



MANAŽERSKÉ SHRNUTÍ

SOUBOR STAVEB MĚSTSKÝ OKRUH A LIBEŇSKÁ SPOJKA

Objednatel:

Hlavní město Praha

Koordinátor projektu:

SATRA, spol. s r.o.

Projekt:

Soubor staveb
Městský okruh a Libeňská spojka

Urbanisticko-dopravní studie
Smlouva o dílo č.:
DIL/22/03/000425/2018

Zpracovatelé:

Společnost SATRA - MMD - Městský okruh
zastoupená SATRA, spol. s r.o.

Společnost LG 8313 LS
zastoupená METROPROJEKT Praha a.s.

Společnost SG 0081 PTB
zastoupená PUDIS a.s.



IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STUDII

Soubor staveb Městský okruh Pelc-Tyrolka - Štěrboholská radiála a Libeňská spojka se skládá ze třech přímo na sebe navazujících staveb:

Městský okruh, stavba číslo 0081, v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka

Městský okruh, stavba číslo 0094, v úseku Balabenka – Rybníčky

Libeňská spojka, stavba číslo 8313, v úseku U Kříže – Vychovatelna

Místo souboru:	Hlavní město Praha
Katastrální území:	Malešice, Žižkov, Hrdlořezy, Vysočany, Libeň, Strašnice, Hostivař
Stupeň dokumentace:	Urbanisticko-dopravní studie souboru staveb MO+LS

Objednatel

Hlavní město Praha, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
zastoupené Ing. Karlem Prajerem, ředitelem odboru investic MHMP
odpovědný zástupce investora: Ing. Ondřej Krutský

Zpracovatel

Městský okruh, Balabenka – Štěrboholská radiála, stavba č. 0094, č. zakázky DIL/22/03/000425/2018, Společnost SATRA – MMD – Městský okruh, zastoupená SATRA spol. s r.o., Sokolská 32, Praha 2, odpovědná osoba Ing. Pavel Šourek – technický ředitel

Městský okruh, Pelc-Tyrolka – Balabenka, stavba č. 0081, č. zak. DIL/22/03/000424/2018, Společnost SG 0081 PTB, zastoupená PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6, odpovědná osoba Ing. Jan Vlček – výrobní ředitel

Libeňská spojka, stavba č. 8313, č. zak. DIL/22/03/000426/2018, Společnost LG 8313 LS, zastoupená METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská Office Building, Plynární 25, 170 00 Praha 7, odpovědná osoba Ing. Vladimír Seidl – obchodní ředitel

Autorský kolektiv

Hlavní inženýr souboru staveb MO + LS (vrchní koordinátor):
Ing. Pavel Šourek, SATRA spol. s r.o.

Hlavní architekt souboru staveb MO + LS:
Ing. arch. Jan Kasl, JK ARCHITEKTI s.r.o.

Hlavní inženýr stavby MO 0094:
Ing. Lukáš Grünwald, SATRA spol. s r.o.

Hlavní inženýr stavby MO 0081:
Ing. Michal Rebec, PUDIS a.s.

Hlavní inženýr stavby LS 8313:
Ing. Zbyněk Froněk, METROPROJEKT PRAHA a.s.

Zástupce investora:
Ing. Ondřej Krutský, INV MHMP

Zástupce MHMP:
Bc. Marek Bělor, asistent náměstka pro dopravu HMP
Ing. arch. Filip Foglar, asistent náměstka pro územní rozvoj HMP

Zodpovědní architekti staveb:
Ing. arch. Klement Valouch, Ing. arch. Čestmír Kříž M.A., Ing. arch. Zuzana Boušková, Ing. arch. David Mareš

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PŘÍLOZE

Příloha je součástí Urbanisticko-dopravní studie souboru staveb MO+LS.

Objednatel

Hlavní město Praha
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
zastoupené Ing. Karlem Prajerem, ředitelem odboru investic MHMP
odpovědný zástupce investora: Ing. Ondřej Krutský

Zpracovatel

SATRA spol. s r.o.,
Sokolská 32, 120 00 Praha 2
odpovědná osoba Ing. Pavel Šourek – technický ředitel

JK ARCHITEKTI s.r.o.
Terronská 727/7, 160 00 Praha 6-Dejvice

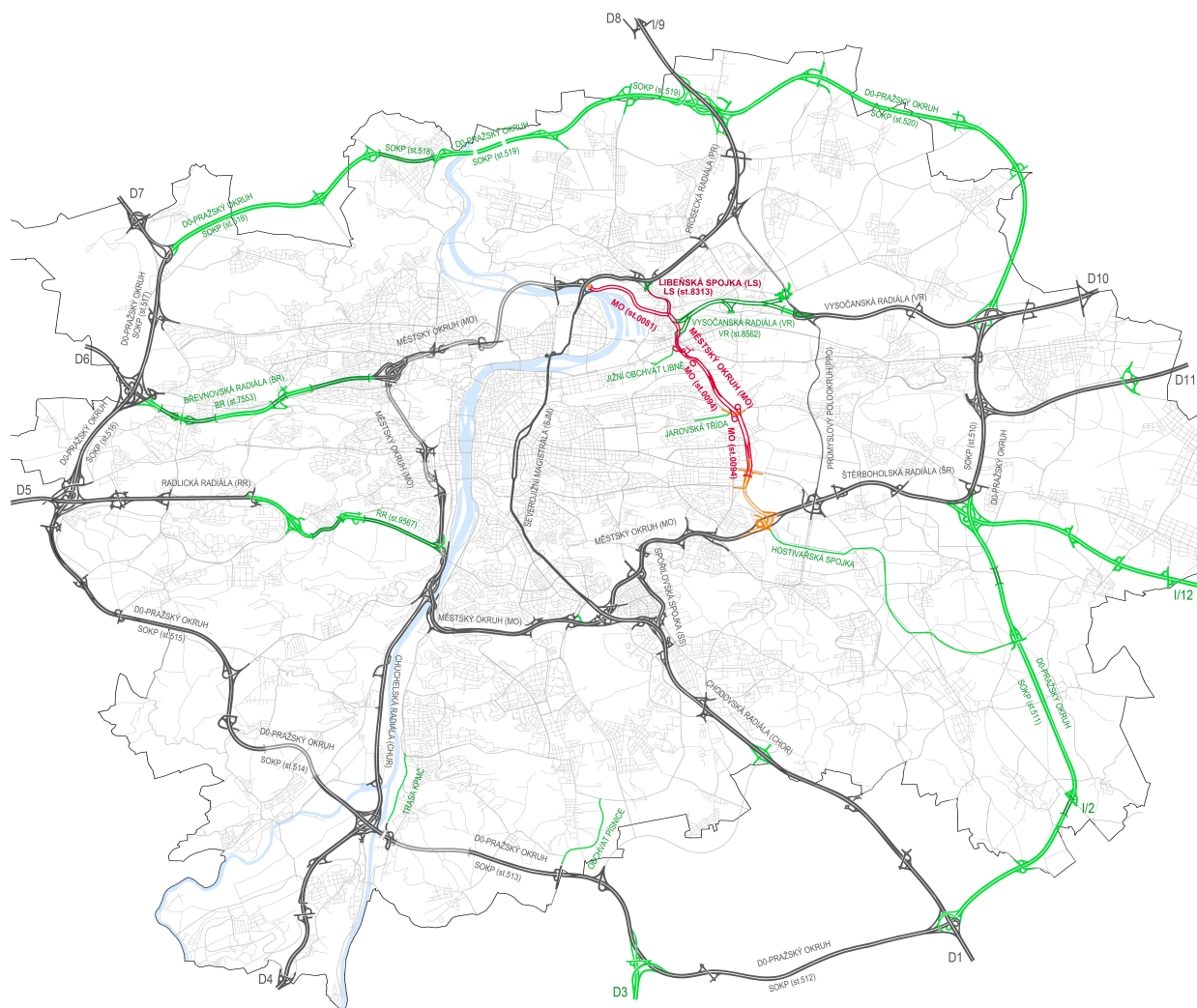
Autorský kolektiv

Ing. Pavel Šourek, SATRA, spol. s r.o.
Ing. Lukáš Grünwald, SATRA spol. s r.o.
Ing. arch. Jan Kasl, JK ARCHITEKTI s.r.o. Ing.
arch. Zuzana Boušková, SATRA spol. s r.o.
Ing. Pavel Krejčí, SATRA, spol. s r.o.

Manažerské shrnutí Soubor staveb Městský okruh č. 0081 + 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – UDS 2019 (nová koncepce)

Výstupem studie nové koncepce řešení severovýchodní části Městského okruhu a Libeňské spojky (dokončení MO) je soubor tří staveb na sebe přímo navazujících a doplňujících se. Stavby oproti předchozím dokumentacím doznaly podstatných dispozičních a technických úprav shrnutých níže, a zároveň došlo k úpravě rozhraní a délek jednotlivých úseků.

- **Městský okruh, stavba číslo 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála (nově Rybníčky)**
- **Městský okruh, stavba číslo 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka (nově - U Kříže)**
- **Libeňská spojka, stavba číslo 8313 v úseku Vychovatelna – U Kříže (nově - Balabenka)**



Obrázek 1: Schéma dopravního skeletu hl. m. Prahy s červeně vyznačeným souborem staveb MO a LS

- **Realizací souboru staveb MO+LS dojde k dokončení celého Městského (vnitřního) okruhu** s celkovou délkou 32 km. Doposud je provozováno cca 70 %.
- **Celková délka trasy souboru staveb po úpravách v rámci změny koncepčního řešení a s tím spojené změny rozhraní staveb činí 10,5 km** (stavba MO č. 0094 původně 5,6 km / nově 6,0 km; stavba MO č. 0081 původně 3,2 km / nově 2,4 km; stavba LS č. 8313 původně 1,4 km / nově 2,1 km). **Trasa je vedena v délce cca 8,5 km v tunelech** hloubených a ražených. Oproti předchozím řešením je trasa MO+LS ve všech urbanisticky významných lokalitách nově vedena pod povrchem a nedochází tak k jejich negativnímu ovlivnění nadměrnou automobilovou dopravou.
- V rámci posledního prověření (Urbanisticko-dopravní studie 2019) došlo k významnému koncepčnímu zlepšení vedoucímu fakticky k eliminaci negativních urbanistických, ale i environmentálních dopadů této potřebné stavby do struktury města. Výsledkem nové studie je **změna koncepce řešení založená na maximální možné integraci stavby** nadřazené komunikační síti **do městského prostředí**. Řešení využívá vedení MO a LS převážně v podzemí, zatímco na povrchu jsou vytvořeny podmínky pro místní městské dopravní vazby, rozvoj dotčeného území a krajiny, vždy v souladu s aktuálními i předpokládanými budoucími požadavky.
- Stavby jsou součástí dlouhodobě připravovaného skeletu nadřazených komunikací radiálně okružního systému hlavního města Prahy. Jsou náplní všech strategických a územně plánovacích dokumentů Prahy (ÚSPÚ, MTP, ZÚR atd.). V dílčích detailech se liší trasa od platného ÚSPÚ (mj. prostor Bílé skály, oblasti U Kříže a Balabenka, oblasti Hrdlořez a Jarova a oblasti Strašnic), proto je v procesu pořizování změna Z 3125/00 ÚSPÚ HMP. Zároveň je v procesu aktualizace ZÚR HMP (oblast Bílé skály).
- Stavby mají platné souhlasné stanovisko EIA dle zákona 100/2001 Sb. o posouzení vlivů staveb na životní prostředí (z 10/2012, prodlouženo do 10/2022). Připravuje se ze závazného stanoviska dle znění zákona z 04/2015. V rámci změnové dokumentace EIA budou ověřeny úpravy technického řešení a trasy oproti doporučené variantě ze Souhlasného stanoviska v lokalitách Bílá skála, U Kříže – Balabenka, Hrdlořezy a Strašnice.
- Modifikovaná koncepce řešení staveb MO+LS dle této urbanisticko-dopravní studie byla přijata jako závazný podklad pro návaznou přípravu v DÚR usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2309 ze dne 4.11.2019.
- V rámci investorské přípravy staveb probíhají potřebné průzkumy a zaměření.
- Základní uspořádání v celém navrženém souboru staveb odpovídá zavedeným zvyklostem u již provozované části Městského okruhu. Komunikace MO a LS je navržena jako místní sběrná směrově rozdělená (se středním dělicím pásem), v základním **uspořádání 2+2 průběžné jízdní pruhy** o šířce 3,5 m. Návrhová rychlost na hlavní trase je předpokládána 80 km/h. V tunelech je **návrhová rychlost 70 km/h**. V místech složitých dopravních uzlů je uvažováno s povolenou rychlostí 50 km/h. V tunelových úsecích je uvažováno vždy se samostatným tunelovým tunelem pro každý jízdní směr.

- Umístit takto rozsáhlou dopravní stavbu do městského prostředí a namísto demolice umožnit novou urbanizaci bylo možné pouze díky využití nejmodernějších technických prostředků a technologií podzemního stavitelství současné doby. V rámci celého tunelového komplexu je využito hned několika typů technologie výstavby tunelů ražených i hloubených.
- **Vysoce náročná bude příprava i realizace z hlediska organizace provizorních objízdných tras dopravy, postupů a etapizace prací po dobu výstavby.** To se týká především úseků vedených v hloubených tunelech koridory stávajících uličních profilů (Spojovací, Čuprova, Zenklova, Českomoravská), úseku ražby s minimálním nadložím a masivními předstihovými opatřeními (metoda Pipe roofing) pod železničním mostem přes ulici Spojovací a především úseků hloubených tunelů v oblasti Balabenka. Výstavba proto bude etapizována tak, aby byl do všech lokalit zajištěn přístup pro obsluhu území.
- Nejvýhodnější období realizace nastává při provozované stavbě Pražského okruhu č. 511. Výstavba však není touto skutečností limitována. Nepřípustná je však současná výstavba Městského okruhu a zkapacitnění Kbelské a Průmyslové.
- Předpokládaná celková **dobu výstavby souboru staveb je 6 - 10 let** podle ekonomických možností investora, souběhu prací a rozsahu dopravních omezení. Předpokládaný termín zahájení výstavby, s ohledem na vysokou náročnost povoloovacího procesu, lze očekávat až **po roce 2025.**
- Soubor staveb je prostorově zkoordinován s ostatními významnými městskými, státními, ale i soukromými záměry ve svém okolí (např. východní trasa VRT v oblasti Balabenka, vlaková zastávka Praha - U Kříže, vlaková zastávka Praha – Malešice u metra Depo Hostivař, Jarovská třída, Vysočanská radiála II. etapa, zahlobení Holešoviček, tramvajová trať Počernická, Hostivařská spojka, Jižní obchvat Libně atd.).
- Přesunem stávající dopravy na novou kapacitní nadřazenou komunikační síť v převážné délce vedenou v podzemí dojde k uvolnění stávajících uličních koridorů pro preferovanou dopravu jako místní dopravní propojení, MHD, cyklo a pěší, resp. pro další možnosti využití uličního parteru např. obchodní, volnočasové nebo dopravu v klidu. Může dojít k celkové urbanizaci, scelení území případně ke krajinářským úpravám.
- Úpravy vedení trasy v převážné délce v tunelech samy o sobě vedou k omezení negativních vlivů dopravy na okolí. Přesto je dále využito rozsáhlých opatření pro eliminaci těchto vlivů (izolační zeleň, uvažované bariérové objekty, nízkohlučné povrchy vozovek, vysoká četnost čištění vozovek, emisní zóny, regulace nákladní i individuální dopravy, tunelové úseky s provozní vzduchotechnikou a nuceným rozptylem imisí se sníženou koncentrací na zvětšenou plochu, telematické systémy pro nejvhodnější navigaci, řízení rychlosti a předcházení kongescí, a mnoho dalších.). Vše je v souladu s požadavky stanoviska EIA a dle usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 1701 ze dne 21. 9. 2010, které stanovuje tzv. optimalizační opatření ke zprovoznění MO.
- Společně s navazující projektovou přípravou je třeba zajistit úpravu legislativy pro možnost aplikace regulačních opatření v podobě emisních zón a výkonového mýta v Pražské

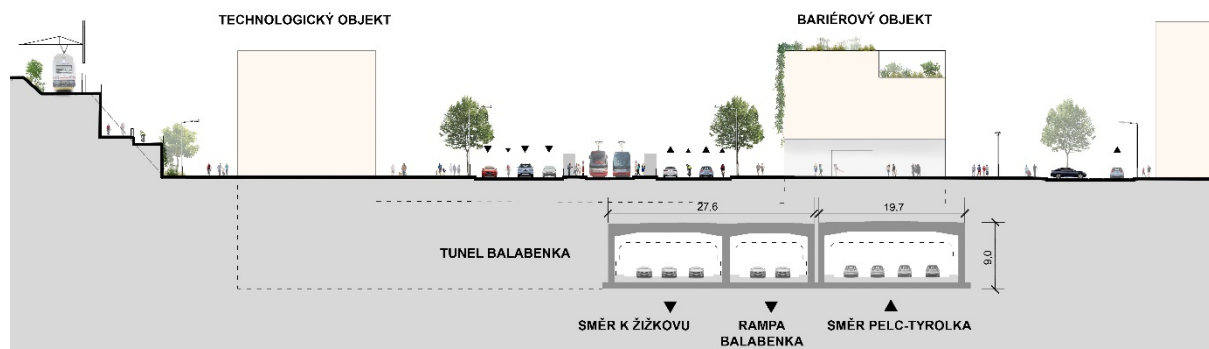
metropolitní oblasti. Právě dokončení celého Městského okruhu je v podstatě nezbytným a zcela jistě nejvhodnějším horizontem jejich efektivního zavedení.

- Předpokládané celkové stavební náklady souboru staveb činí **cca 51 mld. Kč bez DPH** v c. ú. 2019/II (61,5 mld. Kč s DPH). Náklady zahrnují kompletní práce bez nákladů na projektovou a inženýrskou přípravu, průzkum a majetkoprávní vypořádání. V ceně jsou zahrnuty i některé související investice, jako clonící objekty, parkové a vegetační úpravy, občanská vybavenost, nové cyklostezky, úpravy veřejného prostoru atd.
- Očekávané přínosy realizace souboru staveb z hlediska dopravní sítě spočívají i ve schopnosti kapacitní a bezpečné komunikace nadřazeného komunikačního systému na sebe navázat dopravní zatížení a změnami v redistribuci na celé ovlivněné části komunikační sítě docílit tzv. celospolečenských úspor. **Úspory vyplývají zejména ze snížení exhalací plynulejší jízdou vozidel, snížení nehodovosti a nákladů z ní plynoucích, snížení nákladů na hodnotu času při přepravě zboží, snížení provozních nákladů vozidel plynulejší jízdou a opotřebením a snížení cestovního času uživatelů.** V souladu s rezortní metodikou MD ČR z posouzení vyplývá, že při zohlednění specifického postavení Prahy ve srovnání s ostatními českými městy (především v rovině ekonomické) bude stav s realizací souboru staveb oproti stavu bez realizace generovat výše uvedené **celospolečenské úspory v hodnotě cca 2,3 mld. Kč za rok.** Z hlediska celkových socioekonomických přínosů byla stavba vyhodnocena jako přínosná i přes fakt, že do analýzy nebyla zahrnuta řada dalších pozitivních aspektů, jako jsou např. delší doba životnosti tunelových staveb oproti povrchovým komunikacím a možnost urbanistického dořešení využití povrchů nad tunelovými úseky, zlepšení podmínek pro vedení veřejné hromadné dopravy a bezmotorové dopravy na paralelních komunikacích, možnost vedení linek MHD po trase souboru staveb a poskytnutí podmínek pro účinnou regulaci automobilové dopravy v oblasti uvnitř Městského okruhu.
- Prostor pro urbanistické dotvoření přilehlého území vlivem použití nové koncepce trasování Městského okruhu (oproti původním řešením) generuje možnost vzniku **nové zástavby čítající přes 1,2 mil. m²** hrubé podlažní plochy. Při cca 80 % užití pro byty a využitelnosti podlahových ploch 85 % vzniká obytná plocha o rozloze 830 000 m². Při ceně 100 000 Kč/m² se tak jedná o hodnotu cca 830 mld. Kč, která může představovat cca **12 500 bytů pro 25-30 000 lidí.** Je logické, že z hodnoty této investice a dalších poplatků a daní např. obyvatel se značná část přesouvá v rámci přerozdělování daní do rozpočtu MHMP, a to dlouhodobě.
- **Po realizaci se dopravní intenzity sníží** např. v ulici Čuprova ze současných cca 40 tis. voz/den na cca 13 tis. voz/den, v Povltavské z cca 29 tis. voz/den na 0 voz/den, ve Spojovací z cca 31 tis. voz/den na cca 19 tis. voz/den, v Úvalské z cca 25 tis. voz/den na cca 6 tis. voz/den, v Zenklově z cca 22 tis. voz/den na cca 5 tis. voz/den a V Holešovičkách ze současných cca 88 tis. voz/den na cca 68 tis. voz/den.
- Zvolené řešení umožňuje provést jako přidruženou, vyvolanou či doprovodnou investici řadu úprav a vylepšení parteru města od tvorby nových rekreačních ploch, přes veřejnou zeleň po uvolnění ploch pro doplnění občanské vybavenosti či transformaci území. V rámci další přípravy budou právě tyto prvky tvořící přidanou hodnotu staveb v souvisejícím území dopracovány, a to s participací dotčených městských částí a obyvatel.

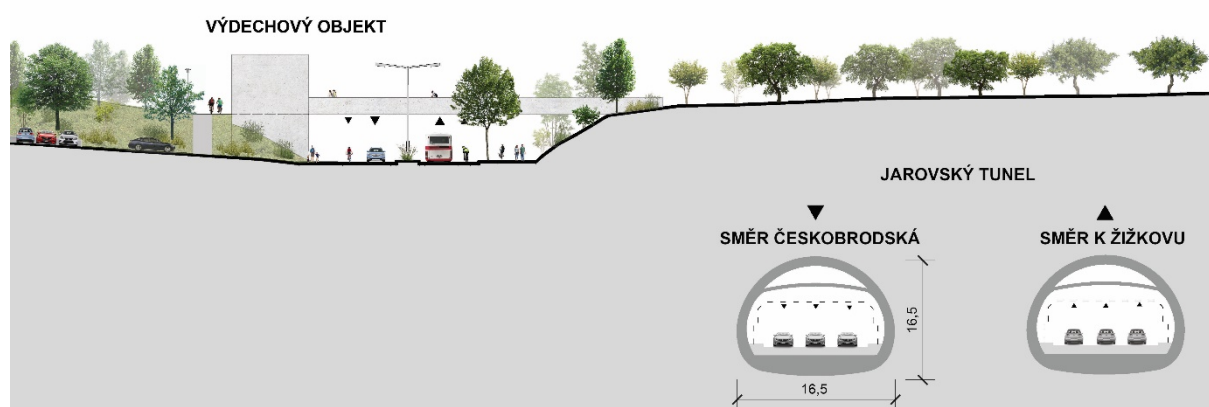
- Společně se stavbou MO dojde k významnému **dotvoření městské zelené infrastruktury** rozvinutím krajinných prvků spolu s podporou ekologických a sociálních vazeb ve veřejném prostoru. Stávající vegetačně významná prostranství budou propojena novou zelení se sítí pěších a cyklistických tras. Nejzásadnějším přínosem je v souvislosti s novým řešením MO zklidnění Vltavské kotliny v prostoru pod Bílou skálou, kde místo kapacitní silniční komunikace bude vytvořena „bezmotorová“ **Povltavská promenáda** navazující na park Pod Korábem a dále prostupující územím jako kultivovaný souvislý zelený pás podél Rokytky, přes Horovo náměstí, Labuťku a Kolčavku až k Balabence. Dalším významným zeleným centrem je **území Třešňovky**, propojující oblast Hrdlořez s Balkánem. Podél trasy MO pak postupně navazují lokální přírodně významné lokality, jmenovitě Malešický lesopark a nový prvek tzv. **Lineárního parku u Černokostelecké**, přecházející až do oblasti Rybníčky s plánovaným metropolitním parkem.
- Dešťová voda v řešeném území bude v maximální možné míře čištěna a vsakována do terénu. Na podporu retence vody, jejího čištění a současně jako ochrana před přívalovými dešti jsou navrženy průlehy, dešťové zahrady, retenční nádrže s kořenovým systémem čištění, ve kterých se voda akumuluje a následně postupně vsakuje do terénu, případně svádí do vodních toků.
- Výstavbou MO budou zlepšeny podmínky pro rezidentní parkování, a to buď reorganizací současného stavu, nebo výstavbou nových parkovacích objektů, mj. podzemních garáží nad autobusy tunelů.
- **Vznikne přes 40 km bezmotorových komunikací**, především v trase MO, a to cca **11 km samostatných cyklostezek**, cca **12,5 km sdružených chráněných tras** a přes **18 km cyklopruhů** v komunikacích.
- Celkem vznikne více než **7 ha nových ploch městské zeleně** a dalších **25 ha stávajících ploch bude rekultivováno** do podoby nových městských parků.
- Přibude více než 300 m nových vyhrazených pruhů pro autobusy, zkapacitněna bude tramvajová smyčka na Jarově, křižovatky povrchových tras MHD budou vybaveny preferencí, na Balabence bude vybudován přestupní uzel mezi bus a tram, autobusové linky z Palmovky jak směrem na Prosek, tak i na Jarov nebudou sdílet dopravní prostor (kongesce) s trasou MO, na povrchových komunikacích bude prostor pro vybudování trolej/elektrobusových tras, atd.
- Do vybraných veřejně přístupných míst je kromě městského mobiliáře, volnočasových herních a posilovacích prvků nebo veřejných toalet navrženo i umístění prvků moderní architektury a umění.



Obrazek 2: Přehledná situace souboru staveb MO a LS



Obrázek 3: Charakteristický příčný řez hloubeného tunelového úseku v oblasti Balaběnky



Obrázek 4: Charakteristický příčný řez raženého tunelového úseku v oblasti vrchu Třešňovka v blízkosti ulice Spojovací



Obrázek 5: Pohled od mostu Barikádníku na portály tunelu v oblasti Pelc-Tyrolky a Povltavské



Obrázek 6: Pohled severním směrem v trase MO na oblast Černokostecké ulice a nový Lineární park



Obrázek 7: Pohled severním směrem v trase MO na oblast MÚK Českobrodská