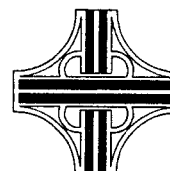


Objednatel:

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4



SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY STAVBA 518 RUZYŇĚ-SUCHDOL

Ateliér Silnice a dálnice – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 – Tel. 241440770, Fax 241440774, e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Jiří HERÁF podpis:	Zodpovědný projektant: Ing. Zdeňka HEROLDOVÁ podpis:	Generální ředitel: Ing. Marek SVOBODA	Zhotovitel:
Technická kontrola: Ing. Libor BROŽEK podpis:	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jiří HERÁF podpis:	Ředitel ateliéru SD: Ing. Libor BROŽEK	 PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém Bpv

Kraj: PRAHA, STŘEDOČESKÝ	Čís. zakázky: 03 361 9 000
Katastr.úz.: D.LIBOČ,RUZYŇĚ,P.KOPANINA,NEBUŠICE,HOROMĚŘICE,LYSOLAJE,SUCHDOL	Čís. akce: 98 109
Objednatel: ŘSD ČR, NA PANKRÁCI 56, 145 00 PRAHA 4	Datum: IX.–X. 2003
Akce: SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY STAVBA 518 RUZYŇĚ-SUCHDOL	Měřítko:
	Formát: 115 A4
	Stupeň: Souprava:
Příloha: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	DUR
	Čís. přílohy: A
	13

2. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

2.1. Vztah stavby k programu rozvoje sítě komunikací.

V souladu s usnesením vlády ČR 631 ze dne 10.11.1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005 a s jeho rozpracováním v usnesení rady ZHMP č. 306 ze dne 14.3.1995 o postupném převodu silničního okruhu kolem Prahy z majetku a správy města do majetku a správy České republiky, byly provedeny převody staveb 516 Třebonice - Řepy a 517 Řepy - Ruzyně po nabytí moci územního rozhodnutí. Další úseky silničního okruhu již v konkrétní investiční přípravě zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Silniční okruh byl tak zahrnut do sítě dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR a byl zařazen i do plánu jejich výstavby.

Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010, schválený usnesením vlády ČR č. 741/1999, řeší v určité míře nesoulad mezi intenzitou provozu a kapacitami dopravních sítí, zohledňuje potřeby národního hospodářství a bere v úvahu mezinárodní závazky ČR, které vyplývají z členství v ČR v NATO a jejího začleňování a budoucího vstupu do EU. Pro rozvoj stanovuje mimo jiné i prioritu v zajištění výstavby silničního okruhu kolem Prahy.

Stabilizace trasy silničního okruhu spadá do kompetence orgánů města, které ji provádějí prostřednictvím příslušné územně plánovací dokumentace. Příslušnou územně plánovací dokumentací je v tomto případě územní plán hl. m. Prahy. Podle tohoto materiálu je silniční okruh součástí nadřazené komunikační sítě v Praze. V dopravním systému města jsou mu přisouzeny tři základní funkce:

- Převedení vůči městu tranzitních dopravních vztahů - zajišťuje mimo vnitrostátní dopravy i kvalitní napojení ČR na evropskou dopravní síť
- Rozváděcí funkce pro vnější zdrojovou nebo cílovou dopravu - je charakterizována rozvedením vnější dopravy s cílem ve městě na příslušné radiální komunikace a naopak při výjezdu z města
- Spojovací funkce - propojuje tangenciálně jednotlivé cíle vnitřní dopravy ve vnějším kordonu města

Územní plán hlavního města Prahy definuje v širších vztazích nadřazených systémů silniční okruh jako významnou komunikaci propojující dálková spojení:

E 48	(R6)	Praha – Karlovy Vary – Bayreuth – Würzburg
E 50	(D5, D1)	Nurnberg – Praha – Brno – Košice
E 55	(D8, D3)	Berlín – Praha – České Budějovice – Linz
E 65	(D11, D1)	Sczetin – Hradec Králové – Praha – Brno – Budapest
E 67	(D11)	Praha – Wrocław - Warszawa

Stavby 518 a 519 uzavírají silniční okruh ze severozápadu. Jsou definovány „Technickými podklady pro vyhlášení veřejně prospěšných staveb silničního okruhu v úsecích Ruzyně – Suchdol i Suchdol - Březiněves“ jako komunikace v kategorii dle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997, par.3, odst.1, silnice I.třídy kat. R 34/100. Kategorie je podle zatížení mezikřížovatkových úseků přizpůsobena konkrétním podmínkám a požadavkům Vzorových listů staveb pozemních komunikací.

Dopravní význam předmětného segmentu SO v severním sektoru města je posilován skutečností, že v uliční síti města i regionu není v současné době v oblasti mezi mosty v Holešovicích a v Kralupech nad Vltavou k dispozici alternativní spojení obou vltavských břehů.

2.2. Dopravně výkonnostní požadavky, nehodovost, bezpečnost provozu.

Zprovoznění navrhované stavby SO 518 Ruzyně – Suchdol spolu se stavbou SO 519 Ruzyně - Březiněves se nahradí současné nevyhovující dopravní spojení dálnic D5 a D8, které vede buď trasami přes střední okruh města, nebo kapacitně nevyhovující komunikací okolo Prahy (II/101 t zv. aglomerační okruh). Tímto se odstraní ekologické zatížení okrajových sídlišť Prahy 6 + Prahy 8, zároveň se sníží četná nehodovost a zvýší se dopravní propustnost na těchto „současně dopravně saturovaných dopravních tazích. Snížením dopravní intenzity na sídlištních komunikacích, která jsou průjezdní dopravou mnohde zbytečně zatěžována, se zvýší bezpečnost především pěšího provozu a to i v územích navazujících na tyto komunikace.

Přepravní nároky na trasu silničního okruhu jsou respektovány navrhovaným technickým řešením kategorie silnice I. třídy, směrově rozdělené pro 2 x 3 jízdní pruhy s mimoúrovňovým křížením. V DÚR z r. 1999 byla, s ohledem výhledový stav zatížení sítě, presentována územní rezerva do prostoru vnitřních jízdních pruhů. Profil komunikace v běžné trase by byl budován ve dvou etapách s tím, že rezerva bude v podstatě připravena

v přilehlých částech středního dělicího pasu (viz vzorové příčné). Výsledky dopravních prognóz z posledního období uváděnou rezervu plně nepotvrdily

Presentované řešení silničního okruhu přispěje též ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a to zejména kanalizováním dopravy do směrově rozdělených jízdních pásů a dále pak vyloučením možných střetů s pěší dopravou. Dopravní připojení stáv. komunikací II.tř k silničnímu okruhu je řešeno zásadně mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK Ruzyně, MÚK Horoměřice, MÚK Výhledy a MÚK Rybářka). Křížení ostatních komunikací se silničním okruhem je řešeno vždy mimoúrovňově, vesměs nadjezdy. Uvedené komunikace jsou ve smyslu ČSN 736101 vybaveny bezpečnostními zařízeními a příslušným dopravním značením eliminujícím přímý styk s dopravou určenou pro „motorová vozidla“ na silničním okruhu.

V rámci stavby silničního okruhu budou též upraveny navazující úseky stávajících komunikací. Téměř všechny tyto komunikace budou absorbovat v průběhu stavby zvýšené dopravní zatížení a to nejen v důsledku vedení přepravních tras, ale i díky lokálním dopravním omezením, objížďkám atd. Jedná se zejména o zvýšené dopravní zatížení místních komunikací Horoměřic a napojení výjezdů z obce na sil. II/241 Suchdol – Černý Vůl. Křižovatky na výjezdech z obce na uvedenou silnici jsou již nyní zdrojem častých nehod. Z těchto důvodů bude nutné provést příslušné stavební úpravy i na silnici II/241 včetně prověření únosnosti a úpravy mostu přes Horoměřický potok na této silnici.

Stavební úpravy na uvedených komunikacích po zahájení stavby silničního okruhu a po jejím dokončení, jsou předmětem technického řešení samostatných stavebních objektů SO 122 a 123.

2.3. Dopravně ekonomická hlediska.

V rámci již dříve zpracovávaných podkladů navazujících staveb pro dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí dle zákona č. 244/ 1992 bylo dokladováno ekonomické hodnocení provozních nákladů automobilové dopravy – vozidel a komunikací vycházející z prognózy dopravního zatížení pro rok 2010. Byly posuzovány různé varianty vedení tras vzhledem k různým stavům intenzit dopravy s ohledem na jejím vedení v závislosti na dobudovávání silniční sítě:

- nové trasy komunikace silničního a městského okruhu
- nulové varianty – stávajícího dopravního spojení

Prognózy dopravního zatížení pro rok 2010 a pro výhled v uvedených profilech, podle údajů pro hodnocení variant EIA z r. 2000 a aktualizované prognózy z r. 2002 (v tabulce jsou údaje z průměrného pracovního dne, všechna vozidla/pomalá vozidla:

Srovnávací tabulka profilů:

PROFIL /období (zdroj)	2010 (EIA ÚDI 2000)	2010 (ÚDI 2002)	2010 (ÚDI 2002)BEZ MO	VÝHLED (ÚDI 2002)
MÚK LETIŠTĚ - MUK RUZYNĚ	71 000 / 2 800	68 200 / 3 760	79 500 / 4 400	74 800 / 3 710
MUK RUZYNĚ - MUK HOROMĚŘICE	51 800 / 2 500	53 500 / 3 220	63 100 / 3 880	53 000 / 2 250
MUK HOROMĚŘICE - MÚK VÝHLEDY	54 900 / 2 200	53 700 / 3 210	64 800 / 3 940	54 000 / 2 260
MÚK VÝHLEDY - MÚK RYBÁŘKA	55 700 / 4 800	53 600 / 3 090	63 000 / 3 760	53 200 / 2160
MÚK RYBÁŘKA - MÚK ČIMICE	77 200 / 5 800	57 400 / 3 360	80 200 / 4 390	60 600 / 2400

Výsledky předběžného hodnocení z dopravně ekonomického hlediska na stávajících komunikacích pro rok 2010 udává následující tabulka:

	SO V PROVOZU	SO NENÍ V PROVOZU
Spotřeba benzínu OA	2,095 mil. kg /rok	6,10 mil. kg/rok
Spotřeba nafty NA	0,600 mil. kg /rok	3,60 mil. kg/rok
Spotřeba času OA	0,58 mil. vzh /rok	2 ,00 mil. vzh /rok
Spotřeba času NA	0,05 mil. vzh /rok	0,34 mil. vzh /rok

Počet voz/km	OA	26,4 mil. vzk/rok	74,80 vzk/rok
Počet voz/km	NA	1,9 mil. vzk/rok	0,70 vzk/rok

2.4. Odstranění nebo snížení účinků stavby na životní prostředí.

Uvedením komunikací staveb SO 518 Ruzyně – Suchdol a SO 519 Suchdol – Březiněves do provozu dojde k soustředění automobilové dopravy na trasu silničního okruhu vybavenou mimoúrovňovými křižovatkami, které umožní dopravně plynulý tok, vedený vesměs mimo zastavěné uliční prostory. Tím dojde ke snížení zatížení automobilovým provozem stávajících komunikací v Praze 6, tj. Evropské, Drnovské, Jugoslávských partyzánů, Podbabské, staré zástavby Dejvic a komunikací v Praze 7 návazných na most Barikádníků.

Zatížení území podél nových komunikací silničního okruhu hlukem a exhalacemi bylo posuzováno v samostatných studiích. Jejich výsledky prokázaly, že nedochází k překročení hygienických limitů. Na třech místech je dodržení limitů hluku zabezpečeno ochranou (protihlukové zdi). Definování ploch a zástavby v rámci územního plánu vychází z této skutečnosti. Využití uvedených ploch musí tvořit bariéru pro navazující území.

Stávající obytné osídlení v bezprostřední blízkosti trasy komunikace SO 518 v oblastech Na padesátíku, Suchdola – Výhledy a Za Hájem, budou ochráněny příslušnými technickými prostředky. Detailně bude řešeno na podkladě aktualizace akustických poměrů.

2.5. Význam stavby z regionálních hledisek

Stavby komunikací SO 518 Ruzyně – Suchdol a SO 519 Suchdol – Březiněves jsou součástí výhledového řešení silničního okruhu kolem Prahy, který by měl zajišťovat následující dopravní funkce:

- Převedení tranzitní dopravy mimo město a propojení dálnic a dopravně významných silnic vstupujících do Prahy
- Rozvedení zdrojové a cílové dopravy z komunikací přicházejících z vnějších území na příslušné městské komunikace.
- Rozvedení dopravního spojení území ležících podél silničního okruhu.

Dobudováním komunikací městského a silničního okruhu, včetně jejich vzájemného propojení a propojení s ostatními dopravními systémy (metro, rychlodráha, letiště) by mělo dojít k určitému optimálnímu stavu a vzájemné vyváženosti všech druhů doprav.

2.6. Soulad s územně plánovací dokumentací

Územní plán hl. m. Prahy

Od roku 1994 byl na území hl. m. Prahy v platnosti "Územní plán hl. m. Prahy - plán využití ploch - stabilizovaná území". Tento plán spolu se změnami a doplňky v podstatě vymezil dva druhy území: stabilizovaná a nestabilizovaná. Nestabilizovaná území zde byla rozdělena do čtyř kategorií. Koridor pro stavby SO 518 a SO 519 spadal do tzv. nestabilizovaných území v kategorii:

„Území a plochy, jejichž způsob využití je závislý na rozhodnutí o výhledovém řešení dopravní obsluhy města“.

Po projednání konceptu územního plánu bylo Souborné stanovisko ke konceptu územního plánu bylo schváleno Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 22/19 ze dne 31.10.1996.

Zpracovaný návrh územního plánu hl. m. Prahy byl projednán a schválen 9.9.1999 usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 10/05 s účinností od 1.1.2000. Umístění staveb SO 518 a SO 519 tak bylo územně stabilizováno.

Územní plán VUC Pražský region

Územní oblast silničního okruhu spadá do zájmového území pražského regionu. Koncept Územní prognózy pražského regionu byl zpracován v závěru roku 1994 a následně včetně souborného stanoviska projednán.

Následně byla zhotovena pracovní verze návrhu územního plánu. Rozhodnutím pořizovatele bylo přerušeno její projednávání s tím, že cca do konce roku 2000 měla být předložena k projednání přepracovaná dokumentace ve standardním stupni tj. v konceptu územního plánu včetně koncepční dokumentace EIA. V současné době jsou práce na územním plánu VUC pozastaveny.

Stavební uzávěra

V návaznosti na schválení Souborného stanoviska ke konceptu územního plánu vydal odbor územního rozhodování Magistrátu hl. m. Prahy pod značkou 123033/97 OUR/DI/Ex dne 23.4.1997 rozhodnutí o stavební uzávěře pro nadřazenou komunikační síť hl. m. Prahy.

Stavební uzávěra je definována pro trasy silničního okruhu podle územního plánu hl. m. Prahy.

Veřejná prospěšnost staveb

Stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves jsou dokumentovány „Technickými podklady pro vyhlášení veřejně prospěšné stavby“ a to zvláště pro úseky Ruzyně-Suchdol i Suchdol-Březiněves z dubna 1998. Uvedený podklad nebyl investorem vzhledem k termínovému souběhu s projednáváním konceptu územního plánu hl. m. Prahy předložen ke schválení.

Veřejná prospěšnost staveb je podle stavebního zákona dána schváleným územním plánem, kde jsou stavby silničního okruhu v hranicích hl. m. Prahy uvedeny v seznamu veřejně prospěšných staveb v kategorii DK pod pořadovým číslem číslem 3.

Dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí (EIA)

Dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí dle zákona 244/1992 Sb. byla zpracována samostatně pro stavby 518 a 519 v lednu 1999.

Po jejím prostudování příslušným orgánem (Ministerstvo životního prostředí ČR) bylo ze strany MŽP požádáno o její doplnění a to v celku pro celý úsek Ruzyně – Březiněves, tj. souhrnně pro obě stavby 518 i 519. Doplněná studie EIA v požadovaném rozsahu hodnocení variant byla zpracována v roce 2000, posudek dle zák. 244/1992 Sb. v X.2001. Stanovisko o hodnocení vlivů podle § 11 téhož zákona, ve znění zákona č.132/2000 Sb. bylo vydáno MŽP 30.4.2002 pod č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02e.o.

2.7. Předchozí studie vyhledávající umístění stavby.

Krajinný relief severního okraje Prahy je charakteristický utvářením vyvýšených terénních teras oddělených hluboko zaříznutými údolími Vltavy a jejich přítoků.

Podmínky pro průchod takto významné komunikace nejsou nikterak jednoduché.

Většina dosavadních řešení se s mírnými korekcemi přidržuje koridoru, procházejícího napříč Suchdolskou terasou jižně od historického jádra Suchdola.

Několikrát v historii byla prověřována rovněž možnost trasování okruhu severněji, přes roztockou terasu v prostoru mezi Roztoky, Žalovem a Husincem. Alternativy tras jižně od Suchdola jsou v historii úvah o trase okruhu výjimkou a souvisejí spíše s polemickými názory na celkový dopravní koncept města Prahy.

Pro skupinu variant, zabývajících se „severní“ nebo „roztockou“ trasou byla výchozí tzv. varianta „S“, variantně sledovaná již od 70 let.

Výchozím bodem pro všechny severní trasy je prostor jižně od Přední Kopaniny, odkud okruh směřuje do severozápadního obchvatu Horoměřic. Dále kříží silnice II/240 a II/241. Pokračuje přechodem přes Unětické údolí až do souběhu se sil. III/2421. Poloha přemostění Vltavy v této variantě je stabilizována návaznými úseky.

Další varianty SA, SB a SC jsou v podstatě dílčími modifikacemi této varianty.

Výchozím a společným bodem severních a jižních variant okruhu je území mezi Nebušicemi a Přední Kopaninou. V jižní variantě se okruh stáčí dvěma oblouky k Suchdolu. Územím Suchdola prochází západovýchodním směrem. Vltavské údolí překonává tato varianta mostem jižně od Rostockého háje .

Další odvozené varianty J1, J2, J3 detailně řešily pouze výškovou polohu a míru zakrytí trasy v Suchdole.

Další prověřované varianty 1 A 2 se snahou vysunout okruh mimo zastavěná území do chráněných území Kozích hřbetů lze považovat za zcela nepřijatelné.

Cílem další varianty K bylo vyhnout se průchodu Suchdolem v tradiční západovýchodní stopě v souběhu se severní hranou Šáreckého údolí, dále mezi Sedleckým hájem a zástavbou Suchdola po hraně vltavského údolí a obloukem se navazující na mostní trasu varianty J. Trasa je značně konfliktní se zájmy ochrany přírody.

Varianta DUA radikálně přehodnotila celoměstskou koncepci dopravy a to spojením městského a expresního okruhu do jedné trasy. Její hodnocení bylo velmi skeptické a bylo považováno za neprojednatelné a nerealizovatelné.

Varianta „C“ sleduje trasu přes Suchdol obloukem vedeným jihozápadně od Zemědělské univerzity při ul. V Kladivech. V prostoru dnešní skládky byla navržena křižovatka s přívaděčem (ul. Kamýckou). Dále trasa pokračovala podél hrany sedlecké stráně na most v poloze prakticky totožné s variantou „J“. Celá tato trasa byla navržena v hloubeném tunelu.

V posledních studijních dokumentech byl sledován zejména nejkonfliktnější průchod trasy a to oblastí samotného Suchdola. Z tohoto hlediska zůstali v podstatě dvě možné trasy průchodu, které jsou presentovány v zadávacích podmínkách pro návrh vyhlášení veřejně prospěšné stavby.

Technická studie variant EIA

Podle požadavku MŽP v r. 2000 byly posuzovány varianty trasy silničního okruhu, které jsou situovány severněji. Od trasy „J“ nejbližší varianta „T“ prochází západně od Tuchoměřic a Velkých Přílepech, dále směřuje severně mezi Tursko a Libčice nad Vltavou do polohy přemostění Vltavy po jižním okraji Kralup. Na pravém břehu Vltavy je trasována do křižovatky na D8 v Úžicích.

Mezi těmito extrémními polohami jsou položeny další posuzované varianty „Sc“ „Sd“ a „Ss“, které přecházejí Vltavu severně (Ss) a jižně (Sc a Sd) od Husince. Jejich společný koncový úsek navazuje na dálnici D8 v nově založené křižovatce severně od Zdib.

Z východu vymezuje zájmové území stavby trasa dálnice D8 mezi Úžicemi a Březiněvsí. Pro varianty řady „S“ je vzhledem k očekávaným intenzitám nutno uvažovat s rozšířením stávající dálnice D8 v úseku mezi napojením ve Zdibech a Březiněvsí na šestipruh.

Z pohledu širších dopravních vztahů, územních souvislostí a konkrétních účinků staveb se však zájmové území rozšiřuje na rozlehlejší území. Podle konkrétní varianty jsou očekávané intenzity dopravy i na velmi vzdálených komunikacích (viz např. městský okruh) výrazně odlišné. Zájmová oblast staveb z titulu jejich účinků tak zahrnuje nejen vlastní trasovací koridor, ale i široké plošné území pražského regionu včetně vnitřního města.

2.8. Umístění stavby z hlediska vlivů na životní prostředí

Účinek dokončené stavby se promítne plošně v severní oblasti pražského regionu, ale významně i na komunikacích vnitřního města. Ve spolupůsobení v celém dopravním systému města a regionu se tak na komunikační síti plošně projeví přerozdělení tranzitních vnějších i vnitřních dopravních vztahů. Automobilová doprava tak bude ve větším podílu soustředěna na nadřazenou komunikační síť, kde jsou reálné podmínky pro zajištění ochrany obyvatel před nepříznivými vlivy z dopravy.

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí doporučila rozsáhlý soubor opatření pro minimalizaci negativních účinků z realizace i provozu stavby. Ta jsou zahrnuta do technického řešení stavby. Optimalizací prostorového vedení trasy byly minimalizovány střety s botanicky, zoologicky a krajinářsky významnými lokalitami.

a). znečištění ovzduší.

Podle závěrů zpracované exhalanční studie lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené automobilovým provozem po silničním okruhu v úseku mezi Ruzyní a Suchdolem nebude překračovat běžné imisní limity. Situace s nadlimitním překročením a to pouze v bezprostřední blízkosti komunikace by se neměly vyskytovat s četností větší, než 20 hodin/rok, t. j. v inverzních situacích při nepříznivých rozptylových podmínkách.

b). úroveň hluku.

Hlukové studie byly zpracovávány na dopravní zatížení zadané k DÚR 1999, přepočtené k technické studii variant EIA a aktualizované k DÚR 2003.

Výsledky prokázaly, že nedochází k překročení hygienických limitů. Na třech místech je dodržení limitů hluku zabezpečeno ochranou (protihlukovými zdmi), jedná se o lokality Na padesátníku, Na Výhledech a Za hájem. Definované protihlukové opatření (zdi), zajistí snížení hladiny hluku pod úroveň hygienického limitu. Na základě výše uvedených skutečností lze považovat stavbu silničního okruhu v posuzovaných lokalitách z akustického hlediska za stavbu, která hlukovou situaci v okolí vedení trasy výrazně neovlivní ani jí lokálně nezhorší.

Aktualizovaná hluková studie zpracovaná v X. 2003 prokázala, že kompenzační opatření v podobě protihlukových stěn (s upřesněnými parametry), na základě podmínek „Stanoviska o hodnocení vlivů“ zajistí udržení hlukového zatížení z automobilového provozu pod limitní hygienické hodnoty.

c). odvodnění.

V důsledku automobilového provozu vzniká na komunikaci chronické a havarijní znečištění ropnými látkami a prašností. Sezónní znečištění vzniká při zimní údržbě vozovky. Účinnost navrhovaných dešťových usazovacích nádrží je 80 – 90 % ropných látek a těžkých kovů. Komunikace stavby 518 silničního okruhu

Ruzyně – Suchdol budou odvodňovány do nových DUN umístěných podél trasy. Odvodňovacími recipienty budou Kopaninský potok, Horoměřický potok a Vltava.

Ze všeobecných výsledků monitorování v zahraničí vyplývá, že ohrožení kvality podzemních vod silničním provozem není výrazné. K ohrožení může dojít při haváriích motorových vozidel a cisteren. Za tímto účely bude v dalších stupních řešen v rámci stavby monitoring podzemní vody a příslušné havarijní plány.

d). Vliv na floru , faunu a na ekosystémy.

Trasa je navržena převážně na intenzivně využívané půdě s téměř zanedbatelnou plochou trvalých travních porostů. Převládá zde orná půda s pěstováním hospodářských plodin. Trvalá vegetace v okolí zemědělsky intenzivně využívaných polí je značně ruderalizována s převážným podílem nitrofilních druhů a z hlediska ochrany přírody nemá žádný význam. Vývoj do budoucna v zájmovém území nepředpokládá větší nárůst eutrofyzace ze splachů hnojiv z polí.

Největší význam z hlediska fauny a flory a zároveň nejohroženější území stavbou přímo zasažené, je území Sedleckých skal.

Negativní vliv na toto celé území v průběhu realizace stavby i v průběhu samotného provozu na SO bude samotným technickým návrhem stavby i opatřeními při provádění stavby (viz POV) minimalizován. Obtížné je však ho zcela kompenzovat.

e). vliv na antropogenní systémy.

Mezi vlivy na obyvatelstvo z těchto hledisek patří hlukové a imisní zatížení, znehodnocení prostředí, narušení pohody a dělicí účinky.

Z akustického hlediska stavba SO výrazně neovlivní hlukovou situaci v okolí vedení trasy. Technická opatření umožní udržení hladiny hluku na příslušných hygienických limitech.

Z hlediska znečištění ovzduší by v zájmovém území neměli být překročeny imisní limity průměrných ročních koncentrací sledovaných látek. Z hlediska průměrných ročních koncentrací je možné globálně v oblasti Suchdola očekávat výraznější nárůst koncentrací NOx, i když ani tento nárůst by neměl překročit limitní hodnotu 80 mg/m³.

Další vlivy na obyvatelstvo souvisejí s výstavbou silničního okruhu a jeho přítomnosti v krajině. Dělicí účinky spočívají v rozdělení souvislého území koridorem silničního okruhu a tím částečného narušení stávajícího systému komunikací. Faktor pohody během stavby bude částečně narušen zejména sídelní oblasti Suchdola. Zmírnění jeho narušení je předmětem zajištění náhradních a rovnocenných tras + dokonale zpracovaného a projednaného harmonogramu postupu výstavby (v dalším stupni projektové přípravy).

2.9. Umístění stavby z hlediska odnětí zemědě. a lesního půdního fondu

Předmětná stavba silničního prochází přes katastrální území Dolní Liboc, Ruzyně, Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol, a Sedlec.

Z hlediska celkového záboru v rámci stavby SO 518 jednoznačně převládají zábory zemědělského půdního fondu. Zábor lesního půdního fondu (PUPIL) stavbou byl specifikován v minimálním rozsahu 1716 m³. Trvalý zábor zemědělského půdního fondu bude činit cca 90,2 ha. Podrobná specifikace je obsažena v záborovém elaborátu - viz příloha C-1. Problém obvyklého velkého bilančního přebytku ornice (cca 300 tis./ m³) bude řešen kromě využití pro vlastní stavbu, jeho možným využitím pro zúrodnění mělkých skeletových půd v okolí komunikace silničního okruhu, nebo obdobně, jako přebytky zeminy (rekultivace).

3. PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY, VČETNĚ USTANOVENÍ SMĚRNICE EU

Jsou dány vyhláškou 137 Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 9.6.1998 o obecných technických požadavcích na výstavbu. Požadavky obsažené v části první až třetí této vyhlášky platí pro všechny druhy staveb. V části druhé, této vyhlášky § 15 – 28 jsou v souladu s ustanovením a směrnicí EU specifikovány obecné požadavky na bezpečnost a užití vlastnosti staveb.

Mezinárodní vliv na podobu vyhlášky se projevil především aplikací směrnice Rady ES o stavebních výrobcích (směrnice č.89/106/EHS z 12.12.1988), přesněji řečeno v důsledném zapracování šesti skupin základních požadavků obsažených v příloze směrnice a stanovících požadavky veřejného zájmu na stavební výrobky a přeneseně pak na stavby a jejich konstrukce. Jde o požadavky :

- a) mechanická odolnost a stabilita,
- b) požární bezpečnost,
- c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,

- d) ochrana proti hluku
- e) bezpečnost při užívání,
- f) úspora energie a ochrana tepla.

Tyto požadavky musí stavba splňovat při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu předpokládané životnosti a existence.

K evropské směrnici byly vypracovány tzv. **interpretační dokumenty**, které v určitém slova smyslu jsou prováděcími předpisy směrnice, avšak sami o sobě neobsahují většinou technické parametry a požadavky.

Vliv evropské směrnice 89/106/EHS se ve skladbě vyhlášky projevuje ve třech zásadních souvislostech: v obecné poloze v části druhé, kde bez vztahu ke konkrétním konstrukcím nebo objektům se vyrovnává s nároky na stavby ve smyslu výše uvedených zásad, dále v části třetí, kde jsou obsaženy již konkrétní požadavky na stavební konstrukce a technická zařízení staveb, a konečně v části čtvrté, kde jsou vysloveny požadavky na vybrané druhy stavebních objektů.

V rámci stavby 518 Ruzyně – Suchdol silničního okruhu kolem Prahy platí výše specifikované požadavky zejména pro pozemní, tunelové a mostní objekty a pro objekty zařízení stavenišť. Ostatních objektů stavby se specifikované požadavky týkají vesměs okrajově, nebo v souvislosti s jinými stavebními činnostmi.

4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÍCÍ STAVBU

a). Druh komunikace a její funkce

Silniční okruh kolem Prahy náleží k nadřazené komunikační síti, zabezpečující realizování vnějších dopravních vztahů, mimo dopravního centra.

S ohledem na návazné stavby je silniční okruh předmětné SO 518 navržen podle své urbanisticko dopravní funkce a podle dopravního významu jako rychlostní komunikace R 34/100 podle ČSN 736101

V oblasti průchodu zakrytou částí v tunelu jsou navrženy, ve smyslu ČSN 737507, v každém směru jízdní pruhy 3 x 3,75 s vodíci a odraznými pruhy po obou stranách u obslužných chodníků.

Toto šířkové uspořádání umožní při údržbě a opravách i event. dočasné provizorní převedení provozu (systémem 2+1) do jedné tunelové roury.

Přivaděč Rybářka je navržen jako místní sběrná komunikace v kategorii MS 9/50 podle ČSN 736110.

b). důvody vyvolávající potřebu stavby

Hlavní město Praha je politickým, ekonomickým, kulturním a turistickým centrem celostátního i mezinárodního významu. V jeho správních hranicích žije na rozloze cca 500 km² 1,2 mil. obyvatel.

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy neustále stoupá a od roku 1990 se zvýšil o cca 70%. Stupeň automobilizace dosáhl již hodnoty 1 : 2. Praha tím dostihla i nejmotorizovanější západoevropská města.

Ještě rychleji než počet osobních automobilů roste na území města automobilový provoz. Od roku 1990 je to nárůst o téměř 105 %. Relativní míra nárůstu dopravních výkonů je po roce 1990 v Praze 3x vyšší, než na ostatním území státu.

Již v období 70 let byla zahájena výstavba vnějšího a vnitřního silničního okruhu.

V důsledku politických a hospodářských změn v ČR došlo k přerušení a omezení této výstavby. Dané koridory byly zpochybněny a v některých místech i zastaveny.

Z těchto důvodů byl zpracován a předložen v roce 1998 nový návrh Územního plánu hlavního Prahy, který byl v r. 1999 projednán.

Vzhledem k celkovému zpoždění nejen vlastní výstavby silničních okruhů ale i v minulosti omezení investic do oprav a rekonstrukcí dopravních tras vzniká v současné době v hlavním městě, na hlavních i vedlejších tazích, k vyčerpání kapacity a k saturaci dopravou. Negativní důsledky vlivu na životní prostředí jsou tomuto přímo úměrné.

c). účel a cíle stavby

Hlavním účelem a cílem výstavby silničního okruhu kolem Prahy v souladu s dopravním řešením návrhu územního plánu je vytvořit v Praze odpovídající integrovanou dopravní soustavu, schopnou s minimálními negativními dopady na životní prostředí zajistit odpovídající dopravní obsluhu města a jeho okolí.

Naplnění tohoto cíle prezentuje vytvoření takových podmínek pro automobilovou dopravu aby rozhodující část přepravních výkonů se soustředila na síť nadřazených městských komunikací vedených a stavebně

technicky uspořádaných způsobem vyhovujícím jak požadavkům plynulého provozu, tak i potřebám tvorby a ochrany životního prostředí.

Na základě hodnocení ve smyslu zákona 244/92 Sb. O hodnocení vlivu stavby na životní prostředí možno konstatovat, že trasa stavby SO 518 včetně návazných staveb, v souladu s projednaným návrhem Územního plánu hl. města Prahy těmto požadavkům podmínečně vyhovuje. Je však nutné akceptovat navrhovaná ochranná a kompenzační opatření specifikovaná v uvedeném hodnocení.

d). Způsob dosažení cílů

Základní podmínkou dosažení projektovaných parametrů předkládané stavby a tudíž její možné realizace, je potvrzení navrženého území stavby v územním řízení a následné vydání územního rozhodnutí

Předkládaná trasa silničního ve zpracovávané aktualizaci DÚR je zde definována ve smyslu projednaného a schváleného návrhu územního plánu.

Hlavním atributem pro zpracování projektové dokumentace je nejen její technická správnost ale i reálnost jejího projednání včetně splnění daných požadavků za účelem získání územního rozhodnutí.

e). Celkový rozsah

Základní rozsah stavby byl v podstatě stanoven v zadávacích podmínkách pro její zpracování. V průběhu prací byly jednotlivé údaje a parametry ještě upřesňovány:

Základní parametry trasv stavby SO 518 RUZYŇĚ - SUCHDOL

Komunikace SO hlavní trasa kat. R 34/100 (km 28,91 - 38,31)	celková délka:	9,40 km
Přivaděč Rybářka kat. MS 9/50	celková délka :	1,92 km
Křižovatky /z toho MÚK	počet :	5/ 4
Mostní objekty / z toho nadjezdy:	počet :	13/ 9
Tunel hlavní trasy (Suchol):	celková délka:	1,77 resp. 1,98 km
Tunel přivaděče (Rybářka):	celková délka:	0,86 km

Objem zemních prací (z rozhodujících objektů stavby)

Výkopy celkem:	cca :	3 477 tis. m3
Z toho pro tunely:	cca:	1 300 tis. m3
Násypy a zásypy celkem:	cca:	809 tis. m3
Z toho pro tunely:	cca	545 tis. m3