



13

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC PRAHA NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4	OBJEDNATEL
SOKP - č. 519 SUCHDOL - BŘEZINĚVES	

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-PRAHA

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BpV

PUDIS a.s. Nad Vodovodem 2/169, Praha 10, PSČ 100 31 Projektová a konzultační společnost	<i>Gen. ředitel:</i> Ing. A. Merta	
	<i>Razítko střediska:</i>	
<i>Vypracoval:</i> Ing. Jan Petr a kolektiv	<i>Vedoucí projektant:</i> —	<i>Ředitel střediska:</i> Ing. L. Mikeš
<i>Hlavní inženýr projektu:</i> Ing. Jan Petr	<i>Kontroloval:</i> Ing. L. Mikeš	
<i>Investor:</i> Ředitelství silnic a dálnic	Na Pankráci 56 Praha 4	
Silniční okruh kolem Prahy stavba č. 519 Suchdol – Březineves Dokumentace pro územní rozhodnutí	<i>Měřítko:</i> —	<i>Formát:</i> —
	<i>Datum:</i> 15.8.2003	
A. Průvodní zpráva	<i>Č. zak.:</i> 1-8108-0001-01	
	<i>Stupeň:</i> DUR	<i>Číslo přílohy:</i> A.

2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

2.1. Základní údaje o stavbě

- **Předmětem stavby** je novostavba pozemní komunikace – část silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v severozápadním kvadrantu.
- **Rozsah stavby** je definován rozhraními se sousedními úseky SOKP na levém břehu Vltavy (stavba 518) a v MÚK Březiněves (stavba 520) a její celková délka v ose SOKP je cca 6,679 km.Součástí stavby jsou tři mosty v trase SOKP (přes Vltavu, údolí Čimického potoka a údolí Dražanského potoka), tunel Zámky navazující na most přes Vltavu, tři přemostění SOKP pro převedení biokoridorů a tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK Čimická, MÚK Ústecká a část MÚK Březiněves).

2.2. Význam stavby

- **Vztah k programu rozvoje sítě PK**

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 , zejména stavby 514 Sliveneč - Lahovice, 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves již připravuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

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

- **Význam stavby z regionálních a místních hledisek**

Zprovoznění silničního okruhu bude mít pro město v souladu s jeho funkcí význam pro dopravu vnitřní, vnější i tranzitní. Rozbor poměru očekávaných intenzit podle zdrojů je doložen v části B.2.2. dokumentace. Z rozboru je zřejmé, že přibližně jedna čtvrtina intenzit na okruhu má zdroj v regionální a tranzitní dopravě.

V dopravním systému města jsou mu přisouzeny tři základní funkce:

Převedení tranzitních dopravních vztahů - zajišťuje mimo vnitrostátní dopravy i kvalitní napojení ČR na evropskou dopravní síť

Rozváděcí funkce - 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 na vnějším kordonu města

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

- **Zdůvodnění stavby**

Hlavní město Praha prochází obdobím strmého nárůstu počtu motorových vozidel, ale zároveň i jejich dopravních výkonů. V souhrnu opatření jak stále zhoršující se dopravní situaci v centrální zóně ale i na okrajích města řešit, má nezastupitelný význam urychlená dostavba nadřazené komunikační sítě. Hlavní uliční síť města je vytvářena vybranými komunikacemi, které jsou vybavovány tak, aby na sebe mohly soustředit rozhodující podíl dopravy. Silniční okruh kolem Prahy je její systémovou součástí.

Stavba č. 519 je součástí systému komunikační sítě definované návrhem územního plánu hl. m. Prahy. Kapacitní požadavky na trasu silničního okruhu jsou odvozeny od nároků vyplývajících z kompletního dobudování systému.

V provozní etapě ke zprovoznění stavby se předpokládá funkčnost celého západního a severního segmentu okruhu. Nabídka nového dopravního propojení obou vltavských břehů se příznivě projeví zejména v oblastech Prahy 6 a 7, kudy je v současnosti vyznačena trasa městského okruhu. Vznikne tak kapacitně vybavená dopravní trasa, která v průmětu komunikačního skeletu města odlehčí přetíženým ulicím. Snížením dopravních intenzit na stávajících dopravně saturovaných tazích se smíšeným provozem včetně pěších se zvýší bezpečnost provozu.

Posouzení ekonomie dopravní investice je při zahrnutí všech hledisek velmi obtížné. S ohledem na předpokládanou etapizaci výstavby a tím i na postupné účinky jednotlivých prvků dopravního systému je nestabilní i zadání dopravních charakteristik vstupujících do výpočtu. Z dříve zpracovávaných podkladů lze však odvodit základní výstupy hodnotící provozní náklady automobilové dopravy, vycházející z prognózy dopravního zatížení pro rok 2010. V posuzovaných stavech včetně a bez silničního okruhu se v kategoriích spotřeba pohonných hmot, spotřeba času a počet najetých vozokilometrů jeví varianta se silničním okruhem výrazně příznivější.

2.3. Předpokládaný průběh výstavby

Se znalostí problematiky projednávání staveb obdobného charakteru lze jeho časový průběh pouze zhruba odhadovat. V optimálním případě lze očekávat zahájení stavby v letech 2005-2006 a její zprovoznění asi o 4 roky později.

Stavba silničního okruhu č. 519 Suchdol – Březiněves není samostatně zprovoznitelným celkem bez zajištění návaznosti k úseku SOKP stavby č. 518 Ruzyně – Suchdol.

Celý úsek silničního okruhu mezi Suchdolem a Březiněvsí by měl být uveden do provozu najednou, společně se stavbou 518 v úseku Ruzyně – Březiněves.

2.4. Navržené umístění

- Charakteristika zájmového území a jeho dosavadního využití

V úseku trasy SO je možné vymežit dva krajinné celky odlišující se zejména terénní morfologií a podílem zástavby, zemědělských ploch a přírodních prvků.

Údolí Vltavy se strmými srázy Sedleckých skal a Zámků přechází východním směrem do zvlněných partií s hluboko zařiznutými potoky – Čimickým a Drahanským. Údolí potoků zde vytvářejí zelené koridory zapuštěné do zemědělské krajiny a tvoří v krajině předěly s významnou estetickou hodnotou.

Krajinný celek Chabry – Březiněves je charakterizován velkými, málo členěnými plochami polí, stoupajícími plynule k mírně zaoblenému horizontu mezi obcemi Zdiby a Ďáblice.

Krajina je povětšinou intenzivně zemědělsky využívána a tvoří volný přechod mezi okrajem města a zemědělskými lány Polabí.

Trasa prochází územím, kde má osídlení rozmanité formy. Kompaktní zástavba přilehlých obcí je rozměňována chatovými a zahrádkářskými osadami. Historická sídla byla postupně připojována ku Praze a jsou poznamenána urbanismem okraje velkoměsta.

Většinu zájmového území zaujímají intenzivně využívaná pole a ruderální plochy s roztroušenou stromovou nebo keřovou vegetací v podobě větrolamů a remízů.

Z původního vegetačního krytu se v území dochovaly jen zbytky. Lesní porosty se udržely pouze na špatně přístupných místech a i zde nejsou povětšinou hodnotné. Přirozená druhová skladba, kterou jsou dubo-habrové háje, byla potlačena a zůstává pouze ve fragmentech.

Z nelesní původní vegetace jsou cenná společenstva skalních stepí, které se nacházejí na svazích v chráněných územích.

Pro faunu jsou nejhodnotnější údolí Čimického a Drahanského potoka. Významné jsou také skalní srázy a niva obou břehů Vltavy.

Ve smyslu geomorfologického členění leží dotčené území na rozhraní dvou orografických soustav. Typickými představiteli zde jsou Zdibská a Čakovická tabule. Zdibská tabule je charakterem reliéfu velmi plochá pahorkatina na pravém břehu Vltavy. Leží převážně na mladotřetihorách a čtvrtohorních říčních pískách. V místech zařezávání přítoků Vltavy pak na obnažených starších horninách.

Zájmové území je budováno převážně horninami svrchního proterozoika, paleozoika, svrchní křídly, pleistocénu a kvartéru.

Sesuvná území ani jednotlivé sesuvy se v území nenacházejí.

V území dotčeném stavbou se podle registru zásob nerostných surovin Geofondu nenacházejí žádná ložiska nerostných surovin ani jejich prognózní zásoby.

Rovněž se zde nenacházejí poddolovaná území.

Převážná část stavby vede po zemědělsky užívaných pozemcích. Lokalita patří do řepařské výrobní oblasti. V zájmovém území se vyskytují převážně půdní regiony černozemí ze spraší a regiony hnědozemí ze spraší a prachovic.

- **Soulad umístění stavby s územně plánovací dokumentací**

Na základě dopracování čistopisu ÚPn sídelního útvaru hl. m. Prahy k 1. 1. 2000 a vydání Vyhlášky o závazné části ÚPn s účinností od téhož data byla trasa SOKP, stavba č. 519, uvedena do souladu s tímto ÚPn. Soulad byl doložen studií „Ověření souladu DÚR s ÚPn hl. m. Prahy“, vydanou XII/2002. Trasa SOKP, prezentovaná v této studii, je dodržena ve zpracovávané aktualizaci DÚR.

Stavba silničního okruhu je umístěna na území Prahy a na území okresu Praha východ. Dotýká se zájmů správních území m.č. Suchdol, obvodu Prahy 8 a městských částí Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice a obce Zdiby.

K Vltavě levobřežní část se nachází na k.ú. Suchdol. Na pravém břehu přechází do k.ú. Bohnice, dále protíná k.ú. Čimice a Dolní Chabry. V nejsevernější části opouští trasa území hl.m. Prahy a opět se vrací na k.ú. Březiněves a Ďáblice.

2.5. Celkový dopad stavby do zájmového území a navrhovaná opatření

- **Účelnost stavby**

Stavba je součástí silničního okruhu kolem Prahy, který propojuje radiální komunikace vstupující na území hlavního města a převádí mezi nimi dopravu mimo jeho centrální oblast. Rovněž umožňuje realizovat bez zatížení komunikací centra dopravní vztahy mezi okrajovými částmi města.

- **Ovlivnění ŽP a krajiny**

Stavba podobného charakteru působí v krajině vždy jako předěl a je nutno počítat se zvýšenou hladinou hluku a exhalací z automobilového provozu. Nutno však uvážit, že při plynulém provozu na silnicích dálničního typu vzniká méně škodlivin, než při provozu na silnicích nižší kategorie s výrazně méně plynulým provozem, po nichž by byly potřebné dopravní vztahy realizovány.

- **Opatření na minimalizaci účinku stavby na ŽP**

Pro snížení bariérového efektu SOKP zejména pro faunu v zájmovém území jsou zřízeny čtyři tzv. ekodukty, umožňující bezpečnou migraci živočichů přes trasu okruhu.

Celá trasa SOKP je vedena převážně v zářezech, což omezuje šíření hluku do okolí, v místech s hladinou hluku nad normovou úrovní je zasažená zástavba chráněna protihlukovými zařízeními podél komunikací (protihlukové zdi, zemní val).