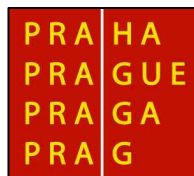


Souřadný systém : JTSK

Výškový systém : Bpv

Objednatel



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1
Česká republika

Zastoupení

odbor strategických investic MHMP

Vyšehradská 51
128 01 Praha 2
Česká republika

Akce

**Soubor staveb č. 0081 MO Pelc–Tyrolka – Balabenka,
č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála
a č. 8313 Libeňská spojka**

**Technický podklad zadávací dokumentace
pro výběr zhotovitele DUR**

Měřítko

–

Datum

02/2016

Stupeň dok.

ST

Číslo přílohy

A.1

Název přílohy

Manažerské shrnutí

Počet stran

5xA4

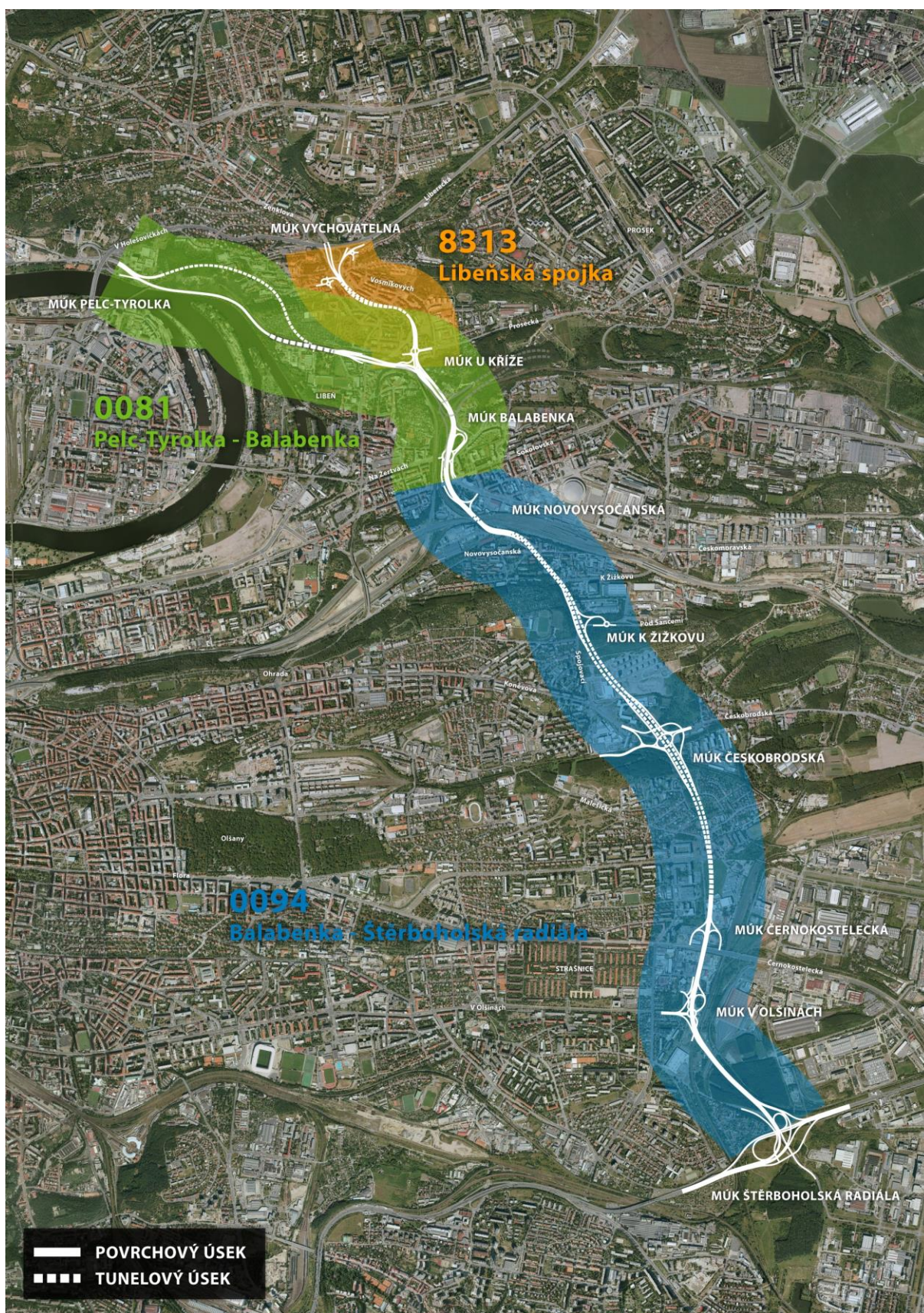
Manažerské shrnutí Soubor staveb Městský okruh č. 0081 + 0094 a Libeňské spojky č. 8313 - 2016

Připravovaná část MO+LS se skládá ze souboru tří staveb na sebe přímo navazujících:

- Městský okruh, stavba číslo 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála
 - Městský okruh, stavba číslo 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka
 - Libeňská spojka, stavba číslo 8313 v úseku U Kříže – Vychovatelna
-
- Stavby jsou součástí dlouhodobě připravovaného skeletu nadřazených komunikací radiálně okružního systému hlavního města Prahy. Jsou náplní územního a strategického plánu, resp. zásad územního rozvoje.
 - Jde o chybějící část Městského okruhu, zbývajících cca 30% k dokončení celého MO.
 - Stavby mají vydané souhlasné stanovisko EIA dle zákona 100/2001 Sb. o posouzení vlivů staveb na životní prostředí (z 10/2012). V tuto chvíli se připravuje prodloužení jejich platnosti o dalších 5 let a připravuje se zezávaznění stanovisek dle znění zákona z 04/2015.
 - Pro stavby byl v roce 2016 zpracován aktualizovaný technický podklad pro další přípravu se zapracováním doporučených variant ze stanovisek EIA, tj. upravená varianta T1 pro stavbu MO 0094 (úprava křižovatky Štěrboholská), upravená varianta V2 pro stavbu MO 0081 (s tunelem Košínská z varianty V1), varianta V1 pro stavbu LS 8313.
 - Vybrané varianty se lokálně liší od trasy v platném územním plánu hl. m. Prahy. Je třeba zpracovat změnu.
 - Celková délka trasy 10,2 km (5,6 km stavba č. 0094, 3,2 km stavba č. 0081, 1,4 km stavba č. 8313), z toho cca 5,5 km v tunelech ražených a hloubených.
 - Základní uspořádání v celém navrženém souboru staveb odpovídá zvyklostem u již provozované části Městského okruhu. Komunikace MO a LS je navržena jako místní sběrná funkční skupiny B, v základním uspořádání 2x2 průběžné jízdní pruhy o šířce 3,5 m. Návrhová rychlost na hlavní trase je 80 km/h. V tunelech je návrhová rychlost 70 km/h. V místech složitých dopravních uzlů, podlimitních parametrů a bezprostředního ovlivnění zástavby je uvažováno s povolenou rychlostí 50 km/h.
 - Vysoce náročná bude příprava i realizace z hlediska organizace provizorní dopravy a postupů prací na období výstavby. Toto se týká především úseků vedených v hloubených tunelech koridory stávajících uličních profilů (Spojovací, Zenklova, Povltavská). Obecně tedy oblastí zajišťujících přístup do dopravního uzlu Balabenka.

- Nejvýhodnější období realizace je při provozované stavbě Pražského okruhu č. 511. Výstavba však není touto skutečností limitována. Nepřípustná je současná výstavba Městského okruhu a zkapacitnění Kbelské a Průmyslové.
- Předpokládaná celková doba výstavby souboru staveb je 6-10 let podle ekonomických možností, souběhu prací a rozsahu dopravních omezení. Doporučena je varianta souběžná s délkou výstavby cca 8 let.
- Jako jediná vhodná etapovitost výstavby byla ověřena možnost předstihové výstavby MO od jihu (od Štěrboholské radiály) po Černokosteleckou, resp. po Českobrodskou.
- Výstavbě musí předcházet čas na přípravu (DÚR, DSP atd.). Je třeba „konečně“ dosáhnout koncenzu a odblokovat obstrukční stavy dlouhodobě oddalující proces přípravy. Při společném úsilí projekt realizovat, lze očekávat časovou náročnost přípravy cca 5 let. Práce na DÚR je proto třeba zahájit bezodkladně. Jiné funkční řešení dnes neexistuje.
- Předpokládané stavební náklady souboru staveb činí cca 35 mld. Kč v c.ú. 2016/l.
- Soubor staveb není v kolizi s dalšími významnými plánovanými stavbami.
- Přesunem stávající dopravy na novou kapacitní síť dojde k uvolnění stávajících uličních koridorů pro preferovanou ostatní dopravu (MHD, cyklo a pěší), dopravu v klidu a ostatní možnosti využití uličního prostoru.
- Zvolené řešení umožňuje provést jako přidruženou vyvolanou investici řadu úprav a vylepšení parteru města od tvorby nových rekreačních ploch, přes veřejnou zeleň po uvolnění ploch pro doplnění občanské vybavenosti. V rámci další přípravy je třeba právě tyto aspekty možné přidané hodnoty staveb v souvisejícím území dostatečně dopracovat a to s participací dotčených městských částí a obyvatel.
- Je využito velmi rozsáhlých opatření pro eliminaci negativních vlivů od dopravy (izolační zeleň, protihlukové stěny, 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.).
- Společně s projektovou přípravou je třeba připravit úpravu legislativy pro možnost aplikace regulačních opatření v podobě emisních zón a výkonového mýta v aglomeraci Prahy.
- V rámci další přípravy zohlednit požadavky ze stanoviska EIA a to především požadavky dle usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 1701 ze dne 21. 9. 2010, které souvisí s výše uvedenými přínosy a podmínkami. Vše v návaznosti na výsledky zezávaznění stanoviska EIA.

Akce: „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 + 0094
a Libeňské spojky č. 8313“ – technická studie



Přehledná situace

Akce: „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 + 0094
a Libeňské spojky č. 8313“ – technická studie

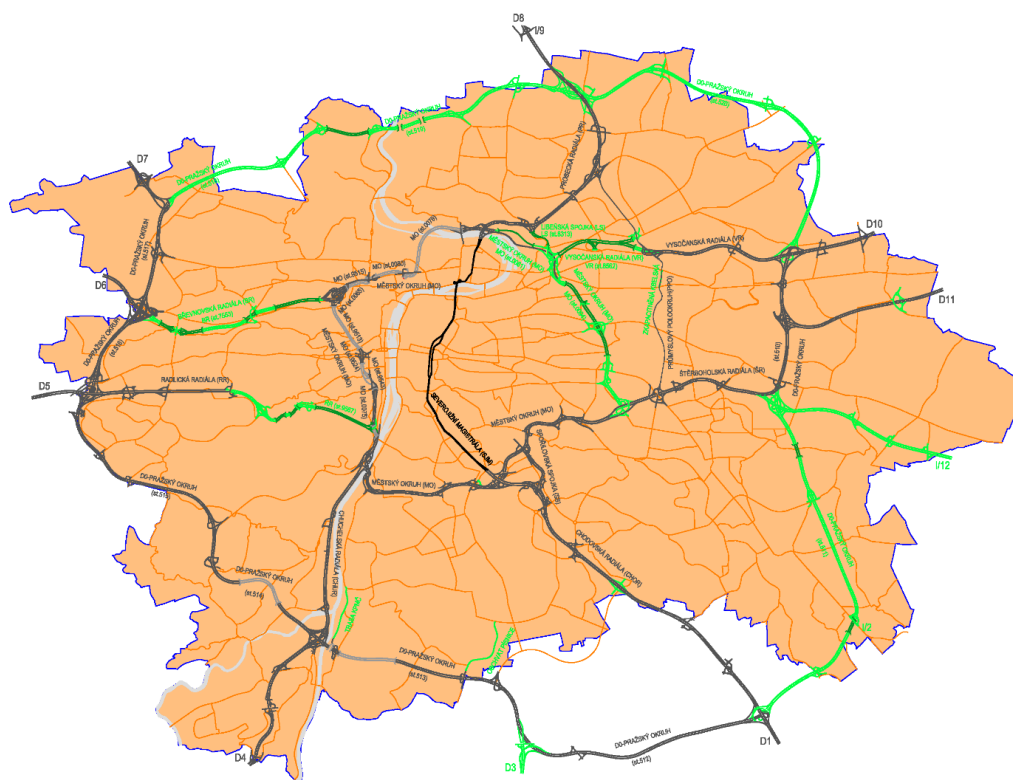


Schéma dopravního skeletu hl. m. Prahy