

Pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r. o. (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Děkuji. Dobrý večer, dámy a pánové. Mé jméno je Dvořák, jsem ze společnosti Satra a chtěl bych vám sdělit některé informace o stabilizaci trasy městského okruhu v oblasti Prahy 6 a dalších staveb, které spadají do sítě hlavních komunikací hlavního města Prahy.

Jak už jsme viděli, tady je ukázána síť, z které budeme hovořit o stavbách městského okruhu v úseku od Strahovského tunelu po Pelc Tyrolku. Zmíním se o břevnovské radiále a o komunikačním propojení Evropská – Svatovítská. Malý exkurz do minulosti: Úvahy o trasování městského okruhu v této oblasti se v podstatě datují od 60. let minulého století, byla zpracována celá řada studií. Z hlediska stabilizace trasy se dá považovat za rozhodující období od roku 1990, v dubnu, v roce 1993 byla založena komise pro řešení trasování městského okruhu v této oblasti. Tato komise se skládala ze zástupců Prahy 6, Prahy 7, Prahy 8, Troji a magistrátu. V úvodu tato komise vlastně soustředila veškeré materiály, které v té době byly, doplňuje vlastní náměty a z toho v podstatě vzniklo šest variant, které byly předloženy k multikriteriálnímu posouzení na Vysoké učení technické v Brně a společnosti CITYPLAN. Souborné stanovisko k tomuto hodnocení zpracovalo České vysoké učení technické. Na základě tohoto souborného stanoviska komise vybrala k dalšímu sledování tyto tři varianty, které byly pracovně nazvány Dana, Hana, Blanka – v podstatě se jedná o začáteční písmena oblastí, Dejvice, Bubeneč a Holešovice.

Útvar rozvoje města byl komisí pověřen, aby dopracoval tyto varianty do srovnatelné úrovně. Tento materiál byl posléze předložen Radě Zastupitelstva hlavního města Prahy, které usnesením č. 1429 ze dne 25. 10. 1994 rozhodlo, že se tyto varianty podrobí kompletnímu projednání v podstatě v rozsahu, v jakém se projednává územně plánovací dokumentace. Po projednání byl opět tento materiál předložen na radu zastupitelstva a ta usnesením č. 364 ze dne 28. 3. 1995 vyloučila variantu Dana a rozhodla zpracovat do územního plánu – do konceptu územního plánu varianty Blanka a Hana. S tím také koncept územního plánu byl posléze projednáván. Dále v tomto usnesení bylo rozhodnuto, že je možné zahájit investorskou přípravu trasy městského okruhu.

Na základě tohoto rozhodnutí byla v letech 1998 – 1999 zpracována ověřovací studie, která v detailu prověřovala dopravní kapacity trasy, řešení křižovek, úpravy stávající dotčené uliční sítě a rozdělila celý tento řešený úsek městského okruhu na tři stavby. K této dokumentaci bylo zpracováno stanovisko Útvaru rozvoje města a tento materiál se stal vlastně závazným podkladem pro zahrnutí trasy městského okruhu do územního plánu a závazným podkladem pro zpracování dokumentace pro umístění stavby. Schválením územního plánu v závěru roku 1999 byla stabilizována i trasa městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Je to součást výkresu č. 5 závazné části územního plánu. To je z hlediska toho historického vývoje.

K současné situaci: Tady je vidět trasa městského okruhu, která se skládá celkem z pěti staveb, dvě stavby v oblasti severního vyústění Strahovského tunelu jsou druhou stavbou Strahovského tunelu a další tři stavby jsou součástí souboru staveb v úseku Myslbekova – Pelc Tyrolka. Tady jsou některé základní údaje o těchto stavbách. Když si to probereme v detailu, tak tady je vyznačená stavba 2A, 2B ... (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane řediteli, musíte popisovat přesně, co je na těch grafech, protože ze zadu není podrobně vidět na ten údaj. Takže ho musíte lépe popisovat.

Pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r. o.: Budu se snažit. Čili tady je znázorněn úsek městského okruhu staveb 2A a 2B, které v podstatě představují mimoúrovňovou křižovatku Malovanka plus část hloubených tunelů, za křižovatku Myslbekova – Pelc Tyrolka, navazuje stavba 9515 souboru staveb, která v délce 915 metrů je vedena v celém rozsahu v tunelech. Tady bych se chtěl zastavit v oblasti křižovatky Prašný most, kde bylo zmíněno, že tam budou podzemní garáže. Ano, jsou tam navrženy, ale mají trochu jinou kapacitu, nemají 900 míst, ale 450. Čili jenom malé upřesnění. Navazuje stavba Prašný most – Špejchar, která v délce 660 metrů je vedena celá v hloubených tunelech. V tomto úseku je zajímavý fakt, že hloubené tunely jsou vedeny mezi stávajícím vestibulem stanice metra Hradčanská a trasou kladenské dráhy. Ta stavba je navržena tak, že umožňuje stavbu jak z hlediska současného stavu dráhy, to je povrchové vedení, tak i z hlediska uvažovaného zahloubení této trasy České dráhy. Stavba 0079 Špejchar – Pelc Tyrolka je nejdelší stavbou. Zahrnuje část hloubených tunelů na Letné, zhruba v poloze Sparty přecházejí do ražených tunelů a ty končí na trojské straně zhruba v poloze trojského jezu. Součástí této stavby jsou podzemní garáže na Letné, ty mají kapacitu 850 míst. V oblasti Troje je to nový trojský most, který doplňuje skelet komunikační sítě v Holešovicích, kde vlastně rozvádějí dopravu městského okruhu v trase ulice Partyzánská a Argentinská.

Tady se vracíme zpět k celému obrázku, nevím, jestli to dobře vidíte. Ta žlutá barva – to jsou tunelové části, ta červená nebo cihlová barva jsou povrchové úseky. Je potřeba říci, že tady vzniká vcelku tunelový komplex, který měří 5,5 km, čili v celé této délce je trasa městského okruhu vedena podpovrchově se dvěma mezilehlými křižovatkami.

Když se podíváme na účinky těch staveb z hlediska urbanistického, tak jsme vybrali části, kde městský okruh se dotýká povrchu. Toto je křižovatka Malovanka, tady na tom obrázku – nevím, jestli to dobře vidíte – je vyznačeno napojení na navazující břevnovskou radiálu, která je uvažována v této části v úseku Malovanka – Vypich v tunelovém provedení. Tady je obrázek křižovatky Prašný most. Byly tady prezentovány fotografie, kde se má za to, že se dost dotkne (dotknou?) povrchu rampy, které vyjíždějí nebo které napojují vlastně místní komunikační síť na tunelovou část. Ty rampy jsou vedeny z povrchu do podzemí, nemají žádné nadzemní části, čili v těch pohledových partiích se neuplatní vůbec.

Řešení Letenské pláně – současná situace na Letné je komplikována místem kolem tramvajových zastávek u Sparty. Konečné řešení Milady Horákové v úseku Špejchar – Letenské náměstí je důsledně dvakrát dva jízdní pruhy plus zvýšené tramvajové těleso. Jsou zde změněny povrchy komunikací, bude zde živičný povrch, jiná konstrukce tramvajového tělesa a dochází zde k výraznému snížení hlukových poměrů i vůči současnému stavu. Rampy křižovatky U Vorlíků jsou zasazeny kompletně – ty viditelné části nebo odkryté části – do stávající, případně doplněné zeleně.

Oblast Troje – tam se uplatňuje trasa městského okruhu v podstatě pouze mezi novým trojským mostem a stávající křižovatkou Pelc Tyrolka u mostu Barikádníků. Součástí stavby je výstavba nového trojského mostu, na který bude převedena tramvajová doprava ze stávajícího mostního provizoria.

Nyní několik slov k tomu, jak vypadá příprava těchto staveb, druhé stavby Strahovského tunelu A a B. Na stavbu 2A je pravomocné územní rozhodnutí z 30. 6. 2001, v březnu letošního roku byla vydána stavební povolení a stavba v podstatě byla v březnu zahájena. Stavba 2B Strahovského tunelu má pravomocné územní rozhodnutí z 5. 3. 2004,

dokončuje se dokumentace pro stavební řízení a tato dokumentace se bude následně projednávat.

Jaký je stav souboru staveb Myslbekova – Pelc Tyrolka? Tam je na celý soubor staveb vydáno pravomocné územní rozhodnutí z 6. 6. 2003. V letošním roce nabylo právní moci územní rozhodnutí, v červnu 2005, to je územní rozhodnutí na zařízení staveniště pro stavbu 0079, to je ta nejdelší, mezi Špejcharem a Pelc Tyrolkou. Před dvěma měsíci bylo požádáno o stavební povolení na stavbu 0079 Špejchar – Pelc Tyrolka. Na všechny ostatní stavby jsou zpracovány dokumentace pro stavební povolení a projednávají se.

Tady je časová představa města, jakým způsobem se bude tento soubor staveb realizovat. Ta nejvyšší – červená - linka představuje stavbu 2A, která v současné době běží a od příštího roku se budou zahajovat zhruba s ročním odstupem jednotlivé stavby zmiňovaného souboru, čili v roce 2006 v závěru roku by měla být zahájena stavba Špejchar – Pelc Tyrolka. V následujícím roce potom stavba mezi Myslbekovou a Prašným mostem a s odstupem dalšího roku stavba prostřední. Stavba 2B Strahovského tunelu bude zahajována zhruba na přelomu 2007-2008 a celá představa o zprovoznění tohoto úseku je taková – protože se jedná o jeden tunelový komplex, tak tento soubor všech pěti staveb se bude uvádět do provozu najednou. Přesto ty jednotlivé stavby, a to jak Špejchar – Pelc Tyrolka, tak úsek Malovanka – Prašný most, jsou samostatně provozuschopné. To je potřeba tady zmínit.

Několik slov k břevnovské radiále. Jedná se o propojení mezi silničním okruhem a městským okruhem křižovatkou Malovanka. Je to trasa dlouhá necelých 7 km. Z původních návrhů, kde se uvažovaly rozsahy tunelových staveb, po zpracování studií a v současné době zpracovávané dokumentaci EIA docházíme k tomu, že vlastně ten rozsah tunelových staveb se zvyšuje. Celá trasa břevnovské radiály má zhruba tři logické prvky. Jeden je křižovatka Vypich, pak je to úsek Vypich – Malovanka a poslední úsek silniční okruh Vypich.

Z hlediska přípravy byla v roce 2004 zpracována technická (? - nesrozumitelné) ověřovací studie a k té studii byl zpracován i materiál ekonomického posouzení pro možnosti financování ze zdrojů Evropské unie. Do konce letošního roku bude dokončena dokumentace EIA, která vlastně vyústí v oznámení na ministerstvu (ministerstvo?) životního prostředí. Představy o realizaci této trasy jsou takové, že jako první - nultá etapa by měla být řešena mimoúrovňová křižovatka na Vypichu a posuzovala se potom etapizace těch dalších dvou úseků. Z hlediska současných znalostí vidíme, že důležité je zprovoznit jako první etapu úsek Vypich – městský okruh a následně teprve silniční okruh Vypich.

Ke komunikačnímu propojení Svatovítská – Evropská: Tady je jenom pohled na tuto oblast. V podstatě tato trasa převádí dopravu mimo Vítězné náměstí a navazuje na přemostění na ulici Svatovítské, přemostění České dráhy. Trasa je vedena v koridoru mezi kladenskou dráhou a pozemky ministerstva obrany. Obě tyto akce byly zkoordinovány tak, že je možno vést tuto trasu v tomto koridoru. Z hlediska přípravy byla zpracována technická ověřovací studie jako podklad pro dokumentaci EIA, která bude zadána začátkem příštího roku. Jinak z hlediska těch parametrů je to zhruba úsek dlouhý 800 metrů, v délce zhruba 650 metrů je ten úsek vedený v nové stopě v tom koridoru mezi dráhou a pozemky ministerstva obrany.

To je z mé strany vše. Děkuji vám za pozornost.