

Strahovský tunel - 3.stavba

- **Autor článku:** P. Krásný, PUDIS
- **Datum vydání:** 2004
- **Publikováno:** Stavební listy 1-2/2004

Tento článek uzavírá problematiku výstavby městského okruhu v západním sektoru Prahy. Texty v minulých číslech Stavebních listů, "Komunikační systém Prahy - SL 2003/09, "Stavba městského okruhu Zlíchov - Radlická" - SL 2003/11 a "Stavba městského okruhu Radlická - Strahovský tunel" - SL 2003/12-13, se snažily objasnit problematiku, která investora a projektanta provázela při návrhu a výstavbě městského okruhu v západním sektoru Prahy. Z řady jednotlivých staveb ze západní části městského okruhu zbývá popsat křižovatku na jižním předpolí Strahovského tunelu - stavba č. 9524 "Strahovský tunel 3. stavba".

Z vývoje projektu

Z hlediska časového bylo řešení jižního předpolí Strahovského tunelu definováno již v osmdesátých letech minulého století v rámci předkladu koncepce Základního komunikačního systému (ZKS). Strahovský tunel byl součástí středního dopravního okruhu (SDO) a zároveň v severozápadním sektoru města i součástí vnitřního dopravního okruhu (VDO). Oba okruhy zde byly vedeny v peáži, tedy společně po jedné trase.

Podle zmíněné koncepce byl také Strahovský tunel rozestavěn. Trasa okruhu od jeho jižního portálu vedla v tehdy přijatých plánech do podjezdu s ulicí Ostrovského. Řešení bylo charakteristické poměrně rozsáhlými nároky na demolice. Nové pojetí chápání funkce města včetně funkce dopravy vedlo na počátku devadesátých let i k přehodnocení názoru na vedení městského okruhu ve smíchovském prostoru. Urbanisté společně s dopravními inženýry začali pojímat město jako harmonický celek, který je nutno ochránit před masivními stavbami, které dominují městskému parteru. Když Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb (nyní PUDIS, a.s.) přišel s řešením vedení městského okruhu s tunely pod Mrázovkou, bylo zřejmé, že bude muset dojít i k přeřešení již rozestavěného předpolí Strahovského tunelu na křižovatce s ulicemi Plzeňská, Kartouzská a Mozartova.

To bylo vše za situace, kdy bylo jasné, že Strahovský tunel bude po dlouhé době výstavby dokončen. Na příčinách dlouhé doby jeho výstavby se podepsaly omezené finanční zdroje investora, ale i obstrukce ekologických aktivistů. Mezi ty nejaktivnější patřila Společnost pro trvale udržitelný život. Její snahy o přehodnocení koncepčních rozhodnutí města přerůstaly postupně v soustavné napadání různých formálních pochybení investora či jiných orgánů v procesu přípravy. Hledání výsledného tvaru křižovatky bylo tak obsáhlé, že by mohlo být předmětem samostatného článku. Bylo eliminováno z řady variant a lze jej považovat za výsledek rozsáhlé veřejné diskuse. V té byly zohledňovány argumenty urbanistické i dopravní. Rovnováha se ustálila na řešení, ve kterém dopravní nároky kompromisně ustoupily pojetí celého prostoru.



Rozdělení 3. stavby na jednotlivé etapy

Příprava a výstavba křižovatky byla vzhledem k probíhající dostavbě vlastního tunelu rozdělena zprvu na dvě etapy - na západní a východní polovinu. Neočekávaně rychlý vývoj v postupném využívání přilehlých pozemků vedl investora městského okruhu k nezbytnosti rozdělit stavbu křižovatky do dalších realizačních etap. Ty potom mohly lépe vyhovět koordinačním vazbám, vyplývajícím z rychle realizovaných záměrů v blízkém okolí. Území, opuštěné ČKD Tatrou Smíchov, v té době zažívalo nebývale rychlý rozvoj. Pro výstavbu křižovatky v novém řešení bylo důležitým faktorem i uvolnění koridoru pro prodloužení ulice Radlická na křižovatku s ulicí Kartouzská. Po stranách této komunikace vzniklo na jedné straně Kulturní a obchodní centrum Nový Smíchov a na straně druhé se v současné době se dostavuje hotel IBIS. V následujícím textu jsou popsány jednotlivé stavební etapy, z nichž každá byla předmětem územního řízení a stavebního povolení. De facto se jednalo o šest samostatných staveb.

1. etapa

Náplní 1. etapy 3.st. ST byla západní polovina křižovatky s čtyřpruhovým mostem přes ulice Kartouzská a Plzeňská se zaústěním na ulice Duškova a Mozartova. Tato etapa byla uvedena do provozu společně s vlastním Strahovským tunelem dne 3.12.1997. Pro dokreslení dobové atmosféry je snad zajímavé uvést, že stavba v době svého uvedení do provozu měla Vrchním soudem v Praze zrušenou platnost územního rozhodnutí. Přípravu stavby, kromě obstrukcí již uvedených ekologických aktivit, provázela i další problematika. Do povědomí veřejnosti se jistě zapsal spor o demolici tzv. Dajbychova domu a rozsáhlé ruiny objektu Pražských pekáren. Zároveň s výstavbou křižovatky probíhala v předmětném prostoru i výstavba hotelu Mövenpick.

2. etapa

Druhou etapou byla zahájena výstavba východní poloviny křižovatky. Tato etapa zahrnovala rekonstrukci ulice Kartouzská a prodloužení ulice Radlická "průpichem" do nové křižovatky s Kartouzskou ulicí. Součástí stavby bylo i vybudování opěrných zdí a zemního tělesa budoucí rampy do Strahovského tunelu z Kartouzské ulice a část budoucího příjezdu do podzemního parkingu Kulturního a obchodního centra Nový Smíchov. Při návrhu bylo nutné vyrovnat se s existencí památkově chráněných objektů, a to "malé" Ringhofferovy vily a "velké" Ringhofferovy vily. To vše za podmínky zvednutí nivelety Kartouzské ulice v křižovatce s prodlouženou ulicí Radlická o cca 2 m. Další omezující podmínkou byla minimalizace zásahu do památkově chráněné zahrady Sacré Coeur. Tyto složitosti byly úspěšně překonány a stavba byla dne 22.12.2000 uvedena do provozu.

3. etapa

Touto stavbou byla ukončena výstavba parteru celé křižovatky. Hlavní částí této fáze výstavby byla rekonstrukce Plzeňské ulice s tramvajovou tratí a dostavba křižovatkové větve vedoucí z Kartouzské ulice do Strahovského tunelu. Charakteristickým pro tuto etapu byl značný rozsah přeložek inženýrských sítí.

Přípravu komplikovala jednání s orgány památkové ochrany. Sporným byl objekt bývalé kovárny továrny ČKD Tatra. Tato hala bránila rozšíření Plzeňské ulice včetně stavby nové tramvajové trati. Nakonec byl dohodnut kompromis, s ponecháním segmentu historické fasády, která byla zakomponována do nového obchodního centra.

4. etapa

V souvislosti s výstavbou křižovatky u jižního portálu Strahovského tunelu, která napojuje místní komunikační síť Smíchova na městský okruh, se objevily požadavky na změnu dopravního režimu v dopravně dotčené oblasti Smíchova. Po vyhodnocení možností byla definována zvláštní stavba, která změnu dopravního režimu v širším okolí zajistila. Předmětem 4. etapy 3. stavby ST tedy bylo zavedení tzv. jednosměrného "Malého smíchovského okruhu" (MSO). Tento okruh je veden ulicemi Kartouzská, Radlická, Ostrovského, Vltavská, Hořejší Nábřeží a V Botanice, kde bylo nezbytné provést stavební úpravy pro nové šířkové nároky komunikací. Zároveň byly na trase Malého smíchovského okruhu přestavěny veškeré úrovně světelně řízené křižovatky na jednosměrný systém. S tím bylo i spojeno vybudování ústředny řízení dopravy oblasti 3, která je umístěna v severní opěře mostu přes Plzeňskou. Po více než ročním provozu se zdá, že zavedení nového dopravního režimu bylo přínosem. V celé oblasti se zlepšila plynulost dopravy a tím se snížily i negativní vlivy, které automobilovou dopravu ve městech doprovází.

5. etapa

V pořadí závěrečná stavba ukončuje výstavbu mimoúrovňové křižovatky na jižním předpolí Strahovského tunelu. Stavba, která se realizuje dnes, obsahuje východní třípruhový most přes ulice Kartouzská a Plzeňská. Součástí je i rampa z východního mostu na křižovátku Kartouzská - Radlická. S vlastní výstavbou mostu se čekalo až na poslední období výstavby tunelu pod Mrázovkou, protože bez východního tunelu by byl východní most nefunkční. Tunel pod Mrázovkou včetně 5. etapy 3. stavby ST by měl být uveden do provozu v srpnu letošního roku.

Samostatnou součástí 5. etapy byla i dostavba stoky "M", která byla rozestavěna již v předchozích etapách. Že se nejedná o žádnou malou stavbu svědčí profil stoky 2 000 mm.

6. etapa

Tato etapa má jednoznačně technologický charakter. Jednotlivé technologické provozní soubory budou zajišťovat řízení městského okruhu v úseku Barrandovský most - Zlíchov - Radlická - tunel pod Mrázovkou a Strahovský tunel do křižovatky Malovanka.

Závěr

Zahájením provozu tunelů pod Mrázovkou a 5. etapy 3. stavby Strahovského tunelu, které se očekává koncem letošního srpna, samozřejmě stavba městského okruhu v severozápadním sektoru nekončí. Na řadě je 2. stavba ST, která zahrnuje výstavbu křižovatky na severním

předpolí Strahovského tunelu a další úseky městského okruhu mezi Malovankou, Myslbekovou, Prašným mostem, Špejcharem a Pelc - Tyrolkou. O tom snad pojednáme v dalších číslech Stavebních listů.

Ing. Pavel Krásný
hlavní inženýr projektu, PUDIS, a.s.