

Stavba 513, Vestec – Lahovice

Základní údaje :

Délka trasy : 8,337 km + 1,758 km přivaděč Vestec
Kategorie : R 27,5/100
Mosty: 26 mostních objektů, z toho 236 m dlouhý most přes Vltavu
Tunely : 2 , 1937m třípruhový a 1924,2m dvoupruhový, 70m přesypaný
MÚK : 3 (Lahovice, Dolní Břežany, Písnice)

Dotčená katastrální území :

Hl.m. Praha : Lahovice, Zbraslav, Komořany, Točná, Cholupice, Písnice
Středočeský kraj : Hodkovice, Vestec, Zlatníky, Jesenice
Komunikace je uvedena v závazné části územních plánů všech dotčených obcí.

EIA :

Byla zpracována v dubnu 2000, stanovisko o hodnocení vlivu vydalo Ministerstvo životního prostředí 6.dubna 2001.

Územní rozhodnutí :

Bylo vydáno 16.4.2004 pod čj. MHMP-166745/2003/OST/Št, ale došlo celkem 5 odvolání obcí a občanů. Rozhodnutí o odvolání vydalo 29.října 2004 Ministerstvo pro místní rozvoj pod čj. 22914/2004-63/O-2208/04 a nabylo právní moci 26.listopadu 2004.

Stavebním úřadem na hlavní trasu je určen odbor dopravy MHMP, pro vodohospodářské stavby pak Úřad MČ 12. Drobné pozemní a dopravní stavby budou vydávat stavební úřady MČ 12 a dotčených obcí ve Středočeském kraji.

V rámci podrobného geologického průzkumu byla provedena v období 2.6.2003 – 29.3.2005 geologická průzkumná štola o celkové délce 1909m. Byla prováděna dovrchní ražbou z portálu Komořany a úpadní ražbou z portálu Cholupice. Současně byl proveden odvětrávací vrt na Nouzově.

Stavební řízení pro I.část stavby, která zahrnuje most přes Vltavu, tunely a hlavní trasu k nadjezdu Točná, bylo vydáno 15.6.2006 a nabylo právní moci 30.8.2006. Dále byla vydána příslušná rozhodnutí v kompetenci odborů městské části Praha 12.

Dne 14.12.2006 bylo požádáno o vydání stavebního povolení na II.část stavby, což je úsek od napojení na SOKP 512 v km 1,35 do km 6,2 u odboru dopravy MHMP.

Dodavatel stavby :

Vítězným uchazečem je „Sdružení Vestec – Lahovice“, složené ze SKANSKA DS a.s., SKANSKA BS a.s. a Alpine Mayreder s.r.o.

Staveniště na I.část stavby bylo předáno 2.10.2006, zhotovitel vyzván k zahájení prací k datu 1.12.2006. Stavební povolení na zařízení staveniště si zajišťuje zhotovitel vlastními silami.

Finanční náklady stavební části činí podle nejnižší nabídky 4 972 489 130.-Kč bez DPH. a budou pokryty z prostředků SFDI a z úvěru EIB.

Lhůta výstavby je 42 měsíců, zahájení stavby 1.12.2006.

Problematika stavby :

- stavba je situována na území hlavního města Prahy a v obcích Středočeského kraje, což vyvolává potřebu dvojnásobného počtu všech vyjádření
- odvolání obcí proti územnímu rozhodnutí vynutila změny v postupu uvádění do provozu v závislosti na realizaci dalších staveb jiných investorů (SOKP 513 může být uvedena do provozu až společně s SOKP 512 a obchvatem Jesenice, MÚK Dolní Břežany může být zprovozněna až po dokončení obchvatu Písnice, kde je investorem hl.m.Praha)
- Vzhledem k nízké ceně za výkupy ve Středočeském kraji (84.-Kč/m²) a z toho vyplývajícího nesouhlasu vlastníků se muselo přistoupit k zajištění pozemků vyvlastněním. Tento proces je podstatně složitější a časově náročnější. Nový vyvlastňovací zákon nařizuje náhradu za vyvlastnění podle ceny obvyklé, tj. na základě znaleckého posudku, ale podle zkušeností z této stavby je tato cena cca 8x vyšší než cena vyhlášková. Vyvlastňovací řízení pro II.část stavby SOKP 513 bylo téměř ukončeno v prosinci 2006. Ve třech případech se však vlastníci odvolali proti rozhodnutí o vyvlastnění. Vyvlastňovacím procesem se tato část stavby zpožďuje cca o ¾ roku a vyžádá si zvýšené náklady na výkup pozemků o cca 400 mil. Kč.
- stanoviska Městské části Praha 12 a OŽP MHMP brání přístupu na staveniště a provádění stavby, dodatečně se musí řešit nové trasy, nelze využít provizorní komunikaci k průzkumné štole. Příjezd přes areál VŠE na Točné byl magistrátem zamítnut z důvodu, že se jedná o lokalitu NATURA 2000 a zásah do lesa není možné povolit. (do téhož lesa byl však u druhého portálu povolen dočasný zábor přes 4.000m²). Byla proto navržena jiná provizorní přístupová cesta v délce cca 2 km, je požádáno o sloučené územní a stavební řízení. Návrh je však již nyní předmětem stížností některých obyvatel.
- Vliv nové normy na šířku tunelu. Směrnice Evropského parlamentu a Rady o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely a navazující norma o projektování tunelů pozemních komunikací upřesňují požadavky na stavbu a vybavení tunelů a tím vyvolávají potřebu nového posouzení tunelové stavby z hlediska plnění požadavků těchto dokumentů. Tato úprava by si vyžádala zvýšení nákladů o cca půl mil. Kč a zpoždění výstavby o cca půl roku. Touto úpravou však dojde ke zvýšení bezpečnosti v tunelu ,což je podloženo ve studii bezpečnosti a analýzy rizik zpracované v 12/2006 f. City plan. V současné době, tj. ke 31.5.2007, je již realizováno sejmutí ornice, demolice chat, zařízení staveniště v Komořanech i Cholupicích, zemní práce v Komořanech, odvodňovací štola a šachta, zahájena ražba jižního tunelu - třípruhového. Je vyraženo cca 120m.
- Bylo provedeno ohlášení přípravných prací na II.etapě celkem u 4 stavebních úřadů, začíná snímání ornice, aby mohl být proveden archeologický průzkum.