech našich i zahraničních zkušeností a využít dostupné technické možnosti současné doby. Doufáme, že to podstatné, co si Pražané odnesou po seznámení se s novým řešením Městského okruhu, bude, kde ten okruh vlastně je a proč ho na vizualizacích nevidíme,“ doplnil technický ředitel společnosti Satra Pavel Šourek.

Městský přístup se projevil také ve zmenšení původních dálničních křižovatek, což bude znamenat snížení počtu pozemků k výkupům. Výjezdy z tunelů by mohly být nově řešeny místo kruhových objezdů křižovatkami se semaforey. Semaforey umožní regulaci vjezdu a výjezdu z tunelů, a budou tak umět reagovat v dopravních špičkách nebo při nehodách a dalších

mimořádných událostech. Původně obří kruhové objezdy takové řešení neumožňují a navíc ve městě působí nepatřičně. Technicky zajímavé řešení je tak snaha držet křižovatky co nejdéle pod povrchem a připravit na povrchu jen samotná vyústění, která bude možné buď obestavět budovami, které odcloní potenciální zdroj hluku, nebo v kombinaci s krajinářskými úpravami umožní portály ozelenit a lapat tak prachové částice ještě lépe.

„Za obrovský kus práce patří velký dík celému autorskému týmu, který odvedl opravdu perfektní práci. Praha má skvělé odborníky a město se bude rozvíjet zdravě, jen když je politici budou umět oslovit a dát jim pro práci prostor. Jen díky tomu tu dnes máme návrh, kdy místo dálnice v ulici Povltavská pod Bulovkou vznikne u řeky promenáda bez aut a u křížení s Českobrodskou třídou místo nesmyslného kruhového objezdu dva portály tunelů proti sobě, zatímco auta pohodlně projedou tunely,“ shrnul Adam Scheinherr.

Vizualizace ke stažení: <https://drive.google.com/drive/folders/1VhDRQJVDF9kC-xtEBF0kEi6l1Vr17JUc?usp=sharing>

Praha 12. 9. 2019

Vít Hofman

Tiskový mluvčí Magistrátu hl. m. Prahy

Tel.: 778 737 868, e-mail: vit.hofman@praha.eu