

Městský okruh - Stavba č. 9515 Myslbekova - Prašný most

Na fiktivní cestě po trase Městského okruhu se nám dnes nabízí pro krátký informativní průjezd stavba č. 9515 Městský okruh v úseku Myslbekova - Prašný most. Je to jedna ze tří staveb, pokrývajících severní segment Městského okruhu, tj. úsek mezi souborem Strahovského tunelu (od ulice Myslbekova) a Pelc Tyrolkou.

Předmětem stavby Myslbekova – Prašný most je realizace části severního segmentu Městského okruhu, který je veden výhradně v tunelech. V úseku stavby je jedno připojení k místní uliční síti – v křižovatce Prašný most. Stavba MO Myslbekova – Prašný most není samostatně zprovoznitelná. Ze západu je přisazena ke 2. stavbě Strahovského tunelu (etapa 2B) a z východu navazuje na stavbu MO Prašný most – Špejchar. Teoretická možnost ukončení MO v křižovatce na Prašném mostě sice existuje, nikdo však tuto alternativu nepovažuje za reálnou. Ke svým sousedům je stavba Myslbekova – Prašný most fixována i úzkou vazbou na vzájemnou využitelnost technologických souborů pro řízení tunelů a dopravy.

Význam stavby

Hlavní význam stavby Myslbekova – Prašný most je systémový. Projeví se zejména v kontextu se zprovozněním celého severního segmentu Městského okruhu. Až se tak stane, pražský Městský okruh bude funkční již ve svých třech kvadrantech a k jeho úplnému uzavření bude nutné dokončit pouze jeho východní část. V širších souvislostech je severní segment Městského okruhu pro Prahu opravdu velmi významným prvkem. Po jeho dokončení se ve spolupůsobení s úsekem silničního okruhu Ruzyně – Suchdol – Březiněves objeví v území dvě nové kapacitní trasy, které odlehčí současnému jedinému možnému průjezdu ulicemi Patočkova - Milady Horákové – Veletržní.

Zprovoznění úseku okruhu Myslbekova – Prašný most se však příznivě projeví i v blízkém okolí stavby. Lze oprávněně předpokládat, že nabídka nové dopravní trasy odlehčí povrchové uliční síti. V současnosti se tady vyhrocují konflikty mezi různými druhy dopravy. Automobilová doprava tranzitních i místních vztahů se zde střetává s městskou hromadnou dopravou, kterou zastupují tramvaje i autobusy; do všeho, zejména v přestupních uzlech MHD, vstupují pěši.

Umístění a návrh stavby

Trasa okruhu v rámci zájmové stavby prochází velmi exponovaným územím. Dotýká se přímo území Pražské památkové rezervace a areálu Pražského hradu, v těsném kontaktu jsou obytné oblasti Břevnova, Střešovic a Dejvic. Již z prací, které předcházely dokumentaci pro uzemní rozhodnutí, bylo zřejmé, že v návrhu ob stojí pouze technická řešení s důsledným umístěním okruhu v podzemní úrovni.

Tomu odpovídá i návrh stavby předložený k územnímu řízení. Podle vydaného územního rozhodnutí se stavba Myslbekova – Prašný most v parteru města projevuje zejména v prostoru křižovatky Prašný most. Pod pásem barokních fortifikací zde protíná jednu z hlavních urbanistických os Dejvic – ulici Svatovítskou.

Přestože se hlavní dopravní koridor přesouvá do podzemí, zůstává na povrchu nemalý objem návazné dopravy se všemi dopady do prostorového obrazu města. Plošné nároky na komunikace jsou minimalizovány, ulice Milady Horákové zůstává ve shodných dimenzích se současným stavem, ulice Svatovítská se rozšiřuje, avšak v duchu regulačních linií vycházejících z Vítězného náměstí.



Vlevo křižovatka Malovanka /stavba Strahovský tunel/, vpravo křižovatka Prašný most /stavba Myslbekova – Prašný most/



Detail křižovatky Prašný most



Výdechový větrací objekt

Popis stavby – základní charakteristika

Stavba MO Myslbekova – Prašný most navazuje na západě na úsek okruhu připravovaný v rámci 2B stavby Strahovského tunelu. Styk obou staveb je v hloubeně části, v úseku trasy, kde jsou severní i jižní tunelové trouby od sebe konstrukčně odděleny. V západním hloubeném úseku stavby je navrženo technologické centrum, které je využíváno i pro sousední stavbu 2B Strahovského tunelu. Z technologického centra je veden vzduchotechnický kanál ukončený výdechovým objektem. Výdechový větrací objekt je situován na ploše vodojemu na nároží ulic U Laboratoře a Nad Octárnou. Pro jeho realizaci je přijata zásada jednoduchého tvaru s nedominantním architektonickým výrazem, co nejméně rušivě zasahujícího do prostředí.

Před bariérou hradebního pásu přechází konstrukce hloubených tunelů do ražené technologie. Trasa se dále inflexním směrovým obloukem stáčí pod ulici Jelení a směřuje do prostoru pod křižovatkou Prašný most. Ukončení raženého úseku je opět určováno linií historických hradeb. V koncovém, již opět hloubeném úseku se obě tunelové trouby spojí do konstrukce se společnou střední stěnou.

V úrovni nad tunely ve východním hloubeném úseku jsou v prostoru pod hradbami umístěny

podzemní garáže, které mají v půdorysu zčásti dvě a zčásti jedno podlaží. Dále na východ pokračuje Městský okruh další samostatnou stavbou MO Prašný most – Špejchar.

Napojení Městského okruhu k místní komunikační síti je umožněno v křižovatce Prašný most. Pouze její západní polovina je součástí popisované stavby. Výjezdová rampa se odpojuje z jižní tunelové trouby v hloubeném úseku a je vyústěna do křižovatky vstřícně proti ulici Svatovítská. Vjezdová rampa je směřována z ulice Svatovítská mimo světelně řízenou křižovátku přímo do hloubené části severní tunelové trouby. Obě rampy jsou z části zakryté a z části sevřené do opěrných stěn, které navazují na portály. Východní polovina křižovatky již územně přísluší stavbě Prašný most – Špejchar.

Stávající uliční síť je realizací stavby dotčena jen nepatrně. Třída Milady Horákové si ponechává stávající šířkovou dimenzi, ulice Svatovítská bude rozšířena, což si vyžaduje pře-stavbu mostu přes železniční trať.

Základní údaje

(dle dokumentace pro územní rozhodnutí)

V úseku popisované stavby je funkční třída Městského okruhu B1 reprezentována základním uspořádáním – 2x2 průběžné jízdní pruhy o šířce 3,5 m. V návaznosti na křižo-

vatky jsou k průběžným jízdním pásům přisazeny přípojovací a odpojovací pruhy šířky rovněž 3,5 m, které jsou vzájemně propojeny prodloužením manévrovacího úseku do sousvislého pruhu průletového. Ve výsledku jsou tak mezikřižovatkové úseky v uspořádání 2x3 pruhy. Tunelové úseky mezi odbočovací a připojovací rampou jsou dvoupruhové, stavebně jsou však přizpůsobeny pro nasazení nouzových závlivů. Průběžné nouzové pruhy nejsou navrženy.

CELKOVÁ DÉLKA TRASY	915 m
z toho - západní hloubený úsek	55 m
z toho - ražený střední úsek	552 m
z toho - východní hloubený úsek	308 m

Závěrem

Uvedený text popisuje pouze velmi stručně základní charakteristiky stavby Myslbekova – Prašný most, jak byly navrženy v dokumentaci pro územní rozhodnutí, které bylo vydáno a po všech odvoláních nabylo právní moci dne 6. 6. 2003.

V současné době se v PUDIS, a.s. pro stavbu zpracovává dokumentace pro stavební povolení.

Ing. Aleš Merta
generální ředitel PUDIS, a.s.



Křižovatka Prašný most /stavba Myslbekova – Prašný most/