

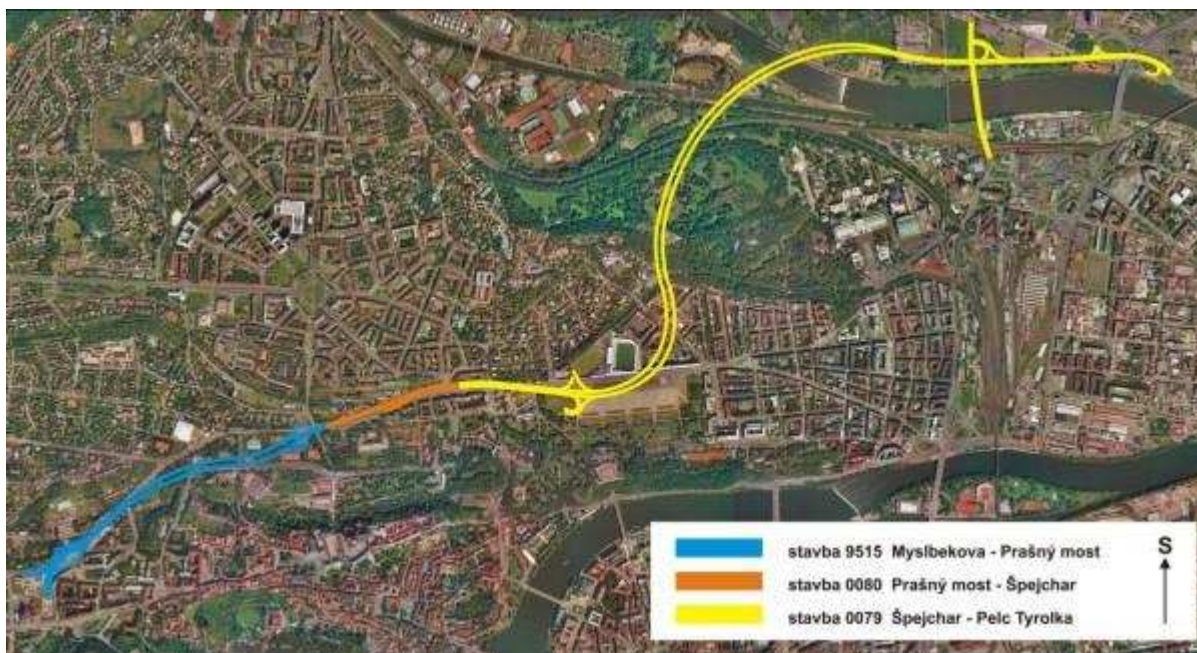


Městský okruh v úseku Myslbekova - Pelc Tyrolka

POPIS STAVBY AKTUÁLNÍ STAV PŘÍPRAVY A RÁMCOVÝ HARMONOGRAM FINANČNÍ NÁKLADY POČÍTAČOVÁ ANIMACE STAVBY

Úsek městského okruhu Myslbekova – Pelc Tyrolka má celkovou délku 5 895m a je veden převážně v tunelech. V městských podmínkách se jedná o značně náročnou stavbu jak z hlediska technického tak hlavně z hlediska finančního i doby realizace. Požadavkem města je uvádět jednotlivé části městského okruhu co nejdříve do provozu i po kratších částech. Z těchto důvodů, možnosti postupného uvádění do provozu, byl tento úsek městského okruhu již ve fázi projektové přípravy rozdělen do tří staveb.

- stavba 9515 Myslbekova - Prašný most (délka 915 metrů)
- stavba 0080 Prašný most - Špejchar (délka 660 metrů)
- stavba 0079 Špejchar - Pelc Tyrolka (délka 4320 metrů)



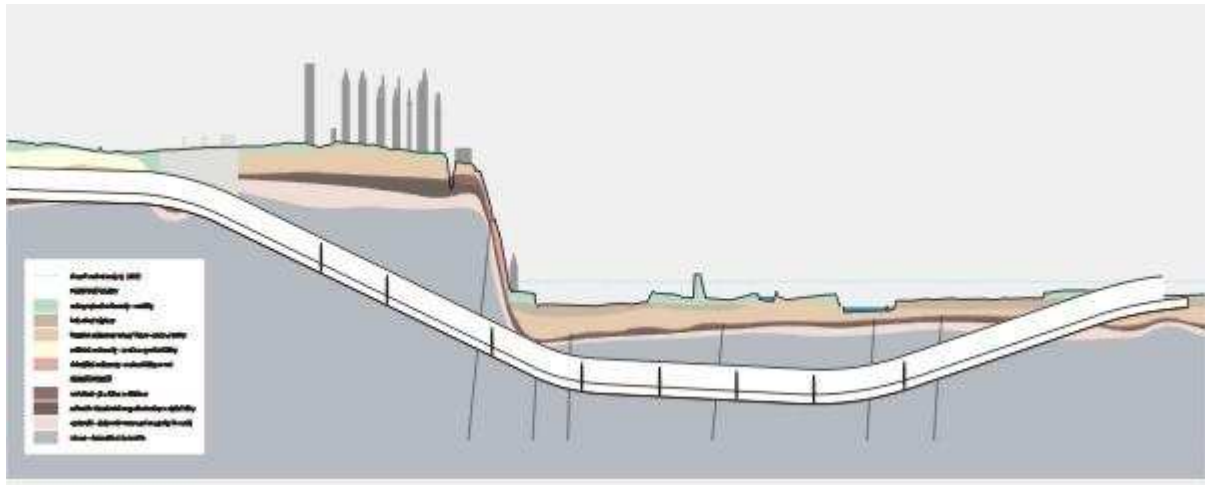
V této internetové prezentaci se budeme věnovat podrobně pouze stavbě 0079 Špejchar - Pelc Tyrolka, neboť právě tato stavba ve svém průběhu zasahuje na území MČ Praha 7.

POPIS STAVBY 0079 ŠPEJCHAR - PELC TYROLKA

Počátek stavby leží před křižovatkou Špejchar, kde trasa městského okruhu je realizována v hloubených třípruhových tunelech až k portálu ražených tunelů před stadionem Sparta. Délka této hloubené části je 650m. Na Letné je navržena nová mimoúrovňová křižovatka U Vorlíků s úplným napojení trasy městského okruhu na povrchovou komunikaci (třída M.Horákové) čtyřmi rampami. Ražené dvou a třípruhové tunely podcházejí stávající zástavbu na Letné, park Stromovku, plavební kanál, Vltavu a končí u portálu na

pravém břehu Vltavy v úrovni trojského jezu. Délka trasy v ražených tunelech je 2205m. Trasa dále pokračuje až k novému mostu v hloubených dvou a třípruhových tunelech v délce 558m. Od nového Trojského mostu až do stávající mimoúrovňové křižovatky Pelc Tyrolka pokračuje trasa městského okruhu povrchově v délce 901m. Součástí stavby jsou podzemní technologická centra na Letné a v Tróji, podzemní technologické centrum v ražených tunelech pod Letnou a nový Trojský most mezi Holešovicemi a Trójou. Ve stavební jámě na Letné se nad hloubenými tunely uvažuje s realizací podzemních garáží s kapacitou 900 osobních aut.

Napojením na povrchovou komunikační síť i po straně technologického vybavení je tato stavba, tato část městského okruhu samostatně provozuschopná.



Na převýšeném podélném řezu je znázorněna trasa tunelu od Letenské pláně až na Pelc Tyrolku. Všimněte se skutečnosti, že po celou dobu kdy tunel podchází Královskou oboru, je trasa vedena v neporušeném skalním podloží.

Úsek ražených tunelů je veden od portálu před Spartou, stáčí se pod zástavbu na Letné, podchází Stromovku, plavební kanál, Císařský ostrov, koryto Vltavy a končí u portálu na trojském nábřeží Vltavy před novým Trojským mostem. Délka raženého severního tunelu je 2211m a jižního tunelu je 2205m. Dále budou v ražených tunelech realizovány technologické centrum pod Letnou - strojovny vzduchotechniky, trafostanice a rozvodny.

Ražba tunelů bude probíhat ve značně rozdílných geologických podmínkách. Úsek ražeb pod Letnou, kde se nachází hustá bloková nadzemní zástavba budou ražby probíhat v letenských souvrstvích – letenských břidlicích s poměrně vysokým nadložím. Zde se dají očekávat dobré až velmi dobré podmínky pro ražby tunelů.

Na přechodu úpatí Letné do Stromovky se nacházejí libeňské břidlice ukončené směrem do Stromovky pruhem řevnických křemenců. V této části trasy tunelů se nachází v libeňských souvrstvích lokální deprese skalního podloží. Vzhledem k podélnému profilu trasy zde budou tunely raženy s velmi malým nadložím v těsném kontaktu s fluviaálními sedimenty se značnou propustností. Před ražbou vlastních silničních tunelů je v tomto cca 150m dlouhém úseku nezbytné provést sanační opatření, injektáže a ražbu provádět pod ochranou mikropilotových dešťníků.

Další část trasy tunelů až k portálu na trojském nábřeží probíhá v souvrstvích dobrotivských, kde se značně střídají partie drobových břidlic a skaleckých křemenců s častými tektonicky porušenými zónami. Pro ověření geologických a hydrogeologických poměrů v této části trasy tunelů a ověření geotechnických charakteristik se nyní realizuje průzkumná štola. Slouží jednak k detailnímu průzkumu horninového prostředí a též k realizaci předstihových sanačních opatření ve zjištěných poruchových zónách.

AKTUÁLNÍ STAV PŘÍPRAVY A RÁMCOVÝ HARMONOGRAM

V současné době probíhá projednávání dokumentace pro stavební povolení. Po jejím projednání, vydání

stavebního povolení a současně po vyražení průzkumné štolky bude zahájena realizace samotné stavby 0079 Špejchar - Pelc Tyrolka. Předpokádaná doba realizace je stanovena v rozmezí let 2004 (zahájení výstavby) - 2009 (uvedení do provozu), zprovoznění Trojského mostu se předpokládá v roce 2007.

FINANČNÍ NÁKLADY

Finanční náklady na dokončení stavby 0079 Špejchar - Pelc Tyrolka včetně inflace představují 14 680 049 tisíc Kč.

POČÍTAČOVÁ ANIMACE STAVBY

Obrázky z počítačového modelu stavby 0079 Špejchar - Pelc Tyrolka



Urbanistický záznam budoucího stavu Letenské pláně v ortofotomapě Prahy



Urbanistický záznam budoucího stavu Trojského břehu v místě vyústění stavby, včetně nového Trojského mostu



Vytvořil Jakub Karlíček, SATRA, spol. s r.o. - pro Úřad MČ Praha 7