

PŘÍPRAVA TUNELOVÉHO ÚSEKU MĚSTSKÉHO OKRUHU MYSLBEKOVA - PELC TYROLKA

Identifikační údaje souboru staveb:

Název souboru:	Myslbekova - Špejchar - Pelc-Tyrolka Myslbekova - Prašný most (zkráceně MYPRA)
Název jednotlivých staveb:	Prašný most - Špejchar (zkráceně PRAŠ) Špejchar - Pelc Tyrolka (zkráceně ŠPELC)
Investorem je:	Hlavní město Praha, zastoupené Magistrátem hlavního města Prahy Odborem městského investora
Inženýring zajišťuje:	Inženýring dopravních staveb a.s.

Zhotovitelé projektové dokumentace :

Ověřovací studie soubor st.	Sdružení SATRA s. s r.o., VPÚ DECO PRAHA a.s.
DÚR, DSP	st. MYPRA PUDIS a.s.
DÚR, DSP	st. PRAŠ METROPROJEKT Praha a.s.
DÚR, DSP	st. ŠPELC Sdružení SATRA s. s r.o., VPÚ DECO PRAHA a.s.

Úvod

Ve své přednášce bych vás rád seznámil s tím, co předchází vlastním stavebním pracím při přípravě realizace velkého podzemního díla. Nechci unavovat jen výčty dat a čísel jednacích důležitých rozhodnutí a schvalovacích kroků. Chtěl bych jen připomenout historii a vývoj pražské dopravy a z ní vyplývající složitost a časovou náročnost přípravy takového díla, jakým je tunelový úsek Městského okruhu Myslbekova - Pelc Tyrolka.

Vývoj dopravy v Praze

Komunikační systém v Praze se začal vyvíjet prakticky již od poloviny 10. století, kdy jej tvořily tři cesty spojující základní sídelní body - Pražský hrad, Vyšehrad a nové tržiště na místě dnešního Staroměstského náměstí. Od roku 1172 má Praha svůj první kamenný most - Juditin, cca v místě dnešního mostu Karlova. Ve 13. století s rozvojem gotiky končí živelné osídlování "kolem tržišť a cest" a začíná se zásluhou Karla IV. připravovat cílevědomá koncepce, jejíž součástí je i připojení Prahy na mezinárodní dopravní síť, výstavba nových městských celků, významných staveb, městského opevnění a nového mostu. Po skončení třicetileté války (1648), která prokázala zastaralost pražské fortifikace, a po sloučení pražských měst se od roku 1784 dokončuje likvidace staroměstských opevnění a v uvolněném prostoru se budují nové komunikace (dnešní Národní třída, ulice Na příkopě).

Dopravní problémy ještě nikoho netíží. Město se dále rozrůstá za své historické hranice, roste počet obyvatel (na počátku 19. stol. více než 100 000 tisíc). Vzrůstá význam osobní

dopravy, zatím zajišťované fiakry. V polovině čtyřicátých let 19 stol. vtrhla do města železnice, která ovlivňuje jeho dopravu i urbanismus (1849 Negrelliho viadukt, nádraží Těšnov a dnešní Hlavní a Masarykovo). Pokračují dosavadní tradičně dílčí úpravy a zlepšování jednotlivých ulic a prostranství.

Po porážce Rakouska-Uherska roce 1866 přestává být Praha pevnostním městem úplně, hradby kolem historického jádra jsou bourány. Město však musí za hradby zaplatit vídeňské vládě a tak prodává hradby soukromým zájemcům, místo aby si je nechala jako územní rezervu pro rozvoj vnitroměstské dopravy.

V roce 1875 začíná éra městské hromadné dopravy budováním první koněspřežné tramvaje, od roku 1896 zahajuje pravidelnou dopravu osob Křižíkova elektrická dráha. V roce 1906 se do pražské dopravy zapojuje první automobil. Firma Laurin a Klement začíná provozovat se dvěma vozy osobní taxislužbu. Jsou budovány nové pražské mosty, ale mnohdy s ohledem na již zastavěný prostor na předmostích prakticky bez přímého kapacitního napojení na městské komunikace. Metoda rozšiřování ulic po obou stranách za cenu okrajování okolní zástavby při sanaci starého židovského města nepřináší náležitý efekt, neboť jeden navazující úzký profil limituje dopravní význam takových úprav.

Dynamický stavební rozvoj města v meziválečném období vykazuje nejen centrální město, ale zejména oblastí k Praze připojených. Spojení nových městských celků s centrem i jejich spojení vzájemně obstarávají většinou historicky vzniklé městské a příměstské radiály. Na vstupy vnějších radiál navazují radiální tahy (nynější ulice V Holešovičkách, Poděbradská, Černokostelecká, Vídeňská, Strakonická, Bělohorská). Celková délka pražských ulic dosáhla před 2. svět. válkou 1000 km, v roce 1938 měla Praha již 985 000 obyvatel. Koňské povozy jsou vytlačeny nákladními automobily, tramvajovou sítí postupně doplňují autobusové linky, sériová výroba osobních automobilů umožňuje prudký rozvoj soukromé automobilové dopravy. Je konec pokojné symbiózy různorodých uživatelů komunikací v hlavním městě. Dopravní zatížení se postupně stává neúnosné nejen v historickém centru. Naplno se začíná projevovat nedostatečnost komunikačního systému tzv. Velké Prahy, který nebyl budován dostatečně prozíravě.

Po druhé světové válce se město rozrůstá o nová sídliště a dopravní problémy narůstají. V roce 1953 byl zprovozněn Letenský tunel, který radiálně propojil severozápad města s centrem. Podkladem pro základní řešení dopravy v Praze byl první generální dopravní průzkum, provedený v následujících letech. Jeho závěry byly promítnuty do závazné části územního plánu v roce 1964. Základem byl roštový systém, skládající se ze dvou tangent a tří radiál, které pronikaly historickým městem. Jeho součástí byl i Nuselský most (dříve K.Gottwalda), budovaný od roku 1965. Byly zde navrženy dva tunely, Petřínský respektive Strahovský tunel a patrový tunel vedený okrajem Stromovky. V průběhu dalších let však byla tato koncepce pozměňována. Byl např. prověřován a nakonec odmítnut i návrh na vybudování tunelů sledujících staroměstské a malostranské nábřeží.

Poválečné budování zejména bytové výstavby znamenalo odsun řešení dopravy do osmdesátých let minulého století. Novodobá historie řešení dopravního systému Prahy se datuje rokem 1974, kdy byl definován a schválen Základní komunikační systém v Praze, tzv. ZÁKOS. Sestával se ze tří okruhů (vnitřního, středního a vnějšího) a z celkem jedenácti radiál. Vedení komunikační sítě však v mnohých případech nadřazovalo jeho funkčnost nad historickými a urbanistickými souvislostmi. V západním sektoru Prahy byl vnitřní a střední okruh veden společně v peážní trase, jejíž součástí byl i Strahovský tunel.

Na základě této koncepce byly realizovány některé dopravní stavby, které nezvratně založily koncepci dopravního systému města. (1980 Těšnovský tunel, stavby tzv. Severojižní magistrály s přemostěním nádraží Praha Střed, křižovatkou na severním předmostí Hlávkova mostu a nový mostem Barikádníků, Barrandovský most a zahájení výstavby Strahovského automobilového tunelu v roce 1986)

Změny společenského a politického uspořádání po roce 1989 vyvolaly komplexní přehodnocení územního plánu a tak již nedošlo k výstavbě pokračování středního (městského) okruhu. V naší zájmové oblasti měli být zbudovány úseky Barrandov- Zlíchov- Prašný most-Špejchar- Plynární- Bubenská.

Územní plán hl.m. Prahy z roku 1999 byl řešen na principu radiálně okružním modifikovaném na dva okruhy - vnější, Pražský silniční okruh a vnitřní Městský okruh - a sedmi radiál, které oba okruhy spojují. Vnější okruh má za úkol chránit město před průjezdnou dopravou a vnitřní okruh pak rozvádět dopravu se zdrojem a cílem ve městě na sběrné radiály, ukončené na Městském okruhu.



Na obrázku č.1 je znázorněn plánovaný stav sítě hlavních komunikací v Praze, který je obsažen v závazné části územního plánu hlavního města Prahy

Výsledné vedení sítě hlavních komunikací vycházelo z četných ověřovacích studií. V západní části Prahy bylo pokračování Městského okruhu vázáno na oba portály již rozestavěného Strahovského tunelu. Ve složitém rozhodovacím procesu se mnohokrát utkávaly odborné argumenty s futuristickými vizemi některých skupin veřejnosti o "městě bez automobilů". Vyhovět těmto podmínkám mohla pouze řešení, která za svůj základ vzala tunelové stavby.

Poloha MO v severozápadní části Prahy

O poloze MO v severozápadní části Prahy se uvažuje již od šedesátých let minulého století a k územnímu i technickému řešení byla zpracována řada studií, které ve svém počtu jdou do desítek prací. Za aktuální a ke stabilizaci trasy vedoucí lze považovat územní přípravu po roce 1990.

V dubnu roku 1993 byla z iniciativy starostů touto částí MO dotčených městských území

založena "Komise pro řešení městského okruhu v severozápadní části Prahy". Komise byla složena ze starostů městských částí Prahy 6, 7, 8, Tróje a zástupce Magistrátu. Komise se zevrubně seznámila s dostupnými studii řešícími vedení městského okruhu v tomto prostoru a ze shromážděného materiálu vybrala varianty vhodné z jejího hlediska k dalšímu sledování a doplnila je ještě vlastními náměty na řešení. Tímto postupem byl počet sledovaných variant zúžen na 6 námětů řešení. Těchto 6 vybraných variant pak komise nechala multikriteriálně posoudit společností "City Plan" a ČVUT v Brně.

POSUZOVANÉ VARIANTY Z ROKU 1993



OBRAZEK č. 2

Na obrázku č.2 je znázorněno schematicky 6 posuzovaných variant

Na základě tohoto posouzení vybrala komise tři varianty pracovně nazvané "Hana", "Dana" a "Blanka" (viz obrázek č.3), a doporučila je k dalšímu podrobnějšímu dopracování. Dopracování a projednání návrhu řešení provedl Útvar rozvoje hlavního města Prahy a na jeho základě rada Zastupitelstva hl. m. Prahy rozhodla v další přípravě sledovat pouze varianty "Hana" a "Blanka". Jejich rozpracování se zadaným šířkovým uspořádáním trasy maximálně 2x2 jízdní pruhy bylo po výběrovém řízení zadáno společnosti Grebner.

VARIANTY HANA, DANA A BLANKA



OBRAZEK č. 3

obr. č.3

V této době se také zpracovával koncept územního plánu hlavního města Prahy, do kterého byla trasa okruhu převzata ve výše zmiňovaných variantách "Hana" a "Blanka" s cílem projednat trasu městského okruhu v této části města na úrovni konceptu územního plánu a tím se dopracovat k jedné variantě jeho trasy.

Poloha městského okruhu byla do návrhu územního plánu hl.m.Prahy zapracována na základě dále uvedených formulací:

Úsek Špejchar - Strahovský tunel (severní portál) byl potvrzen v trase i funkci dle konceptu územního plánu.

Úsek Pelc Tyrolka - Špejchar - do návrhu územního plánu zahrnout variantu Blanka s minimalizací zásahů do Trojské kotliny, při zachování dvou napojovacích bodů území Holešovic na městský okruh.

Po projednání konceptu územního plánu byla navržená trasa městského okruhu v severozápadní části Prahy fixována schválením územního plánu hl.m.Prahy usnesením Zastupitelstva hl.m.Prahy č.10/05 ze dne 9.9.1999 a vyhláškou č.32/99 Sb., o závazné části územního plánu hl.m.Prahy (viz obrázek č.4).



obr. č.4

Územní plán stabilizuje stopu městského okruhu, se základním šířkovým uspořádáním 2x2 jízdní pruhy. Funkcí městského okruhu je umožnit regulaci automobilové dopravy v centrální části města a převádět diametrální a vnitroměstské tranzitní objemy dopravy. Přesto, že městský okruh je velmi zatížená komunikace je kladen velký důraz na jeho regulační funkci a přizpůsobení se stávajícímu, historicky založenému urbanismu města. Tyto požadavky je možné splnit důslednou kombinací možného dopravně stavebního řešení a řízení dopravy.

Ověřovací studie

Jako první dokumentace projektové a investorské přípravy souboru staveb byla vybraným týmem zhotovitelů zpracována ověřovací studie (dále jen OS). Výchozími podklady pro zpracování byly koncept územního plánu hl.m.Prahy zpracovaný ÚRM MHMP se stabilizovanou stopou trasy MO v severozápadní části Prahy, vyjádření a stanoviska veřejnoprávních orgánů, organizací a občanů ke konceptu územního plánu včetně souborného stanoviska zpracovatele a matice přepravních vztahů severozápadní části Prahy zpracované na základě celoměstského modelu uliční sítě



přehledná situace na obrázku č. 5

Ve studii byl mimo jiné proveden konkrétní návrh kapacitního dimenzování řešeného úseku trasy MO (počty jízdních pruhů v jednotlivých úsecích, počty a délky připojovacích a odpojovacích pruhů), optimální a projednatelné dimenze a stavební řešení napojovacích bodů MO, mimoúrovňových křižovatek Prašný most, Špejchar - U Vorlíků, Trója včetně prověření stávající křižovatky Pelc Tyrolka. Ve stavebním řešení byly navrženy bezpečnostní prvky trasy MO, únikové cesty a tunelové propojky, byla navržena koncepce technologické vybavenosti trasy, zásobování energiemi, provozní a požární vzduchotechnika, technologie dopravního značení, informačních systémů a řídicích systémů. Do řešeného úseku byla zahrnuta i přestavba přemostění ČD na ulici Svatovítská a výstavba nového Trojského mostu přes Vltavu a dále podzemní garáže Prašný most a Letná. Řešený úsek trasy MO rozdělen do tří staveb: Myslbekova - Prašný most (zkráceně MYPRA), Prašný most - Špejchar (zkráceně PRAŠ) a Špejchar - Pelc Tyrolka (zkráceně ŠPELC).

Stavba Myslbekova - Prašný most (MYPRA) je v celém rozsahu stavby vedena v hloubených a ražených tunelech. Počátek stavby leží u křižovatky Myslbekova - Patočkova , kde navazuje na hloubené tunely 2. stavby Strahovského automobilového tunelu (SAT). Převážná část leží v k.ú. Hradčany, končí pak na k.ú. Dejvice za křižovatkou Prašný most. Technologicky pokrývá provozní potřeby stavby SAT 2.B. Celková délka trasy MO v této stavbě je 915 m.

Stavba Prašný most - Špejchar (PRAŠ) je opět v celém úseku stavby vedena v tunelech, tentokrát hloubených. Počátek stavby leží za křižovatkou Prašný most a konec stavby je před křižovatkou Špejchar. Zasahuje do k.ú. Dejvice a Hradčany. Propojuje první a třetí stavbu souboru a z hlediska pokrytí provozních potřeb je na nich závislá. Celková délka trasy MO v této stavbě je 660 m.

Stavba Špejchar - Pelc-Tyrolka (zkráceně ŠPELC) je třetí stavbou souboru. Převážná část této stavby je vedena v hloubených či ražených tunelech. Počátek stavby leží před křižovatkou Špejchar v k.ú. Dejvice a prochází přes k.ú. Bubeneč, Holešovice, Trója a končí v prostoru stávající mimoúrovňové křižovatky Pelc-Tyrolka na předpolí mostu Barikádníků v k.ú. Libeň. Celková délka trasy MO je v této stavbě 4 320 m , z toho 3 419 m v tunelech.

Soubor staveb je připojen na povrchové komunikace třemi mimoúrovňovými křižovatkami - Prašný most, U Vorlíků na Letné a Trója na předpolí nového Trojského mostu, který je také součástí třetí stavby. Trasa MO ve třetí stavbě ŠPELC podchází Vltavu. Celková délka MO tohoto souboru staveb je 5 895 m , z toho 4 994 m v hloubených nebo ražených tunelech.

Ověřovací studie byla odevzdána v listopadu 1998, po projednání a zapracování

oprávněných připomínek byla v dubnu 1999 předložena k závěrečnému posouzení Útvaru rozvoje města Magistrátu hl.m.Prahy, který vydal závěrečné stanovisko dne 29.4.1999 (dopis ÚRM č.j.1077/99), kde byly formulovány podmínky pro pokračování investorské přípravy, zpracování dokumentace DÚR. Je třeba zdůraznit, že stabilizací trasy městského okruhu v severozápadní části Prahy mezi Myslbekovou a Pelc Tyrolkou včetně jejího kapacitního a technického řešení bylo dosaženo významného celospolečenského konsenzu v požadavcích jednotlivých správních orgánů města i dotčených institucí, organizací a občanů.

Rozhodnutí pro umístění stavby (ÚR)

Dokumentace pro umístění stavby (DÚR) na celý soubor staveb, pro všechny tři stavby, byla zpracována v rozsahu nezbytném pro projednání v územním řízení a získání rozhodnutí o umístění stavby. Rozsah a obsah dokumentace je v souladu s Technickými předpisy Ministerstva dopravy pro pozemní komunikace, zejména s technickými kvalitativními podmínkami pro dokumentaci staveb PK, s příslušnými normami ČSN a obecně závaznou vyhláškou Hlavního města Prahy č.26/99 Sb.

Práce na dokumentaci DÚR byly zahájeny v 06/1999. Návrh dokumentace DÚR souboru staveb byl odevzdán v 02/2000. Následně probíhalo veřejnoprávní projednání.

Soubor staveb MO jako místní komunikace nepodléhal posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu tehdy platného zákona 244/1992 Sb. - EIA. Protože však stavba podchází chráněné území Královské obory (Stromovky) bylo v průběhu projednávání dokumentace DÚR nařízeno v 07/2000 OŽP MHMP zpracovat biologické hodnocení vlivu stavby na životní prostředí dle zákona 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Hodnocení zpracoval tým odborníků stanovený rozhodnutím OŽP MHMP. Po projednání vydal tento odbor souhlas k zásahu do krajinného rázu a závazné stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku dne 7.9.2001. Platnost tohoto rozhodnutí byla napadena Společností pro trvale udržitelný život a Sdružením na podporu zeleně a ovzduší v Praze 6 zastoupenými JUDr. Kužvartem. Odvolání bylo po prověření zamítnuto MŽP ČR 15.1.2002.

V rámci ověřovací studie byl soubor staveb projednán prostřednictvím odboru památkové péče také s Pražským ústavem památkové péče. Přestože byly jeho podmínky dodrženy v DÚR, ve svém rozhodnutí z 2.6.2000 označil předložené řešení jako nepřijatelné. (Např. nepovolil provést demolice v trase při ulici M.Horákové, se kterými souhlasil při projednání ověřovací studie.) Situace byla řešena odvoláním investora a následným rozhodnutím MK ČR z 8.8.2001, ve kterém byly stanoveny splnitelné podmínky pro realizaci stavby.

Na základě veřejnoprávního projednání byl zpracován čistopis dokumentace DÚR se zpracovanými připomínkami z průběhu projednání a byla podána v 09/2001 žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby (ÚR) na odbor územního rozhodování Magistrátu hl.m. Prahy (OÚR MHMP) mandatářem investora společností IDS a.s.. Rozhodnutí o umístění stavby "Městský okruh Myslbekova - Pelc Tyrolka, stavba č.9515 Myslbekova - Prašný most, stavba č.0080 Prašný most - Špejchar a stavba č.0079 Špejchar - Pelc Tyrolka" (ÚR), bylo vydáno odborem územního rozhodování Magistrátu hl.m.Prahy dne 8.7.2002 (čj.:MHMP/131247/01/OUR/DI/Š).

Platnost vydaného rozhodnutí byla obratem napadena Ateliérem pro životní prostředí a Sdružením na podporu zeleně a ovzduší v Praze 6 zastoupenými opět JUDr. Kužvartem.

Zástupci ekologických iniciativ jako by si stále nechtěli uvědomit, že Městský okruh řeší vedení městské a nikoliv tranzitní dopravy. Řeší tedy dopravu, která ve městě existuje, vzniká a bude vznikat i nadále a nelze ji z města vytlačit, protože je ve městě její zdroj i cíl. Výstavba městského okruhu nemůže být proto chápána jako stavba "na zelené louce". Všechny negativní vlivy z dopravy v Praze již existují, ale globálně budou daleko horší, pokud k realizaci městského okruhu nedojde. Je proto škoda, že přestože se město rozhodlo pro výstavbu této části městského okruhu v jeho nejdražší, tedy tunelové variantě, vycházející maximálně vstříc ochraně životního prostředí, dochází neopodstatněným prodlužováním schvalovacího procesu k oddálení realizace dopravně velmi důležité stavby a vlivem toho i k neustálému nárůstu ceny stavby z titulu inflace.

Po vyřízení odvolání byla platnost vydaného územního rozhodnutí potvrzena rozhodnutím Ministerstva pro místní rozvoj a toto nabylo dne 22.5.2003 právní moci (dopis MMR čj.21680/03-63/O-588/02 ze 6.6.2003) Na obrázku č.5 je přehledná situace souboru staveb s rozdělením na jednotlivé stavby.

Nabytím právní moci územního rozhodnutí bylo fixováno umístění celého souboru staveb na území MČ Prahy 6, 7, 8 a Trója. Dále v něm byly stanoveny zejména dopravní parametry trasy MO a vazby na stávající uliční síť a v nezbytném rozsahu úpravy stávajících komunikací, výstavba nového Trojského mostu, rozsah a umístění všech nezbytných pomocných stavebních objektů, zásahy do stávajících inženýrských sítí, přeložky a nové trasy, výstavba dvou podzemních parkovišť, nezbytné demolice stávajících objektů, řešení podmínek a oprávněných požadavků z veřejnoprávního projednání a stanoveny podmínky pro zpracování dokumentace pro stavební povolení.

Pro úplnost musím ještě uvést, že následně ještě v 07/2003 bylo podána Ateliérem pro životní prostředí a Sdružením na podporu zeleně a ovzduší v Praze 6 zastoupenými, jak jinak, JUDr. Kužvartem žaloba na přezkoumání rozhodnutí MMR ČR, kterým potvrdilo platnost rozhodnutí o umístění stavby. Usnesením Městského soudu v Praze byla žaloba dne 31.1.2005 zamítnuta. Zatím nemáme vědomost o tom, že by proti tomuto rozhodnutí byla podána kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu.

Po požárech v alpských tunelech byla posuzována také bezpečnost navrhovaných tunelových staveb zpracováním bezpečnostní studie (v 07/2002). Účelem této studie bylo posoudit z hlediska dopravního provozu bezpečnostní úroveň jednotlivých tunelových staveb na městském okruhu v úseku od Barrandovského mostu až po most Barikádníků a specifikovat požadavky a doporučení tak, aby se bezpečnostní úroveň a podmínky dopravního provozu v posuzovaných tunelových stavbách sjednotily a byla zvýšena schopnost vyhnout se nehodám a zároveň byly sníženy jejich následky. Pozornost byla věnována i užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Přijatá doporučení z jejího projednávání byla průběžně zapracovávána do dokumentace.

V průběhu projednávání dokumentace DÚR souboru staveb bylo investorem OMI MHMP rozhodnuto zpracovat v nezbytném rozsahu samostatně pro všechny tři stavby souboru staveb MO postupně dokumentace zařízení stavenišť v úrovni DÚR a DSP a zajistit územní rozhodnutí a stavební povolení tak, aby v okamžiku zahájení stavby měl zhotovitel k dispozici i stavební povolení na zařízení stavenišť.

Dokumentace zařízení stavenišť v úrovni DÚR pro v pořadí první stavbu určenou k realizaci, pro stavbu Špejchar - Pelc-Tyrolka, byla zpracována v 07/2002. Územní

rozhodnutí bylo vydáno 3.12.2004. Proti němu se již tradičně odvolal JUDr. Kužvart jako zástupce Ateliéru pro životní prostředí a to za použití stejných argumentů, se kterými již mnohokrát neuspěl. Jeho odvolání bylo zamítnuto a rozhodnutí nabylo právní moci dne 11.6.2005.

Průzkumná štola

Na základě závěrů výše uvedeného biologického hodnocení (pro ověření technologických možností ražby tunelů pod Stromovkou s ohledem na zamezení negativních vlivů na přírodní památku a nemožnosti provést zde obvyklý geologický průzkum průzkumnými vrtly) a požadavku OBÚ v Kladně (k ověření technologických možností ražby tunelů v údolí Vltavy s ohledem na bezpečnost práce) bylo rozhodnuto provést podrobný geotechnický průzkum pro úsek ražených tunelů pod Vltavou a Královskou oborou formou ražby průzkumné štoly. Ražba byla zahájena 16.5.2002 a dokončena bude v letošním roce. Výsledky z prováděného geotechnického průzkumu jsou průběžně vyhodnocovány a využívány v projektové a investorské přípravě stavby.

Stavební povolení (SP)

Dokumentace pro stavební povolení (DSP) jsou zpracovány již samostatně pro každou stavbu. Jako první byla dokončena v 02/2003 DSP pro 3. stavbu souboru (ve směru staničení) Špejchar - Pelc-Tyrolka.

DSP pro stavbu ŠPELC řeší veškeré nezbytné stavební objekty a provozní soubory trvalé i dočasné (provizorní) a to jejich pořízení či odstranění (demolice), včetně všech vazeb na inženýrské sítě a ostatní zařízení ve městě tak aby dokončená stavba mohla být bez závad provozována v zadaných parametrech. Vlivy na životní prostředí byly minimalizovány především technickými opatřeními a použitím nejmodernějších technologických zařízení, které respektují požadavky na ochranu životního prostředí. Je minimalizován rozsah a množství odstraňované zeleně a v dotčených lokalitách navrženy nové výsadby.

Základní DSP byla projednána v průběhu roku 2003 a byla zajištěna závěrečná vyjádření a rozhodnutí téměř všech dotčených orgánů a organizací. Dokumentace však byla zpracovávána ještě před povodněmi za tehdy platných OTP, tzn. s ochranou na průtok vody ve Vltavě na úrovni stoleté vody (Q100). V závěru roku 2003 byly proto na základě požadované odolnosti stavby proti povodňové hladině dle výpočtu Hydroinformu zahájeny práce na úpravě DSP s ochranou do hladiny Q 2002+30 cm. Zpracování této dokumentace bylo průběžně koordinováno s projekčními pracemi na dokumentaci protipovodňového opatření v lokalitě trasy okruhu, připravovaného komplexně v rámci hl. m. Prahy. Doplněk DSP reagující v úseku kolem Vltavy na tuto skutečnost byl odevzdán v 02/2004 a následně bylo zahájeno jeho opakované projednání se všemi orgány a organizacemi, jichž se změna dotýkala.

Zároveň byly zahájeny práce na čistopisu dokumentace pro stavební povolení reagujícího na oprávněné námítky a požadavky z projednání v úseku mimo údolí Vltavy. Čistopis dokumentace byl dopracován v závěru roku 2004. Na počátku letošního roku probíhala formální konečná uzavírání některých stanovisek na základě událostí a upřesnění z konce r. 2004.

Pro představu: jen DSP vlastní stavby ŠPELC má celkem více než 420 stavebních objektů a téměř 70 provozních celků. Bylo jej nutno projednat s cca 75 orgány a organizacemi, mnohokrát opakovaně s ohledem na nutnost dopracování dokumentace po povodních a na potřebu vyjádření dle různých předpisů a zákonů. Jen cca u 10 organizací bývá projednání možné získat osobní návštěvou obratem, pro ostatní je nutno připravit žádost o vyjádření a tuto s dokumentací pro urychlení osobně doručit. (Jedna souprava formátu A4 má na výšku přes jeden a půl metru.)

Obecně je nutno si uvědomit, že u složité a rozsáhlé stavby zvláště liniové a v městské zástavbě se prakticky nikdy situace neomezí na klasické projednání zájmů jednotlivé firmy a vydání stanoviska. Dochází zejména ke střetům zájmů více firem, úřadů i investora, protahování vyjádření z důvodu velikosti zasaženého území, počtu přeložek, zásahům do zeleně, vlivu občanských iniciativ, majetku soukromých osob a pod. , dále z důvodů změny kompetencí, norem a zákonů. V neposlední řadě pak změn zájmů firem, jejich technické politiky i třeba jejího personálního obsazení, nemluvě o zániku firmy či vzniku nové právnické osoby v průběhu přípravy. Cílem projednání je samozřejmě dojít ke změně původního neúplného či sporného stanoviska.

V 06/2005 bylo vydáno stanovisko k dopracované dokumentaci dle § 120 Stavebního zákona o souladu DSP s rozhodnutím o umístění stavby.

Kromě stavebního povolení je nutné v průběhu přípravy zajistit ještě řadu dalších souhlasů a rozhodnutí např. povolení k připojení na komunikační síť, povolení ke kácení stromů, povolení ke vstupu do pásma metra a ČD, výkopové povolení, zajištění nadstandardního množství koordinací s ohledem na rozsah stavby, samostatné povolení demolice klasických obytných objektů, tramvaj. trati a provizorního tramvajového mostu přes Vltavu v Tróji (tzv "rámusáku"), zajištění vyjádření dle zákona o vodách atd. atd.

Souběžně se zpracováním návrhu dokumentace DSP stavby ŠPELC byly zahájeny práce na pasportizaci nadzemní zástavby v rozsahu poklesové a seismické zóny vlivu realizace hloubených a ražených tunelů na okolní horninové prostředí a povrch terénu. Pasportizace nadzemní zástavby probíhá a bude probíhat v několika etapách v závislosti na časovém postupu realizace stavby. Účelem pasportizace je zjištění skutečného stavebně technického stavu jednotlivých objektů, nemovitostí a po potvrzení jejich úplnosti a správnosti majiteli se stávají výchozím podkladem pro následná jednání či technická opatření. Byla také zajišťována hluková měření pro stanovení typu a účinnosti navrhovaných protihlukových opatření při výstavbě i provozu stavby. Pro zajímavost v daném území jsou situovány budovy šesti velvyslanectví, mimo jiné Izraele a Ruské federace. Zajištění vstupu do těchto objektů a možnost provádění fotodokumentace a hlukového měření nebylo bez komplikací. Jednání musela být vedena prostřednictvím MZV ČR, mnohdy přímo s rady zastupitelských úřadů.

S ohledem na rozsah stavby a specifiku stavebních objektů a provozních souborů je vydání stavebních povolení v kompetenci několika stavebních úřadů. Jedná se o obecné stavební úřady pro přeložky inženýrských sítí, speciální stavební úřady pro komunikace, dopravní signalizace, městskou dráhu (tramvaj), celostátní dráhu (ČD) a vodohospodářské objekty.

V 05/2005 byla podána žádost o vydání stavebního povolení na některé předstihové stavební objekty, které je třeba realizovat v samotném začátku stavebních prací pro vyklizení prostoru staveniště. V závěru 06/2005 byly pak podány žádosti o vydání

stavebního povolení na celou stavbu u speciálního stavebního úřadu pro stavby pozemních komunikací, stavby drah speciálních a obecného stavebního úřadu.

Připravena je k vyskladnění dokumentace pro výběr zhotovitele stavby. Samotný výběr zhotovitele stavby je předpokládán v roce 2006, zahájení stavby je možné v závěru roku dle přidělení finančních prostředků.

Prakticky ve stejném duchu se odehrává příprava ostatních dvou staveb severozápadní větve městského okruhu, tj. stavby 9515 Myslbekova - Prašný most a 0080 Prašný most - Špejchar. Územní řízení proběhlo pro tyto stavby současně se stavbou Špejchar - Pelc - Tyrolka. Jsou pouze doplňována územní rozhodnutí a stavební povolení pro zařízení staveniště. Získávání stavebního povolení bude probíhat současně. Pro stavbu Myslbekova - Prašný most byla zhotovena dokumentace k územnímu řízení zařízení staveniště v 09/2004, dokumentace ke stavebnímu povolení stavby v 04/2005, pro stavbu Prašný most - Špejchar dokumentace k územnímu řízení zařízení staveniště v 09/2004 a dokumentace ke stavebnímu povolení stavby v 11/2004. Projednávání těchto dokumentací probíhají, podání žádostí o stavební povolení se předpokládají v r. 2006. Další dvě stavby jsou sice délkově poněkud menšího rozsahu (stavba Špejchar - Pelc Tyrolka měří 4320 m, Prašný most - Špejchar 660 m, Myslbekova - Prašný most 915 m) avšak náročnost jejich projednávání se neřídí bohužel tímto procentuálním poměrem, neboť u těchto staveb lze zaznamenat výrazné nadstandardní vlivy, stavba Prašný most - Špejchar se nachází v extrémně exponovaném území Hradčanská - Prašný most s výskytem tramvají, autobusové dálkové i místní dopravy, individuální dopravy, metra, budoucí rychlodráhy i urbanisticky důležitého a studijně zpracovávaného tzv. dejvického centra a konečně i intenzivní zástavby. Vzhledem k těmto systémům se vyznačuje i velmi rozsáhlým množstvím překládaných inženýrských sítí. Stavba Myslbekova - Prašný most zahrnuje i rekonstrukci historického mostu přes železniční trať Praha - Kladno, nutnost respektování budoucího propojení Evropská - Svatovítská koordinací potřebou se stavbou Strahovského tunelu a křižovatky Malovanka, na kterou navazuje i složité řešení křižovatky Prašný most s náhradní výstavbou vojenského tenisového areálu.

Závěr

O přípravě tak rozsáhlého souboru staveb by se dalo samozřejmě vyprávět ještě mnohé. Např. samostatnou kapitolou by mohlo být složité majetkoprávní zajištění stavby, koordinace s budoucími záměry v okolí trasy apod.

Záměrně jsem se vyhýbal podrobnějším technickým údajům, jako parametrům směrovým, výškovým a šířkovým uspořádání, stejně tak jako např. geologickým poměrům v trase a navrhované technologii ražeb, které budou součástí následujících příspěvků.

Můj příspěvek chtěl jen dokumentovat často trochu opomíjenou, ale zajímavou a náročnou přípravu tak významné stavby.

Použité podklady:

- ZKS Praha - historie, současnost, perspektivy (PUDIS 1977)
- Posouzení variant dopravního řešení v severozápadním kvadrantu města Prahy (City Plan

1994)

- Dopracování variant Blanka a Hana (GREBNER s.r.o. 1996)
- MO - Myslbekova - Pelc Tyrolka DÚR (SATRA, PUDIS, Metroprojekt 2000)
- Soubor staveb MO v úseku Myslbekova-Pelc Tyrolka PŘEDINVESTIČNÍ STUDIE (SATRA, City Plan, Mott MacDonald Praha 2004)
- MO - stavba Špejchar - Pelc-Tyrolka, DSP (SATRA 2004)