
	<b>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR</b>	Objednatel: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR ZÁVOD PRAHA Na Pankráci 56 145 05 Praha 4
---	---------------------------------------	--

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Ateliér Praha – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 – Tel. 226 066 111, Fax 226 066 118, e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: <b>Ing. Zdeňka HEROLDOVÁ</b> podpis: <i>[Signature]</i>	Zodpovědný projektant: <b>Ing. Zdeňka HEROLDOVÁ</b> podpis: <i>[Signature]</i>	Generální ředitel: <b>Ing. Marek SVOBODA</b>	Zhotovitel:  <b>PRAGOPROJEKT</b> PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
Technická kontrola: <b>Ing. Libor BROŽEK</b> podpis: <i>[Signature]</i>	Hlavní inženýr projektu: <b>Ing. Zdeňka HEROLDOVÁ</b> podpis: <i>[Signature]</i>	Ředitel Ateliéru Praha: <b>Ing. Libor BROŽEK</b>	

Kraj: PRAHA, STŘEDOČESKÝ	Čís. zakázky:	07 131 9 003
Katastr.úz.: LIBOČ, RUZYŇE, PŘEDNÍ KOPANINA, NEBUŠICE, HOROMĚŘICE, LYSOLAJE, SUCHDOL, SEDLEC, ROZTOKY	Čís. akce:	98 109
Objednatel: ŘSD ČR, NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4	Datum:	12. 2005
<b>SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY STAVBA 518 RUZYŇE–SUCHDOL</b>	Měřítko:	
	Formát:	
	Stupeň:	<b>DŮR</b>
Příloha: <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>	Čís. přílohy:	<b>A.</b>
	Souprava:	

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## OBSAH :

1. ÚVOD, IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE
2. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ
3. PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY, VČETNĚ USTANOVENÍ SMĚRNICE EU
4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÍCÍ STAVBU
- 5.1. ČLENĚNÍ STAVBY – SEZNAM OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ
- 5.2. ČLENĚNÍ STAVBY NA SO S POPISEM TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ
6. SEZNAM OBJEKTŮ S UVEDENÍM SPRÁVCŮ
7. VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY NA OKOLNÍ VÝSTAVBU
8. MOŽNOSTI ETAPIZACE A POSTUP. PŘEDÁVÁNÍ DO PROVOZU
9. PROMÍTNUTÍ PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ DO DOKUMENTACE
10. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY VÝSTAVBY, ZABEZPEČENÍ OCHR. PÁSEM
11. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ VE VZTAHU NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ SÍŤ
12. UPŘESNĚNÍ VŠECH NEZBYTNÝCH PŘELOŽEK STÁVAJÍCÍCH INŽ. SÍŤÍ
13. PLNĚNÍ PODMÍNEK SOUHLASNÉHO STANOVISKA PRO VARIANTU „J“
14. ZÁVĚR
15. PŘÍLOHA : SSZ 6.645 KAMÝČKÁ – PŘIVADĚČ RYBÁŘKA

## **1. ÚVOD, IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **1.1. ÚVOD**

Předkládaná dokumentace DÚR stavby SOKP 518 Ruzyně – Suchdol vychází z návrhu této dokumentace, zpracovaného v 09-10.2003. Jsou do ní promítnuty výsledky vyjádření a připomínek jednotlivých zainteresovaných orgánů a organizací. Územně technické řešení stavby bylo ve smyslu projednání se SURM-MHMP a OÚ Horoměřice upraveno tak, aby plně respektovalo schválené územní plány hl. města Prahy i OÚ Horoměřic (úpravy se týkaly zejména překládek tras VTL plynovodů, přeložky silnice III/2404 atd). Změny a úpravy řešení některých objektů stavby oproti původnímu návrhu., vyplývající ze zohlednění připomínek u dotčených objektů.

Vyjádření účastníků připomínkového řízení a závěry z projednání jsou pak obsažena v příloze B.16 – Doklady.

### **1.2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

#### **1.2.1 STAVBA**

Název stavby :	Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 Ruzyně – Suchdol
Místo stavby:	Hlavní město Praha, Středočeský kraj
Katastrální území:	Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Horoměřice, Suchdol, Lysolaje, Sedlec
Druh stavby :	novostavba

#### **1.2.2 INVESTOR (OBJEDNATEL)**

Název :	Ředitelství silnic a dálnic
Adresa :	Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
Tel :	284 009 111

#### **1.2.3 PROJEKTANT**

Název :	PRAGOPROJEKT, a.s.
Adresa :	K Ryšance 1668/6, 147 54 Praha 4
Tel :	226 066 111

## **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 již realizovaných staveb 516 Třebonice - Řepy a 517 Řepy - Ruzyně po nabytí právní moci územního rozhodnutí. Další úseky silničního okruhu již v konkrétní investiční přípravě zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

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 ČR v NATO a jejího začleňování po 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 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 koridoru města

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

E 48 (R6)	Praha – Karlovy Vary – Bayereuth – Wurzburg
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 – Wroclaw - 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. S34/100. Kategorie je podle zatížení mezikřížovatkových úseků přizpůsobena konkrétním podmínkám a technickým požadavkům ve smyslu ČSN 73 6101 a „Vzorových listů staveb pozemních komunikací“.

Dopravní význam předmětného segmentu SOKP v severním a severozápadním 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 SOKP 518 Ruzyně – Suchdol spolu se stavbou SOKP 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 tzv. 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 satureovaných dopravních tazích. Snížením dopravní intenzity na sídlištních komunikacích, která jsou průjezdní dopravou mnohde zbytečně zatěžovány, se zvýší bezpečnost především pěšihoprovozu 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 na 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).

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 stávající komunikace R7, přivaděče Rybářka a komunikací II. tř 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 73 6101 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, objížděnkám 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 RUZYŇĚ	71 000 / 2 800	68 200 / 3 760	79 500 / 4 400	74 800 / 3 710
MUK RUZYŇĚ - 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
MÚKVÝHLEDY- 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 SOKP 518 Ruzyně – Suchdol a SOKP 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 průjezdných komunikací v Praze 6, např. Evropské, Drnovské, 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 (viz přílohy C.2 + C.3). 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 SOKP 518 v oblastech Na padesátíku, Výhledy, Kozí hřbety, Za Hájem, přivaděč Rybářka budou ochráněny příslušnými technickými prostředky.

### **2.5. Význam stavby z regionálních hledisek**

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

- a). Převod trasy tranzitní dopravy mimo město a propojení dálnic a dopravně významných silnic vstupujících do Prahy
- b). Rozvedení zdrojové a cílové dopravy z komunikací přicházejících z vnějších území na příslušné městské komunikace.
- c). 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.

Hlavní význam stavby SOKP 518 je systémový. Projeví se zejména v kontextu se zprovozněním celého silničního okruhu. V širších souvislostech je severozápadní segment SOKP pro Prahu velmi významným prvkem. Po jeho dokončení se ve spolupůsobení s příslušným úsekem Městského okruhu se v území objeví nové kapacitní trasy, které značně odlehčí zejména průjezdům ulicemi Patočkova a Veletřní.

### **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 518 519 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 schváleno Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 22/19 ze dne 31.10.1996.

Územní plán 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 518 a 519 tak bylo územně stabilizováno. Řešení stavby SOKP 518 obsažené v předkládané dokumentaci DUR je se schváleným územním plánem plně v souladu.

#### **Územní plán VÚC Pražský region**

Územní oblast silničního okruhu spadá do zájmového území pražského regionu. Koncept územního plánu VÚC Pražský region obě z procesu EIA vzešlé výsledné varianty vedení severozápadní části silničního okruhu, tj. variantu „J“ (která je zakotvena ve schváleném ÚPn hl. města Prahy a je předmětem tohoto DÚR) a variantu Ss. Dle výsledků projednávání konceptu konceptu VÚC pražský region se varianta „J“ jeví jako vhodnější a v návrhu souborného stanoviska je proto i s ohledem na schválený ÚPn hl. města Prahy doporučena tato varianta.

#### **Územní plán OÚ Horoměřice**

Část trasy stavby SOKP 518 se nachází mimo hranice hlavního města Prahy, na území Středočeského kraje v katastrálním území Horoměřic. Horoměřice mají schválený územní plán a řešení této části stavby je s ním plně v souladu.

**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.

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 3. Rovněž ve schváleném ÚPn Horoměřic je stavba SOKP 518 vedena jako veřejně prospěšná.

**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. Způsob plnění jeho podmínek je uveden v kap. 13 této zprávy.

**2.7. Předchozí studie vyhledávající umístění stavby.**

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

Podmínky pro průchod takto významné komunikace nejsou nikterak jednoduché.

Většina dosavadních řešení se s mírnými korekcemi přidrží 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 neproveditelné 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 přivaděčem (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“ nejvzdálenější varianta „T“ prochází západně od Tuchoměřic a Velkých Přílep, 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 exhalační studie a jejího doplňku z 05/2004 lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené automobilovým provozem po silničním okruhu v úseku mezi Ruzyní a Suchdolem nebude překračovat stanovené imisní limity. Ve smyslu nařízení vlády č. 350/2002 byly dále vypracovány odborné posudky o vlivu stavby na ovzduší a vlivu stavby na zdraví obyvatel. Tyto posudky prokázaly, že zprovoznění předmětné části silničního okruhu představuje tak malý rozdíl v imisní situaci, že jej nelze popsat změnou rizik pro zdraví obyvatel ani interpretovat jako skutečnou změnu situace.

#### **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.

Na pěti místech je dodržení limitů hluku zabezpečeno ochranou (protihlukovými zdmi). Jedná se o lokality Na padesátíku, Výhledy, Kozí hřbety, Za hájem, přivaděč Rybářka, kde jsou navrženy protihlukové zdi. V těchto místech se navrhuje dále provést akustický monitoring a na základě jeho výsledků případně vyměnit okna budov za okna s vyšší neprůzvučností.

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 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 těmito 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. Přebývá zde orná půda s pěstováním hospodářských plodin. Trvalá vegetace v okolí zemědělsky intenzivně využívaných polích 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 má území PP Sedleckých skal, s nimž se stavba dostává do kontaktu v konci úseku. Posouzení vlivu stavby na toto území bylo provedeno v rámci procesu EIA a jeho zpodrobnění, jako podklad pro vydání příslušného správního rozhodnutí dle zákona č. 114/92 o ochraně přírody a krajiny, vypracovala firma Evernia s.r.o.

#### **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 SOKP 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 neměly být překročeny stanovené imisní limity průměrných ročních koncentrací sledovaných látek (viz ad a)). Z hlediska průměrných ročních koncentrací budou obydlená místa v Přední Kopanině, Nebušicích, Horoměřicích, i v Suchdole ovlivněna znečištěním ovzduší z provozu na silničním okruhu v podstatě méně, než připouští zákon. V oblasti Suchdola bylo tohoto výsledku dosaženo vedením trasy v tunelu a rovněž vedení převážně části přivaděče. Rybářka v tunelu, kde znečištění ovzduší bude vzduchotechnickými výdychy exportováno příslušné výšky, kde se rozptýlí.

Vliv stavby na zdraví obyvatel z hlediska ovzduší pak byl posouzen dle NV č. 350/2002 zpracovaným odborným posudkem, prokazujícím, že zprovoznění předmetné části SOKP představuje tak malý rozdíl v imisní situaci, že jej nelze popsat změnou rizik pro zdraví obyvatel (viz bod a).)

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 v 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 zemědělského a lesního půdního fondu**

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

Z hlediska celkového záboru v rámci stavby SOKP 518 jednoznačně převládají zábory zemědělského půdního fondu. Zábor lesního půdního fondu (PUPFL) stavbou byl specifikován v minimálním rozsahu. Trvalý zábor zemědělského půdního fondu bude činit cca 90 ha. Podrobná specifikace je obsažena v záborovém elaborátu - viz příloha C.1. Problém obvyklého velkého bilančního přebytku ornice (cca 300 tis./ m<sup>3</sup>) bude řešen kromě využití pro vlastní stavbu, jeho možným využitím pro zúrodnění mělkých skeletových půd v okolí komunikace silničního okruhu, nebo obdobně, jako přebytek země (rekultivace).

### 2.10. Oplocení

Vlivy stavby nesmí ničit a rušit životní prostředí – živočišná společenstva ani ohrožovat osoby na zdraví. Trvalé oplocení se navrhuje z důvodu zamezení pohybu osob, kolem hlubších zářezů, v místech předpokládané migrace zvěře. Kromě trvalého oplocení kolem SOKP 518 je řešena náhrada oplocení v ul. Dvorské a provizorní oplocení v době výstavby. Oplocení je v rámci SOKP 518 řešeno v SO 181, SO 182 a SO 183.

## 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. **interpretáčn**í 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 SOKP 518 navržen podle své urbanisticko-dopravní funkce a podle dopravního významu jako komunikace v kategorii dle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997, par.3, odst.1, silnice I. třídy, kat. S34/100. Kategorie je podle zatížení mezikřížovatkových úseků přizpůsobena konkrétním podmínkám a technickým požadavkům ve smyslu ČSN 73 6101 a „Vzorových listů staveb pozemních komunikací“

V oblasti průchodu hl. trasy SOKP zakrytou částí v tunelu jsou navrženy, ve smyslu ČSN 73 7507, v každém směru jízdní pruhy 4 x 3,50 s vodícími proužky po obou stranách u obslužných chodníků.

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

Privaděč Rybářka je navržen jako místní sběrná komunikace v kategorii MS9/50 podle ČSN 73 6110.

**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 km<sup>2</sup> 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 zastavěny.

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

Vzhledem k celkovému zpoždění nejen vlastní výstavby silničních okruhů ale i v minulosti omezení investic do oprav a rekonstrukcí dopravních tras dochází 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.

Z tras pražského silničního okruhu, který má klíčový význam pro řešení dopravy v metropoli, jsou zatím dokončené dvě části:

1. úsek mezi H. Počernicemi a Běchovicemi
2. úsek mezi Slivencem a Ruzyní.

Plánovaná celková délka silničního okruhu je 82,5 km

V provozu je nyní 17,5 km ( okolo 20%)

Plán výstavby do roku 2010 je 28 km

**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 SOKP 518 včetně návazných staveb, v souladu s projednaným návrhem „Územního plánu hl. města Prahy“ těmto požadavkům podmienečně 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 okruhu ve zpracovávané aktualizaci DÚR, je 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 správních orgánů a organizací, za účelem získání územního rozhodnutí.

**e). Celkový rozsah**

Základní rozsah stavby byl v podstatě stanoven v zadávacích podmínkách pro její zpracování. V průběhu prací a na základě časového vývoje byly jednotlivé údaje a parametry dále upřesňovány:

**Základní parametry trasy stavby SOKP 518 RUZYŇĚ - SUCHDOL**

Komunikace SOKP hlavní trasa kat. S34/100 (km 28,91 - 38,31)	celková délka:	9,40 km
Řiváděč Rybárka kat. MS 9/50	celková délka:	1,92 km
Křížovatky /z toho MÚK	počet :	5/ 4
Mostní objekty / z toho nadjezdy:	počet :	13/ 9
Tunel hlavní trasy (Suchdol):	celková délka:	1,77 resp. 1,98 km
Tunel řiváděče (Rybárka):	celková délka:	0,86 km
Objem zemních prací (z rozhodujících objektů stavby)		
Výkopy celkem:	cca :	3 477 tis. m <sup>3</sup>
Z toho pro tunely:	cca:	1 300 tis. m <sup>3</sup>
Násypy a zásypy celkem:	cca:	809 tis. m <sup>3</sup>
Z toho pro tunely:	cca	545 tis. m <sup>3</sup>

## 5.1. ČLENĚNÍ STAVBY – SEZNAM OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ

### SO řady 000: DEMOLICE (2)

- 001 Demolice Na Padesátníku
- 002 Demolice v Suchdole

### SO řady 100: SILNICE (48)

- 101 Hlavní trasa km 28,913 - KÚ
- 102 Řiváděč Rybárka
- 103 Úprava sil. III/2404
- 104 MÚK Ruzyně
- 105 Úprava sil. III/2402
- 106 Přeložka sil. III/2404
- 107 Úprava cesty „V oříškách“
- 108 MÚK Horoméřice
- 109 Úprava sil. III/2403
- 110 MÚK Výhledy
- 111 MÚK Rybárka
- 112 Křížovatka Kamýcká
- 113 Oprava Dvorské a Kamýcké vč. točky MHD
- 114 Obslužná komunikace vpravo
- 115 Obslužná komunikace vlevo
- 116 Úprava ul. Na Mírách
- 117 Úprava ul. Suchdolské
- 118 Úprava ul. K Drsnici
- 119 Přístup Rybárka vpravo
- 120 Přístup Rybárka vlevo
- 122 Oprava kom. po zahájení stavby
- 123 Oprava kom. před dokonč. stavby
- 125 ProvIZORNÍ přel. II/241 na Výhledech
- 126 Přístup Na dolíkách
- 127 Úprava ul. Na Rybárce
- 131 Dopravní opatření
- 151 Polní cesta Ruzyně
- 152 Polní cesta U silnice
- 153 Polní cesta Ve vodoteči
- 154 Polní cesta V horoméřických

Přemostění je obsahem objektu 206, v rámci kterého je též řešen souběžný přechod biokoridoru (LBK 30).

### SO 108 : MÚK HOROMĚŘICE

V km 34,38 kříží hlavní trasu komunikace II/240 Praha 6 (Jenerálka) – Horoměřice. Její úpravu v definitivní poloze stávající trasy (dl. 330 m), je v kat. S9,5/60, řeší předmětný objekt. Podle požadavků SURM byl podél trasy vpravo, v celé délce úpravy, včetně mostu, doplněn chodník o šířce 2 m. V líci obruby podél chodníku bude osazeno svodidlo. Přemostění řeší objekt SO 207. Mimoúrovňové křížení je řešeno křižovatkou tvaru „diamant“. Jednosměrné rampy (108 A - 108 D) odbočují, resp. se napojují na sil. II/240 úrovnově. Připojovací pruhy k trase sil. okruhu jsou v dl. 390 m. V místech křížení s napojujícími se rampami bude chodník přerušen a nahrazen úrovnovými přechody. Oproti návrhu DÚR bylo vedení ramp částečně upraveno kvůli vedení chodníku a zlepšení rozhledových poměrů v křižovatkách.

Schematické řešení uvedené MÚK je patrné z přílohy B.7.3

Pro provádění křižující komunikace II/240 ve stejné stopě je uvažováno s podélnou objížďkou (SO 173).

šířkové uspořádání větví (jednosměrné dvoupruhové):

2x jízdní pruh á 3,50 m	7,0 m
2x vodící proužek á 0,25 m	0,5 m
2x zpevněná krajnice á 0,25 m	0,5 m
<u>2x nezpevněná krajnice á 0,50 m</u>	<u>1,0 m</u>
Šířka celkem	9,0 m

35,202

### SO 109 : ÚPRAVA SIL. III/2403 (LYSOLAJE - HOROMĚŘICE)

V km 34,38 kříží hlavní trasu komunikace III/2403. Její úpravu ve stejné stopě řeší uvedený objekt. Celková délka úpravy je 279 m. Šířkové uspořádání dle kat. S7,5/50. Podle požadavků SURM byl podél trasy vpravo, v celé délce úpravy včetně mostu, doplněn chodník o šířce 2 m. V líci obruby podél chodníku bude osazeno svodidlo. Přemostění v částečně šikmém přechodu je řešeno SO 208. Pro provádění je uvažováno s podélnou objížďkou (SO 174) vlevo.

### SO 110 : MÚK VÝHLEDY

V km 36,45 kříží hlavní trasu stávající komunikace II/241, v území Suchdola „Kamýčká“. Její napojení na komunikace silničního okruhu řeší v definitivní poloze předmětný objekt. Napojení na trasu SOKP je řešeno uvedenou MÚK s tím, že pro mimoúrovňové vykřížení je využívána zakrytá část tunelu v portálové oblasti. Křižovatka je tvaru „srdcovitého“ s oboustranným připojením do odbočovacích a připojovacích pruhů SOKP. Do severního ramene je připojena místní komunikace Na Dolíkách (SO 126) pro obslužné připojení západní části Suchdola k silničnímu okruhu. Předpokládá se, že nájezd a výjezd MÚK do této komunikace bude dopravním značením omezen pouze na místní provoz a obsluhu. Připojení a sil. II/241 je v kat. S9,5/60.

Křižovatkové rampy jsou navrženy dvoupruhové obousměrné a dvoupruhové, jednosměrné (pro možnost oprav za provozu). Odbočovací a připojovací pruhy z východní části okruhu zasahují částečně do profilu tunelu (jako čtvrté pruhy). Připojovací pruh k trase sil. okruhu ve směru Ruzyně je v dl. 390 m. Vzájemné napojení ramp, sil. II/241 a sil. Na Dolíkách je řešeno příslušným rozšířením vozovky. Šířka pruhu 5,5 m umožňuje, ve smyslu ČSN 73 6102 objetí vlevo odbočujícího vozidla. Tímto dojde ke zkapacitnění průjezdů křižovatkou (tudíž ke splnění požadavků Policie ČR) ve stísněném území, které je ve smyslu schváleného územního plánu, prostorově dodrženo.

Schematické řešení uvedené MÚK je patrné z přílohy B.7.3

Ve smyslu schváleného územního plánu hl. města a územního plánu Suchdola se nepředpokládá se souběžným veřejným silničním provozem v tunelu a ul. Kamýčkou po trase stávající II/241. Vjezd do ul. Na Dolíkách z komunikací a ramp MUK Výhledy bude omezen na „místní provoz“, dopravním značením.

Šířkové uspořádání větví (jednosměrné dvoupruhové, obousměrné):

2x jízdní pruh á 3,50 m	7,0 m
2x vodící proužek á 0,25 m	0,5 m
2x zpevněná krajnice á 0,25 m	0,5 m
<u>2x nezpevněná krajnice á 0,50 m</u>	<u>1,0 m</u>
Šířka celkem	9,0 m

## SO 111 : MÚK RYBÁŘKA

Před přechodem silničního okruhu Vltavského údolí, v levobřežní části v oblasti Suchdola, je v souladu se schváleným územním plánem umístěna mimoúrovňová křižovatka silničního okruhu s Přivaděčem Rybářka. Přivaděč Rybářka (SO 102 - kat. MS 9/50) kříží hlavní trasu SOKP v km 38,03 v portálové oblasti nad tunelem Suchdol. Mimoúrovňové křížení ( tvaru „ trubka“) je řešeno v této trase s jednostranným připojením a odpojením směru Březiněves-Ruzyně. Odbočovací pruh z tohoto směru do MÚK vychází částečně z profilu mostu, jako pruh čtvrtý. Směr Přivaděč Rybářka – Březiněves je řešen úrovnívou direktní rampou o  $R=400$  s tím, že připojovací pruh definovanou délkou (dl. 390 m) zasahuje též do profilu mostu.

Odbočení od Ruzyně na přivaděč Rybářka pak samostatnou spojkou přímo z tunelu cca 200 m před jeho portálem.

Výškové a směrové řešení uvedených tras označených 111 A, 111 B a 111 C včetně SO 102 je patrné z přílohy B.4.

S ohledem na velmi stísněné poměry dané vzdálenostmi portálů tunelu a začátku mostu přes Vltavu, včetně blízkosti zástavby, je vratná větev (část trasy SO 102 v připojení) navržena o min. poloměru  $R=45$  m, t.j. pro návrhovou rychlost  $V_n=40$  km/hod.

V oblasti mimoúrovňové křižovatky je vedení jízdních pásů v rozdílných směrových poměrech a výškových úrovních. Důvodem je přechod trasy do dvoupatrového mostu. Splet a přesmyknutí jízdních pásů z jedné úrovně do dvou výškových pod sebe (rozdíl 10 m) proběhne v délce cca 700 m před začátkem mostu přes Vltavu (rozhraní staveb 518 - 519) s tím, že v převážné délce zasahuje do trasy tunelu Suchdol. Z těchto důvodů je zde průběh nivelet rozdílný a z toho vyplývající i rozdílná poloha portálů tunelů pravého a levého jízdního pásu.

Z uvedeného vyplývá částečné vedení direktní rampy pro směr Přivaděč Rybářka - Březiněves v zakryté části s tím, že tato rampa je zaústěna přímo do portálu spodního tunelu tj. 58 m před definovaným začátkem mostu. Uvedenou přechodovou část řeší SO 213 Krabicová opěra mostu přes Vltavu.

Křižovatkové větve (rampy) jsou navrženy jednosměrné dvoupruhové a obousměrné dvoupruhové. Jejich technický návrh umožňuje převedení výhledového dopravního zatížení uvedené MÚK.

Šířkové uspořádání umožňuje event. opravy bez úplného vyblokování provozu.

Podle požadavku ŘSD jsou v rámci MÚK řešeny v nenormových parametrech pro křižovatkové větve, dvě větve (rampy) D+E, které částečně umožní provoz křižovatky při uzavírcce jedné tunelové trouby, resp. jednoho patra mostu přes Vltavu.

Obslužný přístup k portálu tunelu spodního mostu tj. do prostoru krabicové opěry (SO 213) je řešen SO 119 Přístup Rybářka vpravo. Komunikace SO 119 bude využívána i jako pěší trasa s napojením na chodník mostu přes Vltavu. Chodník mostu bude též připojen k severní části předmostí přes obslužnou komunikaci ke spodnímu portálu mostu a tunelu.

Ve smyslu ČSN 73 6101 budou komunikace uvedeného objektu vybaveny bezpečnostními záchytnými zařízeními (svodidly) dle TP.

Odvodnění komunikací a ramp MÚK je řešeno v rámci celkové koncepce odvodnění silničního okruhu, tj. vpustmi do kanalizace se zaústěním do recipientu přes sedimentační nádrže.

Z hlediska zemních prací objekt, obdobně jako celá stavba, vykazuje přebytek výkopů cca 210 000 m<sup>3</sup>

Na pozemcích podél tunelu Rybářka vpravo km 0,3 – 0,8 definovaných územním plánem OP/OC to zn. polyfunkční území čistě obytné (po r. 2010) plánuje společnost MCA bytovou výstavbu s tím, že počítá se změnou územního plánu, který umožní využití tohoto území před rokem 2010. Podle současně dostupných informací a dle pracovního konceptu reálného harmonogramu není vyloučeno, že obě stavby budou probíhat buď v částečném, nebo úplném souběhu.

Hlavním koordinačním problémem je trasa vzduchotechnického kanálu + umístění a výška výduchu tunelu Rybářka. Vzduchotechnický kanál, zejména svou podzemní částí, zasahuje do uvedené plochy. Evet. změna jeho polohy byla variantně z hlediska emisních rozptylů v dané oblasti investorem MCA posuzována a se zpracovatelem DUR SOKP po technické stránce konzultována.

Bylo dohodnuto, že upravená poloha výduchu vyhovující oběma stavbám (bude-li v časovém horizontu odevzdání DUR známa) bude v situaci DUR zakreslena.

Ostatní koordinační problematika a příp. další vyvolané investice, která vyplynou z projednávané změny úz. plánu pro zastavění dané plochy OP/OC musí být řešena investorem MCA.

## 8. MOŽNOSTI ETAPIZACE A POSTUP. PŘEDÁVÁNÍ DO PROVOZU

Hlavní trasa, přívaděč Rybářka, tunely Suchdol + Rybářka jsou rozhodujícími objekty pro zprovoznění stavby SOKP 518.

S ohledem na uvedené skutečnosti (v odstavci 7.) bude na kritické cestě postupu výstavby, realizace obou tunelů. Z těchto důvodů nelze zde uvažovat s logickým postupným zprovožňováním hlavní trasy.

Postupné zprovožňování některých dílčích úseků hlavní trasy silničního okruhu včetně přívaděče, bez nákladných provizorií, v podstatě nepřichází v úvahu.

Podle toho jak je stavba územně vymezena, bude stěžejní stavební činnost soustředěna do oblasti Suchdola a Sedlce, kde budou přibližně ve stejném časovém sledu prováděno: přemostění Vltavy, tunel Suchdol a tunel Rybářka současně s náročnými zemními pracemi ve stísněných podmínkách.

## 9. PROMÍTNUTÍ PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ DO DOKUMENTACE

Pro technický návrh dokumentace pro územní rozhodnutí předmětné stavby bylo použito závěrů z provedených průzkumů, které jsou specifikovány ve zvláštních dodacích podmínkách na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí stavby 518 Ruzyně – Suchdol .

1. Dendrologický průzkum
2. Pedologický průzkum
3. Průzkum demolice
4. Přírodovědecký a biologický průzkum
5. Inženýrsko - geologický průzkum
6. Korozní průzkum
7. Archeologický průzkum
8. Dopravně inženýrský průzkum
9. Průzkum stávajících inženýrských sítí
10. Zaměření

1. Dendrologický průzkum – závěry tohoto průzkumu byly aplikovány pro řešení a určení rozsahu kácení mimolesní zeleně, následně bude podkladem pro technické řešení objektů přípravy území a vegetačních úprav.

2. Pedologický průzkum – byl prováděn za účelem zjištění mocnosti a kvality kulturních vrstev zeminy

celém zájmovém území stavby. V jednotlivých homogenních lokalitách byly provedeny zjišťovací sondy. Závěry tohoto průzkumu byly použity pro určení celkové bilance ornice, následně pak i pro návrh a

způsob s jejím využitím a hospodařením s přebytečným množstvím.

3. Průzkum demolic – závěry tohoto průzkumu jsou zahrnuty do příslušných stavebních objektů demolic

(objekty 001 + 002).

4. Přírodovědecký a biologický průzkum – tyto průzkumy byly souběžně zpracovávány v rámci řešení dokumentace EIA. Závěry jsou použity zejména pro návrh POV, odvodnění a řešení jednotlivých etap výstavby.

5. Inženýrsko - geologický průzkum. Jedná se o jeden z nejdůležitějších a nejobsáhlejších průzkumů. Jeho závěry byly použity zejména pro :

- technický návrh zemního tělesa (sklony zářezových svahů)
- určení charakteru vyskytujících se zemin a hornin ( návrh tunelů)
- technický návrh založení mostních objektů
- technické řešení odvodnění
- technická opatření při event. ztrátách vody
- technická opatření při ovlivnění proudění podzemní vody
- event. využitelnost těžených zemin a hornin

V rámci aktualizace technické části DÚR v roce 2003 bylo proveden doplněk předběžného geologického průzkumu, s ohledem na geotechnické vyhodnocení aktualizovaných tras tunelů Suchdol -rozplet“ a „Rybářka“, včetně přechodového úseku na most přes Vltavu.

Navrhaná trasa přívaděče Rybářka prochází u Kamýčké ulice (v území stavebnin „Prošek“) pravděpodobně přes okraj plochy bývalé skládky. Podle informací z Úřadu Městské části Praha-Suchdol a odboru ŽP Magistrátu hl. m. Prahy sem vyvážel odpad především bývalý podnik Sady-lesy-náhradnictví, jedná se tedy z velké části o odpad ze zeleně, na skládku byl ale vyvážen i komunální a stavební odpad.

Podle průzkumu starých zátěží, provedeného Magistrátem hl. m. Prahy v roce 1997, je na skládce uloženo cca 120 000 m<sup>3</sup> odpadu ze zeleně a cca 60 000 m<sup>3</sup> tuhého komunálního odpadu (TKO), plocha skládky je cca 200 x 50 m. Skládky byla cca před 10-15 lety překryta vrstvou zeminy tloušťky cca 0,5-1 m. Na ploše se dnes nachází areál Stavebnin. Před stavbou bude nutné provést orientační průzkumné sondy, upřesnění rozsahu a složení skládky však bude možné až po odkrytí vrstvy zeminy, která skládku překrývá. Tehdy bude také možné určit nutný rozsah odtěžení skládky (podle druhu zjištěných odpadů, jejich nebezpečnosti, možnosti zhutnění apod.).

S vytěženým odpadem musí být nakládáno podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Původcem odpadu, který odpovídá za nakládání s odpady na stavbě, je ve smyslu uvedeného zákona zhotovitel stavby. Předpokládá se, že obsah bývalé skládky tvoří odpad ze zeleně a TKO, tedy odpady kategorie „ostatní“ (zařazení podle Katalogu odpadů: 20 02 01, 20 03 01), přesto je třeba počítat s tím, že se na skládce mohou vyskytnout např. i nebezpečné odpady. Ty by musely být skladovány v označených uzavřených nepropustných nádobách a odstraněny oprávněnou osobou, která určí způsob odstranění (recyklace, spalovna, uložení na skládku s odpovídajícím způsobem zabezpečení pro daný druh odpadu).

**Povinnosti původce odpadu**

Původce odpadu je na základě zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (Vyhláška MŽP ČR č. 381/2001 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen zajistit odstranění odpadů. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP ČR č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je podle zákona č. 185/2001 Sb., §16, odst. 3 nutný souhlas územně příslušného správního úřadu (podle zákona č. 129/2002 Sb.), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Předpokládá se uložení vytěžených odpadů na skládku Úholičky v blízkosti stavby.

6. Korozní průzkum – byl prováděn za účelem zjištění intenzity stejnosměrných bludných proudů a stanovení měrného odporu hornin. Závěry- zařazení do kategorie agresivní prostředí (podle ČSN 75372 ) jsou aplikovány pro technické řešení mostních objektů a obou tunelů .



7. Archeologický průzkum – ze závěrů provedeného průzkumu vyplývá, že trasa silničního kruhu stavby 518 se pravděpodobně dotýká v oblasti Výhledů SV od Kamýcké, JV od Dvorské bývalého sídliště, z doby bronzové a ze starší doby železné. Z těchto důvodů, je zde doporučeno provedení záchranného archeologického výzkumu.

8. Dopravně inženýrský průzkum .Na podkladě předaných dopravně inženýrských podkladů byla porovnávána prognóza dopravních intenzit s intenzitou návrhovou v různých časových profilech , s ohledem na návrh šířkového uspořádání hlavní trasy, přívaděčů a jednotlivých křižovatek.

Do aktualizace technické části DÚR byly zakomponovány dopravně-inženýrské podklady ÚDI 2000 s dodatky, zpracované pro varianty EIA a dále pak aktualizované dopravně-inženýrské podklady ÚDI X.2002.

9. Průzkum stávajících inženýrských sítí - byl prováděn v rámci zaměření stávajícího terénu zájmového území dále pak v rámci ověřování těchto sítí příslušnými specialisty. Závěry z tohoto průzkumu byly použity jako podklad pro technické řešení překládek, úprav i nových tras inženýrských sítí v souvislosti s navrhovanou trasou silničního okruhu. V rámci tohoto průzkumu byli osloveni všichni příslušní správci, majitelé i uživatelé.

V rámci aktualizace DÚR byly nově zjišťovány a prověřovány stávající podzemní inženýrské sítě s tím, že změny a doplňky tras byly promítnuty do dokumentace.

#### 10. Zaměření

Základním podkladem pro návrh technického řešení předkládané dokumentace bylo zaměření zájmového území, pro měřítko 1: 1000, pro praktické účely bylo po dohodě převedeno do měřítka 1: 2000.

Zaměření a průzkum stávajících inženýrských sítí, byl prováděn v rámci zaměření stávajícího terénu a dále pak v rámci ověřování těchto sítí příslušnými specialisty v rámci DÚR 1999 i jeho aktualizace v r.2003.

11. Architektonické řešení stavby – s ohledem na charakter stavby je vztaženo pouze na dílčí pozemní objekty v souvislosti s řešením provozu a větrání obou tunelů.

## 10. ZVL. PODMÍNKY VÝSTAVBY, ZABEZPEČENÍ OCHR. PÁSEM

Základní podmínkou reálnosti stavby silničního okruhu je soulad s územním plánem, který byl prokazován a ÚRHMP odsouhlasen ve zpracované studii (SOKP 518 Ruzyně - Suchdol, soulad s územním plánem) z XII.2002. Předmětný návrh stavby SOKP 518 je navržen v souladu s tímto plánem.

V rámci technického řešení stavby silničního okruhu 518 v úseku Ruzyně – Suchdol je proveden návrh nových tras komunikačních objektů, které logicky vyvolají řadu přeložek a úprav podzemních i nadzemních inženýrských sítí.

Nové trasy komunikací a uvedené inženýrské sítě pak vymezí nová ochranná a bezpečnostní pásma která jsou určena zákony 13/1997, 266/94,49/97, 458/2000, ČSN 75 5401, ČSN 76 6101, 110/1994 a 114/1992.

Z hlediska stavby SOKP 518 je nutné připomenout průchod trasy budoucím koridorem ochranných pásem letiště Ruzyně. Tímto dojde k vzájemnému střetu příslušných ochranných pásem, což bude upřesněno novým definováním těchto pásem ČSL a ÚCL.

V rámci koordinace trasy SOKP 518 a budoucí VPD 06/24L letiště Ruzyně byla zpracována v 05/2003 studie variant možného řešení střetu ochranných pásem těchto staveb. Studie byla zpracována v šesti variantách. Varianty jsou zpracovány na základě možných změn ( hlavní trasy a MÚK Ruzyně) a reálných úprav (zkrácení) VPD 06R/24L. Z hlediska úprav hlavní trasy se jedná o její zakrytí a zahloubení. Úpravy MÚK prezentují prostorové posuny resp. směrové úpravy rampy 104A. V předkládaném DÚR je prezentována doporučená varianta MÚK Ruzyně, která plně vyhovuje souladu se schváleným územním plánem. VPD 06R/24L nemá dosud ekologický audit (zpracovanou a schválenou dokumentaci EIA) ani schválenou změnu územního plánu. Možné úpravy na hlavní trase jsou dle finančních úvah v uváděné studii dosti nákladné. ČSL a ÚCL své konečné stanovisko dosud nesdělili.

Dalším důležitou oblastí střetů ochranných pásem bude oblast stávající trasy vedení 2x 110 kV PRE a STE v Suchdole. Stavební práce budou prováděny nejen v ochranných pásmech tohoto vedení, ale i

přímo pod ním. Definitivní přeložky těchto vedení budou do oblastí tunelových tras s ukotvením stožárů na strop konstrukce. V souběhu je zde definován koridor pro inženýrské sítě. V oblasti průchodu stávající zástavbou Suchdola dojde k částečnému vzájemnému překrytí ochranných pásem a tím i ke zmenšení jejich účinnosti.

### **Přehled vyskytujících se ochranných a bezpečnostních pásem v oblasti SOKP 518.**

#### **silnice, dálnice a místní komunikace**

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace I. a II. třídy; mimo souvislé zastavění obcí.

Rozumí se jimi prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- a) **100 m** od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky; tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku;
- b) **50 m** od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy;
- c) **15 m** od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

#### **dráhy**

Ochranné pásmo dráhy je určeno zákonem č. 266/1994 Sb., § 8, o dráhách.

Tvoří je prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální **60 m** od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti **30 m** od hranic obvodu dráhy;

#### **letiště a letecké stavby**

Ochranná pásma letišť a leteckých staveb jsou stanovena zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

U letiště s dráhovým systémem pro přiblížení podle přístrojů, kde délka nejdelší vzletové a přistávací dráhy je 1 800 m a větší, činí ochranné pásmo **300 m** od osy každé dráhy po obou stranách dráhy a **400 m** za oba konce každé vzletové a přistávací dráhy a předpolí;

Ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů je vymezeno podle technického vybavení letišť u letiště s dráhovým systémem pro přiblížení podle přístrojů, kde délka nejdelší vzletové a přistávací dráhy a předpolí je 1 800 m a větší, navazuje ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah v prodloužené ose každé dráhy a na obou jejích koncích; ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů má tvar rovnoramenného lichoběžníku, jehož šířka činí u každé dráhy **600 m** a délka **15 000 m** s rameny rozvírajícími se 15 na každou stranu od směru osy každé dráhy; rovina ochranného pásma vzletových a přiblížovacích prostorů stoupá od konce ochranného pásma vzletových a přistávacích drah a předpolí ve sklonu **1 : 70** do stanovené vzdálenosti **15 000 m**;

V ochranném pásmu vzletových a přiblížovacích prostorů nesmí výška pevné překážky přesáhnout rovinu vymezenou podle technického vybavení letiště tak, jak je níže stanoveno:

K umístění staveb a zařízení mimo ochranná pásma je nutný souhlas Úřadu (Úřad pro civilní letectví), jestliže jde o

- a) stavby nebo zařízení vysoké 100 m a více nad terénem;
- b) stavby nebo zařízení vysoké 30 m a více na přirozených nebo umělých vyvýšeninách, které vyčnívají 100 m a výše nad okolní krajinu;
- c) zařízení, která mohou rušit funkci leteckých palubních přístrojů a leteckých zabezpečovacích zařízení, zejména zařízení průmyslových závodů, vedení vysokého napětí a velmi vysokého napětí, energetická zařízení a vysílací stanice;

**Elektroenergetika**

Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci, § 46.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu

- |   |       |
|---|-------|
| a) u napětí do 1 kV včetně              | 1 m;  |
| b) u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně    | 7 m;  |
| c) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně  | 12 m; |
| d) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně | 15 m; |
| e) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně | 20 m; |
| f) u napětí nad 400 kV                  | 30 m; |

Ochranné pásmo podzemního vedení

- a) do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí **1 m** po obou stranách krajního kabelu;
- b) nad 110 kV činí **3 m** po obou stranách krajního kabelu.
- c) sdělovací kabelová vedení místní i dálková činí **1,5 m** od krajního kabelu

**Plynárenská zařízení**

Ochranná pásma jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb, § 68.

(1) Ochranným pásmem se rozumí prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu.

(2) Ochranná pásma činí

- a) u NTL a STL plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastaveném území obce 1 m;
- b) u ostatních plynovodů 4 m.

(3) Ve zvláštních případech, zejména v blízkosti těžebních objektů, vodních děl a rozsáhlých podzemních staveb, které mohou ovlivnit stabilitu uložení plynárenských zařízení, může ministerstvo stanovit rozsah ochranných pásem až na **200 m**.

(4) U vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů v lesních průsecích jsou vlastníci a uživatelé pozemků povinni udržovat volný pruh pozemků o šířce **2 m** na obě strany od osy plynovodu.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou stanovena zákonem č. 222/1994 Sb., § 27 a příloha k zákonu

Bezpečnostní pásma jsou určena k zamezení nebo zmírnění účinků případných havárií plynových zařízení a k ochraně života, zdraví a majetku osob.

**Ochranná pásma vodovodních řádů a kanalizačních stok jsou dle zákona č. 274/2001 Sb. § 23.**

- |                                       |                            |
|---------------------------------------|----------------------------|
| a) vodovodní potrubí do DN 500 včetně | 1,5 m (od okraje potrubí); |
| b) vodovodní potrubí nad DN 500       | 2,5 m (od okraje potrubí); |
| c) kanalizace do DN 500 včetně        | 1,5 m (od okraje stoky);   |
| c) kanalizace nad DN 500              | 2,5 m (od okraje stoky);   |

**Telekomunikační zařízení**

(1) Ochrana telekomunikačních zařízení je upravena zákonem č. 110/1964 Sb., o telekomunikacích, ve znění pozdějších předpisů, oddíl V. Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 11.

(2) Telekomunikační zařízení, které se organizace spojů, vojenská správa nebo organizace ministerstva vnitra rozhodla ochránit, mají určena ochranná pásma. Tato pásma vymezuje jmenovitě příslušný orgán územního plánování.

Existence a rozsah ochranného pásma telekomunikačního zařízení se zjistí u správce příslušného zařízení, případně u územně příslušného orgánu územního plánování.

## 11. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ VE VZTAHU NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ SÍŤ

Trasa silničního okruhu stavby 518 je definována podle zpracovaného návrhu územního plánu hlavního města Prahy. V rámci zpracování návrhu územního plánu byla provedena územní příprava zahrnující prověření jeho trasy z hledisek dopravních, urbanistických, krajinářských a životního prostředí.

Dopravní řešení plně respektuje návaznou výhledovou dopravní síť, stejně jako dopravní síť stávající. Navrhované nové komunikace hlavní trasy a přivaděče Rybářka stávající silnice napojují, nebo je kříží (úrovňově resp. mimoúrovňově).

Seznam a rozsah objektů, která řeší stávající a budoucí dopravní vztahy je patrný z odstavce 5.2. průvodní zprávy.

## 12. UPŘESNĚNÍ VŠECH NEZBYTNÝCH PŘELOŽEK STÁVAJÍCÍCH IS

Zájmové území stavby 518 silničního okruhu je, z hlediska tras inženýrských poměrně značně exponované. Toto je vyvoláno zejména okrajovou polohou zájmové oblasti, kde se obvykle soustřeďují hlavní trasy zejména nadřazených inženýrských sítí.

Součástí hlavních přeložek a úprav inženýrských sítí této stavby jsou též přeložky nadřazených inženýrských sítí, tj. vodovodů Js 1200, přeložky VTL plynovodů a přeložky vrchního vedení 22 a 110 kV

Technický rozsah je podrobně vyspecifikován v kapitole 5.2. průvodní zprávy.

## 13. PLNĚNÍ PODMÍNEK SOUHLASNÉHO STANOVISKA PRO VAR.

„J“

**Plnění podmínek (pro fázi přípravy):**

1) *Varianta J je v rozporu s dosud formálně platným ÚPN VÚC Pražské a středočeské sídelní regionální aglomerace v platném znění změn a doplňků. Je však v souladu se schváleným územním plánem hlavního města Prahy a s konceptem územního plánu velkého územního celku Pražského regionu, s výjimkou malé změny směrového vedení v úseku přechodu Dražanského údolí. Nutno proto zajistit uvedení vybrané varianty do souladu s oběma územně plánovacími dokumentacemi.*

Podmínka se přímo netýká předkládané stavby. Varianta „J“ dokumentovaná v návrhu DÚR je v souladu se schváleným ÚP HMP. Zajištění souladu s ÚP VÚC Pražského regionu je v kompetenci jeho zadavatele.

2) *Upravit řešení vzduchotechniky tunelu Suchdol dle studie "Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně - Březiněves. Vyhodnocení vlivu opatření navržených v oblasti Suchdola na kvalitu ovzduší" (zpracovatel ATEM Praha, Ing. V. Piša, CSc., srpen 2001). V další fázi přípravy stavby pak prověřit další možnosti optimalizace tunelu Suchdol a Rybářka z hlediska vlivů na ovzduší a obyvatele. Přitom vycházet z uvedené studie, dle které by splnění imisních limitů v obytné zástavbě Suchdola mělo zajistit posunutí západního výdechu tunelu Suchdol o dalších cca 700 m na úroveň staničení cca 6,53 km při zvýšení výdechu na 26,5 m. Zvýšení výstupní rychlosti vzdušiny na 20 m/s a instalace účinných odsávacích zařízení na obou stranách tunelu, které neuvolní do ovzduší mimo systému odsávání více než 5 % emisí z dopravy motorových vozidel v tunelu.*

V aktualizaci DÚR je zařazena nová exhalační studie (příl. C.3). Výše uvedené požadavky a aktualizované intenzity byly součástí vstupů pro výpočet. Západní výdech tunelu Suchdol je posunut o cca 700 m a zvýšen na 26,5 m. Návrh větrání tunelu splňuje požadavky na únik emisí portály tunelu.

3) *Portál tunelu na západním okraji bude posunut o 455 m západním směrem oproti návrhu v dokumentaci na úroveň staničení 6,88 km*

Posunutí portálu (prodloužení tunelu a vyplývající změna MÚK Výhledy) je v rozporu se schváleným územním plánem. Navržené opatření dle bodu 2) včetně polohy portálu dle ÚP je v souladu se zmiňovaným elaborátem (ATEM Praha, Ing. Píša Csc srpen 2001).

4) *Zpracovat provozní řád vzduchotechniky tunelu tak, aby byl zajištěn dostatečný rozptyl znečišťujících látek produkovaných v tunelu za všech meteorologických podmínek.*

Rozptyl znečišťujících látek produkovaný v tunelu je definován v technickém řešení jeho větrání v závislosti na intenzitách automobilového provozu (příl. B.9). Vlastní provozní řád bude doložen v dalších stupních dokumentace.

5) *Nádrže na dešťovou vodu řešit tak, aby nebyly příčinou zvýšení prašnosti v době sucha (např. zatravněním).*

Návrh retenčních a sedimentačních nádrží toto předpokládá. Podrobně bude řešeno v dalších stupních dokumentace.

6) *Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky dle základních parametrů uvedených v dokumentaci EIA ve vodohospodářské studii (počet a objem dešťových usazovacích nádrží).*

Navržené technické řešení musí zajistit bezpečné odvádění dešťových vod, které neohrozí koryta recipientů. Technické řešení bude doloženo hydrotechnickým posouzením.

V dokumentaci splněno, včetně hydrotechnických výpočtů – viz. příl. B.10.

7) *Dešťové vody z povrchu vozovky v úseku km 0,0 - 5,7 odvádět v zimním období do Vltavy a v letním období do Horoměřického potoka.*

V aktualizovaném DUR je v návrhu koncepce odvodnění splněna podmínka recipientu řeky Vltavy.. Od využívání recipientu Horoměřického potoka pro odvodnění bylo upuštěno - viz – viz. příl. B.10

8) *Umístění dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží v předstihu konzultovat s orgány ochrany přírody a se zástupci samosprávy.*

Umístění nádrží bylo v návrhu koncepce dokumentace k územnímu rozhodnutí s kompetentními orgány projednáváno.

9) *Kanalizace pro odvádění dešťových vod do Vltavy nesmí být vedena přes přírodní památky Sedlecké skály a Zámky.*

PP Zámky je mimo území stavby 518. PP Sedlecké skály je respektována a dešťová kanalizace z komunikace je vedena štolou do Vltavy a PP se nedotýká.

10) *Zajistit zpracování hydrogeologického průzkumu. Na základě výsledků navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby silničního okruhu na podzemní vody.*

Předběžný hydrologický průzkum byl zpracován. Možný vliv výstavby na podzemní vody včetně opatření, jsou definována v příloze B.10 -vodohospodářské objekty. V podrobném hydrologickém průzkumu, který bude součástí DSP, bude specifikován konkrétní vliv na podzemní vody a potvrzena a případně doplněna navržené opatření.

11) *Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu stanovit zdroje vody, u kterých nastane vlivem výstavby silničního okruhu pokles hladiny vody nebo ztráta vody. Pro postižené parcely a objekty zajistit v předstihu náhradní zdroj. Viz. bod 10.*

12) *Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu stanovit zdroje vody, u kterých mohou být výstavbou a provozem silničního okruhu ovlivněny vydatnost a kvalita. Pro tyto zdroje zpracovat program monitorování úrovně hladiny vody, případně monitorování kvality vody před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení silničního okruhu do provozu. Program monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem.*

V příl. B.10 Program monitorování bude stanoven na základě podrobného hydrogeologického průzkumu. Monitorování bude prováděn min. 1 rok před zahájením stavby, během stavby a po nezbytné době po ukončení stavby.

13) V rámci hydrogeologického průzkumu vyhodnotit vliv výstavby tunelu Suchdol na průtoky v Suchdolském potoce a v případě potřeby zpracovat návrh na technické zvládnutí posílení průtoků v této vodoteči.

Bude řešeno v návrhu DSP na základě podrobného hydrogeologického průzkumu.

14) Zpracovat program monitorování povrchových vod. Rozsah monitorování konzultovat s vodohospodářským orgánem, případně s orgánem ochrany přírody. Doporučujeme sledovat kvalitu vody v Horoměřickém, Čimickém a Dražanském potoce. Analýzy chemických parametrů provádět minimálně 1x za dva měsíce. Dále doporučujeme do monitorování povrchových vod zařadit analýzu společenstva makrozoobentosu 1x ročně. Monitorování povrchových vod začít provádět 2 roky před zahájením stavby.

Program monitorování bude stanoven na základě upřesnění podkladů v rámci návrhu dokumentace ke stavebnímu povolení. Monitoring bude prováděn min. 1 rok před zahájením stavby, během stavby a po nezbytně dlouhou dobu po ukončení stavby.

15) V úsecích silnice, kde by mohlo dojít k nežádoucímu průniku znečištěných vod z vozovky do podzemních vod, realizovat příkopy v nepropustném provedení. Tyto úseky stanovit na základě výsledků hydrogeologického průzkumu.

Orientačně je řešeno v příl. B 10 návrhu DÚR, podrobnější řešení bude navrženo na základě podrobného hydrogeologického průzkumu v rámci řešení DSP.

16) Zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum staveniště zvláště pozornost věnovat tunelům Suchdol a Rybářka a úseku přechodu přes Vltavu.

Podrobný inženýrsko - geologický průzkum bude zpracován v rámci dokumentace stupně DSP.

17) Upřesnit zábor ZPF na základě zaměření stavby. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Odděleně deponovat ornici a podorniční vrstvy.

Požadavek bude zpracován v podrobnějším řešení dokumentace stupně DSP. Podkladem pro získání souhlasu s odnětím stavbou dotčené zemědělské půdy ze ZPF ve smyslu zákona o ochraně ZPF jsou však zábory stanovené na základě řešení stavby v DÚR, neboť souhlas s odnětím je nezbytným dokladem k územnímu řízení.

18) Při definitivním technickém návrhu komunikace minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy a to jak trvalé, tak i dočasné.

Požadavek bude zpracován v podrobnějším řešení dokumentace stupně DSP.

19) Vyřešit přístup na pozemky podél posuzované komunikace.

Přístupy na pozemky jsou zajištěny ze stávajících komunikací a polních cest a dále z navržených polních cest (obj. 151 - 156). Řešení nových polních cest je projednáno s dotčenými stranami.

20) Navrhnout optimální tunelovací metodu pro ražení tunelu Rybářka s případným použitím prvků, mezejících poklesy povrchu území.

Návrh technického řešení výstavby tunelu Rybářka (tunel hloubený) je pro dané prostředí optimální a poklesy povrchu území se nepředpokládají.

21) Zpracovat program monitorování půd se zaměřením na obsah cizorodých látek. Rozsah monitorování konzultovat s orgánem ochrany ZPF.

Bude zpracováno v rámci návrhu DSP a zahrnuto do monitoringu ostatních složek životního prostředí.

22) Před zahájením stavby provést ve vegetačním období botanický a zoologický průzkum na v úseku přemostění Vltavy (zejména v PP Sedlečské skály a v PP Zámky), přemostění Čimického údolí a přemostění Dražanského údolí. V případě výskytu zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů navrhnout a realizovat odpovídající opatření (např. záchranný přenos, stanovení podmínek pro způsob výstavby atd.).

Bude zajišťováno investorem stavby SOKP 519 v dostatečném předstihu před zahájením stavby.

23) *Konkrétní stavební řešení mostu přes Vltavu stanovit v územním a stavebním řízení. Při výběru stavebního řešení mostního objektu respektovat následující podmínky:*

a) *Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu a PP Zámky na pravém břehu Vltavy.*

b) *Pilíře mostu budou umístěny na obou březích těsně u Vltavy.*

c) *Mezi předpolím mostu a pilířem mostu těsně u Vltavy nebude na zemském povrchu žádná další stavební část mostního objektu (pilíře, kanalizace odvodnění mostu včetně spadiš'ových šachet atd.).*

d) *Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály a PP Zámky.*

e) *Mostní objekt bude navržen i s odděleným přechodem pro pěší a cyklisty.*

Netýká se stavby 518 ale 519.

24) *Konkrétní stavební řešení mostních objektu přes Čimické a Dražanské údolí navrhnout tak, aby byl minimalizován zábor lesních pozemků a rozsah smýcení lesních porostů.*

Netýká se stavby 518 ale 519.

25) *Zajistit mimóúrovňový přístup do Dražanské rokle v místech přerušeni aleje vedoucí od Čimic.*

Netýká se stavby 518 ale 519.

26) *Zpracovat projekt sadových úprav v trase silničního tělesa včetně návrhu kompenzační výsadby. Pozornost věnovat zejména působení stavby v pohledovém horizontu obytných sídel Čimic a Dolních Chaber (km cca 11,0 – 14,0). Pro výsadbu použít výhradně domácích dřevin, výsadbu zahájit co nejdříve v průběhu výstavby silničního okruhu.*

Sadové úpravy jsou součástí návrhu DÚR (obj. 801). Množství výsadeb dřevin na tělese komunikace v rozsahu záboru pro komunikaci výrazně převyšuje množství kácených mimolesních dřevin. Problematika Čimic a Dolních Chaber je řešena ve stavbě 519.

27) *Zpracovat technické řešení pro křížení silničního okruhu s biokoridory ÚSES v km cca 3,0 (LBK 31, K22), 4,9 (LBK 30, K 2,3), 13,5 (LBK, K 34, LBC 35) a 15,1 (LBK, K12).*

Pro křížení stavby SOKP 518 s biokoridorem LBK 31,K22 je navržen nadchod (obj. 212) a pro přechod biokoridoru LBK 30,K23 je navržen také nadchod (obj. 206). Ostatní prvky ÚSES jsou na území stavby SOKP 519.

28) *Zpracovat detailní zmapování migračních cest větších živočichů (zejména savců) a na základě získaných výsledků provést optimalizaci parametrů jednotlivých objektů pro migraci (podchodů, nadchodů), případně změnu lokalizace nebo zařazení dalších objektů.*

Podle dostupných podkladů o migraci zvěře jsou přechody přes trasu komunikace navrženy v návrhu DÚR optimálně. V dalším stupni dokumentace budou případně doplněny naváděcími opatřeními (výsadba vysokých dřevin, oplocení apod.)

29) *Zpracovat projekt náhradního zalesnění na nelesních plochách v rozsahu navrženého trvalého záboru lesních pozemků. Výběr vhodné lokality konzultovat s orgánem ochrany přírody a místními samosprávami.*

K trvalému záboru lesních pozemků dochází v minimální míře (cca 1 700 m<sup>2</sup>). K většímu dočasnému záboru lesní půdy dochází zařízením staveniště u jižního portálu tunelu Rybářka. Porost na tomto pozemku, který bude využit pro zařízení staveniště, nemá charakter lesního porostu, ale je zde neudržovaná plocha s patrně černou skládkou a náletovým porostem. V rámci rekultivace zařízení staveniště bude provedeno zalesnění dotčených pozemků.

30) *Zpracovat program monitorování pro vybrané zástupce fauny a flory na území PP Sedlecké skály a PP Zámky. Rozsah a časové období monitorování stanovit po dohodě s orgánem ochrany přírody*

Program monitorování bude stanoven v návrhu dokumentace ke stavebnímu povolení na základě podrobného řešení levobřežní opěry mostu přes Vltavu a rozhraní staveb 518 a 519. Stavba 518 zasahuje do PP Sedlecké skály pouze okrajově. Problematika musí být řešena v rámci stavby 519.

31) Zpracovat projekt managementu pro dotčené části PP Sedlecké skály a PP Zámky v dohodě s orgánem ochrany přírody.

Projekt managementu zajistí investor buď samostatně, nebo v rámci stavby 519, kde je území styku s přírodními památkami podstatně větší.

32) Zpracovat program monitorování rozvoje antropogenní vegetace na stavbou narušených plochách za účelem její včasné likvidace. Rozsah a sledování upřesnit s orgánem ochrany přírody.

Program monitorování bude stanoven v návrhu dokumentace ke stavebnímu povolení na základě podrobného řešení.

33) Konkretizovat rozsah demolic, demolice omezit na nezbytnou míru i za cenu úpravy směrového vedení a podélného profilu v dalších stupních projektové dokumentace.

Rozsah demolic je řešen v příl. D.3 návrhu DÚR.

34) Zajistit zpracování archeologického vyhodnocení území v koridoru posuzované komunikace odborným archeologickým pracovištěm. Další podmínky pro přípravu stavby a pro provádění stavebních prací stanoví na základě výsledků archeologického vyhodnocení odbor památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy.

Archeologický průzkum byl zpracován Muzeem HMP, Kožná 1 v roce 1999 a je součástí návrhu DÚR (příl. D.7).

35) V další fázi přípravy záměru (v dokumentaci pro územní rozhodnutí - DUR a v dokumentaci pro stavební povolení - DSP) upřesnit protihluková opatření (délku, výšku a stavební provedení) navržená v hlukové studii v dokumentaci EIA v souladu s nařízením vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Jedná se o následující protihlukové stěny:

Lokalita	Umístění	Délka (m)	Výška (m)
Na Padesátíku	km 0,3 – 0,5 vlevo	200	3,0
Na Padesátíku	km 0,5 – 0,8 vlevo	300	5,0
Na Padesátíku	km 0,37 – 0,50 vpravo	130	3,0
Na Padesátíku	km 0,50 - 0,60 vpravo	100	6,0
Na Padesátíku	km 0,60 – 0,70 vpravo	100	5,0
Na Padesátíku	km 0,70 – 0,80 vpravo	100	6,0
Na Padesátíku	km 0,8 – 0,90 vpravo	100	5,0
Suchdol – výhledy	km 7,23 – 7,33 vpravo + čelo tunelu	100	5,0

Pozn: Ostatní protihluková opatření jsou součástí stavby 519

Protihluková opatření jsou upřesněna dle aktual. hlukové studie z X. 2003. Studie je součástí DÚR (příl. D.7)

36) V hlukové studii identifikovat objekty, u kterých nebude možné splnit hlukové limity dle nařízení vlády č. 202/2000 Sb. pro venkovní prostor a stanovit způsob jejich ochrany (ochrana vnitřního prostoru, změna užívání stavby, výkup a demolice).

Hluková studie (příl. D.7) prokázala, že u objektů v okolí trasy budou dodrženy limity pro venkovní prostor.

37) V místech, kde je rozhodující vliv hluku z letadel, neumožnit korekci +5 dB.

Při konzultaci řešení hlukové problematiky z provozu na komunikaci s příslušnou hygienickou službou byly stanoveny limitní hladiny hluku na 60 dB (den) a 50 dB (noc).

38) Zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby silničního okruhu.

Hluková studie pro fázi výstavby bude zpracována v dalším stupni dokumentace, resp. po výběru stavovatele, aby bylo možno zohlednit strojní vybavení a způsob provádění stavebních prací stavovatelem stavby.



39) *Most přes Drahanskou rokli řešit tak, aby byl minimalizován vliv hluku z dopravy na okolní intenzivně rekreačně využívané údolí, architektonicky protihlukově vhodně ztvárněným zakrytím mostu a technicky řešit snížení intenzity hlukových rázů z dilatačních částí mostu.* Netýká se stavby 518 ale 519.

40) *V předstihu před zahájením územního řízení vyřešit způsob odvozu, uložení přebytku výkopového materiálu a odvozové trasy v dohodě s orgány místních samospráv.*

Je řešeno v samostatné dokumentaci „Studie odvozu vytěženého materiálu“; Pragoprojekt, a.s.; 09.2003 a v návrhu DÚR (příl. B. 13). Studie byla projednána s dotčenými stranami. Ve studii jsou vytypovány možné skládky a přepravní trasy. Dle závěrů studie se pro odvoz přebytečné zeminy m.j. velmi příznivě jeví lodní doprava na skládku Borek

41) *Dořešit dopravní napojení Přední Kopaniny a Nebušic na silniční okruh.*

Dopravní napojení Přední Kopaniny a Nebušic na silniční okruh bude možné po sil. III/2402 a MÚK letiště a MUK Ruzyně. Přímý nájezd ze sil. III/2402 by byl v rozporu se schváleným územním plánem a ČSN 736101.

42) *V úseku u Čimického a Drahanského údolí (km cca 10,0 – 13,0) prověřit možnost doplnění přechodů přes silniční okruh pro pěší a cyklisty.*

Netýká se stavby 518 ale 519.

43) *Sanaci a rekultivaci bývalé skládky v údolí souběžném severně s Kamýčkovou ul. ve směru na Sedlec provádět dle ČSN 83 80 35 skladování odpadů - uzavírání a rekultivace skládek.*

Přesný rozsah zavezené skládky není v současné době k dispozici. S ohledem na směrovou úpravu trasy přivaděče Rybářka dle územního plánu (posun severně) je zásah do uvedené skládky nepravděpodobný. Trasa prochází stávajícím prostorem areálu „stavebnin Prošek“. Pokud bude okraj skládky stavbou zasažen, bude postupováno podle příl. C. 4 návrhu DÚR.

44) Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:

a) *Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.)*

Navržené plochy ZS nezasahují do prvků ÚSES. Mezi plochami PS a P7 v km 32,0 je pro průchod ÚSESu vynechán prostor dostatečné šířky s rezervou. Problematika pozemků určených k plnění funkce lesa je citována v bodě 29. Vybavení zařízení staveniště je v kompetenci zhotovitele stavebních prací, který bude určen ve výběrovém řízení. V zadávacích podmínkách pro zhotovitele stavebních prací budou uvedeny požadavky na vybavení zařízení staveniště s ohledem na ochranu jednotlivých složek životního prostředí.

b) *Plochy pro zařízení staveniště nezřizovat v zátopovém území vodotečí (především Vltavy). Pokud to bude nevyhnutelné, doporučujeme na těchto plochách neskladovat nebezpečné látky, veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou z těchto míst neprodleně odváženy, na těchto místech budou stavební mechanismy odstavovány v minimálním počtu a budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniku ropných látek, pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby*

V zátopovém území se žádné zařízení staveniště nepředpokládá. Pro nakládku přebytečného materiálu je na břehu Vltavy navržen provizorní přístav, který je řešen podle požadavků Povodí s.p.

c) *Vymezit plochy pro depónie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů.*

Depónie zemin jsou shodné s plochami zařízení staveniště a platí zde vysvětlení v bodě 44.a.

d) *Stanovit množství potřebných surovin a materiálu pro výstavbu silničního okruhu. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.*

V návrhu DÚR je orientačně stanoveno množství surovin a materiálů pro výstavbu silničního okruhu. Dále jsou stanoveny přepravní trasy do prostoru staveniště. V dalších stupních projektové

dokumentace budou tyto hodnoty upřesňovány podle detailního technického řešení jednotlivých objektů stavby.

*e) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na stavenišť. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci stavenišť a na deponie. Přednostně využívat plochu stavenišť budoucí silnice, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí stavenišť, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty. Na určených plochách čistit vozidla vyjíždějících ze stavenišť na místní komunikace.*

Přeprava zemin a ornice bude probíhat v trase nové komunikace. Přepravní trasy a místa uložení přebytečných materiálů jsou specifikovány ve Studii odvozu vytěženého materiálu“, Pragoprojekt, a.s.; 09.2003.

*f) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras. V blízkosti obytné zástavby vyloučit provádění hlučných prací v noční době.*

V rámci přílohy B.13 je dokladován předpokládaný harmonogram postupu stavby v úrovni pro ÚR. V technické zprávě POV jsou dány hygienické podmínky, které musí zhotovitel respektovat, podrobné závazné podmínky budou uvedeny v dalším stupni PD tj. DSP a hlavně v podmínkách pro výběr zhotovitele stavby.

*g) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení stavenišť s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze stavenišť.*

Provizorní sedimentační jímky bude realizovat zhotovitel stavebních prací v rámci odvodnění stavenišť. Podmínky budou uvedeny v dalším stupni PD tj. DSP a v podmínkách pro výběr zhotovitele stavebních prací.

*h) Zpracovat návrh opatření na minimalizaci prašnosti při výstavbě kropením prašných ploch na staveništi a očištěním příjezdových komunikací. Nadstandardní pozornost věnovat ochraně ovzduší v úseku výstavby hloubeného tunelu Suchdol a hloubených úseků tunelu Rybářka.*

Podmínky na minimalizaci prašnosti během výstavby budou uvedeny v dalším stupni PD tj. DSP a v podmínkách pro výběr zhotovitele stavebních prací.

*i) Zpracovat návrh ochrany dřevin (stromů i keřových porostů) v okolí stavenišť a přepravních tras před poškozením při výstavbě silničního okruhu dle ČSN DIN 18920.*

Návrh na ochranu dřevin v těsné blízkosti stavebních prací bude proveden v DSP na základě upřesnění technického řešení. Podmínky pro práce v okolí stromů a jejich ochrana bude součástí podmínek pro výběr zhotovitele stavebních prací.

*j) Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení provádět mimo vegetační sezónu.*

Součástí DSP bude příloha „Soupis likvidované mimolesní zeleně“, která bude podkladem pro vydání povolení ke kácení. Podmínka pro kácení mimo vegetační období bude součástí podmínek pro výběr zhotovitele stavebních prací.

*k) Zpracovat návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi - pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou kontrolu stavenišť.*

Návrh preventivních a kontrolních opatření bude součástí dalších stupňů dokumentace a podmínek pro výběr zhotovitele stavebních prací.

*l) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování hygienické služby (MěHS, OHS) a orgánů ochrany životního prostředí (Magistrát hl. m. Prahy), případně správců vodních toků (zejména Povodí Vltavy, s. p.).*

Havarijní plán a s ním spojené podmínky budou zpracovány v dalších stupních PD. m) V dalším stupni projektové dokumentace na základě konzultací s hygienickou službou a orgány ochrany životního prostředí zpracovat v zájmovém území program monitoringu.

Problematika monitoringu byla komentována již výše v několika bodech.

**Plnění podmínek (pro fázi výstavby a provozu):**

*Podmínky pro fáze výstavby a provozu se přímo netýkají dokumentace, ale návrh dokumentace tyto podmínky umožňuje plnit. Tyto podmínky budou zohledněny v podmínkách výběrového řízení na zhotovitele stavebních prací, stavebního povolení a kolaudačního rozhodnutí. Budou plněny při realizaci stavby a provozování komunikace.*

## 14. ZÁVĚR

Předkládaná aktualizace SOKP stavby 518 Ruzyně – Suchdol byla zpracována na základě podmínek souladu se zpracovaným návrhem územního plánu hl. m. Prahy, který byl projednán a schválen 9.9.1999 usnesením zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 10/05 s účinností od 1.1.2000. Umístění staveb 518 a 519 tak bylo územně stabilizováno.

Podkladem pro předkládanou aktualizaci byl DÚR z r. 2003, který byl inženýrskou organizací VIS Praha rozeslán všem zainteresovaným orgánům a organizacím k vyjádření. Ve sporných bodech a při negativních vyjádřeních byly zpracovány písemné reakce a odpovědi. Pro vyřešení připomínek a sporných stanovisek proběhla celá řada jednání, mnohdy za účasti přizvaných specializovaných odborníků. Velmi podrobně byla posuzován soulad návrhu dokumentace DÚR s územním plánem hl. města Prahy a to nejen z hlediska umístění tras komunikací ale i umístování nadřazených tras inženýrských sítí (VTL plynovody, vedení VVN). Samostatnou složkou, zpracovanou za účelem řešení podmínek RŽP MHMP pro ÚR, byly deklarovány konkrétní podmínky, pro možné přijetí souhlasného stanoviska a celková připravenost dokumentace k tomuto stanovisku.

Do předkládaného technickém řešení aktualizace DÚR 2004 byly promítnuty některé dílčí změny, oproti dříve zpracovaným dokumentacím. Jedná se zejména o:

- Posun, resp. úprava MÚK Ruzyně do plochy definované územním plánem pro veřejně prospěšné stavby a v koordinaci s aktualizovanou studií umístění VPD – BIS dráhy letiště Ruzyně.
- Zachování směrového vedení trasy křižující komunikace III/2452 Nebušice – Horoměřice, z důvodů dodržení rozhraní územních plánů hl. města Prahy a Horoměřic.
- Minimalizace záboru lesních pozemků

Do předkládané aktualizace DÚR 2004 byly zapracovány podmínky, vyjádření a vyplývající závěry s projednání se zainteresovanými organizacemi k návrhu DÚR uvedené stavby z r. 2003.

Dokumentace prokazuje reálnost technického návrhu trasy silničního okruhu (SOKP 518) včetně přivaděče Rybářka v exponovaných podmínkách koridoru trasy (zejména Suchdola) daného schváleným územním plánem hlavního města Prahy.

**PD je řešena v souladu s vyhláškou č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podrobné technické řešení bude provedeno v dalších stupních PD.**

## 15. PŘÍLOHA : - SSZ 6.645 KAMÝCKÁ - PŘIVADĚČ RYBÁŘKA

### 1. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Předkládaná dokumentace je zpracována jako podklad pro vydání územního rozhodnutí na výstavbu světelně signalizace (SSZ). Výstavba SSZ je vyvolána stavbou přivaděče Rybářka v rámci stavby SOKP 518 Ruzyně – Suchdol.

Pro vlastní realizaci musí být návazně na tuto dokumentaci zpracován projekt dopravního řešení SSZ (dopravní část) a prováděcí projekt SSZ (stavební část).

#### 1 Současný stav

V současné době křižovatka neexistuje.

#### 2 Výchozí podklady

- situace ve tvaru „.dwg“ od Pragoprojektu Praha a.s.

- intenzity dopravy (pramen: Pragoprojekt Praha a.s. – vlastní kontrolní průzkum březen 2004)

### **3 Širší dopravní vztahy**

SSZ bude dopravně fungovat jako izolované.

Podle koncepce Systému řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze musí být řadič vybaven tak, aby po připojení na oblastní ústřednu byl umožněn obousměrný přenos dat, informací a povelů mezi ním a oblastní ústřednou. Dále musí být vybaven programovými spínacími hodinami a ručním řízením jednotného typu.

### **4 Návrh organizace dopravy**

Organizace dopravy je patrná ze situace.

Obsluha objektů v oblasti křižovatky je zajištěna příslušnou úpravou dopravního režimu – viz situace.

### **5 Situační řešení**

Situační řešení křižovatky v měřítku 1:250 - viz příloha č.2.

Automobilová návěstidla na výložnicích budou o průměru 300 mm, ostatní návěstidla budou o průměru 210 mm.

### **6 Dopravní značení**

Návrh svislého a vodorovného dopravního značení je patrné ze situace.

### **7 Stavební úpravy**

Stavební stav křižovatky byl převzat od objednatele (Pragoprojekt) a je předmětem části B7 dokumentace DÚR.

### **8 Tabulka mezičasů**

Pro výpočet tabulky mezičasů (příloha 3.1) byly použity standardní hodnoty dle „Technických podmínek TP81 - Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu“, schválených ministerstvem dopravy a spojů ČR dne 7. 5. 1996 pod čj. 17 631/96-230.

### **9 Způsob řízení**

Křižovatka bude řízena řadičem SITRAFFIC C800 ELS (ELTODO), který bude dopravně fungovat jako izolovaný – viz bod 3 Širší dopravní vztahy.

Dopravní řešení bude zpracováno formou algoritmů řízení, parametrů, dat a logických podmínek tak, aby požadované funkce řízení byly jednoznačně definovány.

*Poznámka: v automatickém řízení musí být používány předem definované fázové přechody, zadané projektantem dopravního řešení.*

#### **9.1 Základní charakteristika řízení**

- izolované dynamické řízení s proměnnou délkou cyklu
- časově závislá volba programů, zapínání a vypínání programovými spínacími hodinami
- po připojení na oblastní řídicí ústřednu obousměrný přenos dat, informací a povelů mezi řadičem a oblastní ústřednou
- vedlejší směry jsou pouze na výzvu; pokud na ně není nárok, svítí v hlavním směru trvale zelená
- pokud při izolovaném řízení nejsou nároky na výzvy, program stojí v základní poloze ve fázi F1
- pokud při izolovaném řízení dojde k nároku na výzvu s časovým odstupem od předcházející výzvy větším, než je zadaná minimální délka hlavní fáze, a zároveň nedochází k prodlužování hlavního směru podle nároků vozidel, výzva se může realizovat ihned

**Řídicí logika musí být zpracována** v softwaru řadiče tak, aby bylo možné provádět následné změny dat v signálních programech bez nutnosti zásahů do naprogramované řídicí logiky.

*Poznámka: v dopravním řešení budou zpracovány programy pro redukci vjezdu do tunelu Rybářka a pro mimořádné stavy tunelu Rybářka dle následné dohody s PČR. Televizní dohled, ovládání závor zamezujících vjezdu do tunelu při mimořádných stavech a návrh a ovládání proměnných dopravních značek je předmětem jiné části projektové dokumentace.*

### **9.1.1 Popis fází**

Fázové schéma a možný sled fází jsou v příloze 3.2.

### **9.1.2 Signální programy a délky cyklů řízení**

Pro tento stupeň dokumentace se nedokládá. Budou zpracovány v dopravním řešení. Pro potřeby kapacitního výpočtu je zpracován orientační signální plán Px/90.

### **9.1.3 Kapacitní posouzení**

Dopravní řešení je zpracováno na intenzity dopravy, které jsou dokladovány spolu s kapacitním výpočtem v příloze.

V důsledku vysokého zatížení křižovatky především z hlavních směrů se intenzity dopravy ve špičkových hodinách blíží kapacitním mezím křižovatky. Vzhledem k nerovnoměrnostem v příjezdu vozidel na jednotlivých vjezdech nelze proto ani při dynamickém řízení zcela eliminovat vznik front vozidel před křižovatkou a to ani při zadání takových maximálních délek fází, které vedou k poměrně dlouhým maximálním cyklům řízení. Navrhované řešení zajišťuje alespoň malé rezervy kapacity na všech automobilových vjezdech i v nejméně příznivém případě (špičkové intenzity na všech vjezdech najednou, všechny fáze prodlužují v každém cyklu do maxima, všechny výzvy jsou v každém cyklu).

Na druhé straně lze předpokládat, že v běžném provozu obvykle nebudou nároky na prodlužování všech fází do maxima v jednom cyklu najednou. Pokud nebudou některé fáze prodlužovat do maxima, při izolovaném dynamickém řízení s proměnnou délkou cyklu se zkrátí délka cyklu, tím se zvýší podíl zelených v cyklu pro ty fáze, které budou kvůli dopravním nárokům právě prodlužovat do maxima a tím se zvýší kapacita zelených v těchto fázích, tj. kapacita vjezdů, které to budou momentálně potřebovat.

## **9.2 Detekce**

K detekci vozidel budou použity standardní indukční smyčky ve vozovce.

## **9.3 Poruchy detektorů**

Pro každý detektor budou pro případ jeho poruchy definovány stavy, které mají být vyhodnoceny jako porucha detektoru, a zároveň v případě vyhodnocení poruchy detektoru požadovaná reakce řadiče.

## **9.4 Minimální délky zelených (signálů volno)**

Řadič musí zajistit, aby ve všech případech automatického provozu i ručního řízení nebyly délky signálů volno všech signálních skupin kratší než 5 s.

## **9.5 Délky červenožlutých a žlutých**

v všech vozidlových signálních skupin (tříbarevných signálů):

- Červenožlutá : 2 s
- Žlutá : 3 s

## **10 Ruční řízení**

10.1 Ruční řízení bude jednotného typu a bude umístěno na samostatném sloupku SSZ dle situace.  
10.2 Pro ruční řízení budou navrženy v dopravním řešení SSZ.

### **10.1 Náběh do automatického řízení**

10.1.1 Náběh do automatického řízení buď z vypnutého stavu nebo z režimu blikající žlutá náběhovým (náběhovým) programem, přes přepínací bod UZP do fáze F1. Z ručního řízení nabíhá řadič do automatického řízení přímo, přes přepínací bod UZP do fáze F1.

### **9.8 Vypínání z automatického řízení**

Řadič přechází z automatického řízení do režimu blikající žluté nebo do vypnutého stavu vypínacím programem. Toto neplatí pouze v případě poruchy SSZ, kdy řadič přechází na poruchový stav okamžitě.

### **9.9 Provozní doba SSZ a časové nastavení programů**

Pro tento stupeň dokumentace se nedokládá. Bude zpracováno v dopravním řešení.

### **9.10 Registr sčítání**

V řadiči bude zřízen registr sčítání.

Do registru sčítání se zapisují počty nároků na všech zadaných detektorech.

Standardním zadáním (pokud není požadováno jinak) je zápis nároků na všech vozidlových detektorech.

Registr sčítání musí být volně programovatelný tak, aby bylo možné zadávat libovolné detektory všech typů, kterými je příslušné SSZ vybaveno (například indukční smyčkové detektory, infradetektory, tlačítka pro chodce, trolejové detektory, kontaktní zámky pro tramvaje, videodetekce apod.)

Za jeden nárok se považuje změna stavu detektoru v dané sekundě z „0 - detektor neobsazen“ na „1 - detektor obsazen“.

Nároky na každém detektoru zvlášť se sčítají v zadaných časových intervalech. Standardním intervalem sčítání (pokud není požadováno jinak), je jedna celá hodina, např. 9.00 - 10.00 h.

Registr sčítání musí být volně programovatelný tak, aby bylo možné zadávat libovolné časové intervaly sčítání (např. 5 minut, 15 minut, 1 hodina, 0.00 - 24.00 h).

Registrované počty nároků na jednotlivých detektorech se v registru ukládají až do vyčerpání kapacity registru. Po vyčerpání kapacity registru se nejstarší interval sčítání přemaže právě probíhajícím intervalem sčítání.

## **10 Ostatní**

Řadič, návěstidla a ostatní příslušenství SSZ musí v plném rozsahu splňovat ustanovení ČSN 73 6021 „Světelná signalizační zařízení - umístění a použití návěstidel“, ČSN 36 5601-1 „Světelná signalizační zařízení - Technické a funkční požadavky, Část 1: Světelná signalizační zařízení pro řízení silničního provozu“ a ostatních souvisejících norem a předpisů.

Při zpracování dopravního řešení byl použit programový soubor CROSS firmy DIP Marek.

Zpracoval ing. Jaroslav Marek

### **Seznam dokumentace**

- 1 Průvodní zpráva
- 3 Dopravně inženýrské podklady:
  - 3.1 Tabulka mezičasů
  - 3.2 Fázové schéma
  - 3.3 Orientační signální plán
  - 3.4 Grafikon intenzit
  - 3.5 Výpočet kapacity řízené křižovatky

## Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 Ruzyně - Suchdol

### 1. Zajištění bezpečnosti stavby při jejím užívání

bezpečnostní prvky na SOKP 518 jsou zajištěny v souladu se zákonem o pozemních komunikacích, ČSN 73 6101 a souvisejícími předpisy, kdy kromě jízdních pásů, jsou zřízeny zpevněné a nezpevněné krajnice, dále jsou osazena svodidla, směrové sloupky, v MÚK tlumicí bariéry, dopravní značení, VO, u přechodů se zesíleným nasvětlením a na vlastním okruhu hlásky SOS, automatické sčítače dopravy a meteostanice. V souladu s koncepcí zřízení telematiky na okruhu, bude i tato část vybavena kamerovým systémem pro sledování provozu a proměnnými dopravními značkami. Veškeré řízení provozu na komunikaci bude koordinováno s provozem v tunelu a na mostě přes Vltavu (stavba SOKP 519). Přístupy do MÚK a tunelu jsou zajištěny buď po větvích křižovek s návazností na zpevněný střední pruh (přejezd SDP) s odnímatelnými svodidly, nebo samostatnými komunikacemi k nouzovým výstupům z tunelu. Součástí stavby SOKP 518 jsou 2 zpevněné plochy pro nouzové přistání vrtulníků IZS. Přístup k mostu přes Vltavu ze stavby SOKP 518 je umožněn pomocí nouzových komunikací.

Tunely musí splňovat zvláštní požadavky bezpečnosti silničního provozu a provozu technologického zařízení. Tunely s délkou nad 500m musí splňovat podmínky Směrnice evropského parlamentu a rady 2004/54/ES z 29.dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely na transevropské silniční síti.

Každý tunel musí zajišťovat vysokou míru bezpečnosti zejména pro účastníky silničního provozu. K tomuto účelu jsou navrženy a provedeny bezpečnostní stavební úpravy např. únikové cesty v tunelu a nástupní plochy na povrchu pro IZS (integrováný záchranný systém, max po 250 m), nouzové pruhy v tunelu, propojovací prostupy a propojky, požární příjezdové komunikace, nouzové přistávací plochy pro helikoptéry apod. Vozovka v tunelu je z bezpečnostních důvodů betonová.

Navíc jsou v tunelech instalována různá technická zařízení bezpečnostního systému, která mají hlavní cíl zmenšit riziko výskytu mimořádných situací. Jedná se zejména o hlásky nouzového volání, systém videodohledu, dopravní řídicí systém, spojovací a dorozumívací zařízení, evakuační vybavení, požární zařízení, osvětlení a větrání tunelu, tunelový vodovod a odvodnění.

K požárům v tunelech dochází velmi zřídka. Když k nim dojde, situace je velmi vážná, především vzhledem k omezenému a uzavřenému prostoru s možnou koncentrací jedovatých plynů. Tunelové trouby a záchranné cesty jsou jako požární úseky tunelu kategorie TA zařazeny do VII.stupně požární bezpečnosti (čl.13.3.2 ČSN 73 7507). Tomu stupni pak odpovídá požární odolnost stavebních konstrukcí a uzávěry otvorů kabelových vedení apod. Záchranné cesty jsou uvažovány jako chráněné únikové cesty typu B s předsíní a přetlakovým větráním. Částečně jsou vybaveny evakuačními výtahy vedenými přímo na povrch.

Bezpečnostními značkami jsou označeny vstupy do záchranných cest, místa SOS skříní, směry úniku, hydranty. Informační systém umožňuje samoevakuaaci před příjezdem záchranných jednotek. Detekce požáru je primárně zjištěna systémem EPS, který je zcela automaticky napojen na KOPIS Středočeského kraje a KOPIS HZS hl. m. Prahy. Tunely budou vybaveny také evakuačním rozhlasem.

## 2. Řešení PD v souladu s vyhláškou č. 369/2001 Sb

PD je řešena v souladu s vyhláškou č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podrobné technické řešení bude provedeno v dalších stupních PD.

Bezbariérový přístup pro osoby se sníženou pohyblivostí je vyřešen na všech komunikacích v souladu s vyhl. č. 369/2001 Sb. Podél komunikací jsou chodníky, v křižovatkách se sníženým obrubníkem, u hlásek SOS jsou upraveny zpevněné plochy bez výškových překážek. Přístupy na most přes Vltavu (stavba SOKP 519) jsou umožněny do jednotlivých pater mostu pomocí odpovídajících ramp.

Tunely:

Vnitřní informační systém umožňuje samoevakuace před příjezdem záchranných jednotek. Informace od operátora je šířena jednak pomocí evakuačního rozhlasu, pomocí automatického vstupu do rozhlasového vysílání a pomocí prosvětlených dopravních značek „Vystup z vozidla“ a „Vypni motor“. Evakuační cesta umožňuje pohyb imobilních občanů (snížená hrana chodníku v místě vstupu) přes nástupní komoru (dveře jsou opatřeny panikovým kováním) do evakuačního výtahu o nosnosti 1,6t. Výtah má takové rozměry, že umožňuje evakuovat ležícího pacienta. Schodiště mají takový rozměr, že je možné také evakuovat zraněného v horizontální poloze na nosítkách. Hodnoty přetlaku v záchranné cestě typu „B“ jsou stanoveny tak (30Pa), aby bylo usnadněno otevírání dveří i osobám o menší fyzické zdatnosti.

## 3. Úniky z tunelů

Únikové cesty jsou na povrch vedeny přes nástupní přetlakové komory jednak po schodišti jednak evakuačním výtahem. Stejnou cestou je pak veden nástup jednotek IZS. Na povrchu je vybudován nástupní kiosek. Kapacita únikové cesty umožňuje evakuaci osob z prostoru tunelu. Nejdelší doba úniku v tunelu Rybářka je 9,4 min, u tunelu Suchdol je 11,3min, tj. prakticky před příjezdem jednotek IZS. Záchranné cesty u tunelu Suchdol jsou umístěny v každé tunelové troubě vždy vpravo ve směru jízdy. Všechny jsou vybaveny schodišti a výtahem (mimo portály). Z tunelu Rybářka jsou navrženy 3 záchranné cesty, jsou umístěny v tunelové troubě při západní stěně tunelové trouby, prostřední záchranná cesta není vybavena evakuačním výtahem. Záchranné cesty jsou umístěny tak, aby vzdálenost nepřekročila 250 m. Záchranná cesta je ukončena nad úrovní terénu objektem, ve kterém jsou umístěny výstupní dveře ze záchranné cesty. Dveře zevnitř jsou opatřeny panikovým kováním, které umožní otevírání zevnitř bez použití klíčů a náradí. Přístup jednotek IZS je zajištěn dálkovým odemčením dveří z dispečinku a pomocí klíčového trezoru PO umístěného ve stěně nadzemní části záchranné únikové cesty. Prostorem každé záchranné cesty bude vedeno nezavodněné požární potrubí s vyvedením nad terén vedle vstupních dveří a tunelové troubě v blízkosti vstupu do záchranné cesty. U všech záchranných cest budou zřízeny nástupní plochy IZS s příjezdovými komunikacemi. Poblíž portálu jsou situovány nouzové plochy pro přistání helikoptér také napojeny na místní komunikace umožňující převést pacienty přímo k helikoptéře. Mezi tunel a záchrannou cestou je vždy umístěna přetlaková nástupní komora.

Ing. Zdeňka Heroldová, HIP