

**Silniční okruh kolem Prahy,
stavba 519
Suchdol – Březiněves**

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

září 2005

OBSAH	strana
1. Celkový seznam příloh dokumentace	3
Identifikační údaje	6
1.1. Stavba	6
1.2. Stupeň dokumentace	6
1.3. Investor (objednatel dokumentace)	6
1.4. Zhotovitel dokumentace	6
1.4.1. Název a sídlo	6
1.4.2. Vedoucí projektanti dílčích částí dokumentace	6
2. Základní popis stavby	7
2.1. Základní údaje o stavbě	7
2.2. Základní údaje o stavbě	7
2.2.1. Vztah k programu rozvoje sítě	7
2.2.2. Význam stavby z regionálních a místních hledisek	7
2.2.3. Zdůvodnění stavby	7
2.3. Předpokládaný průběh výstavby	7
2.4. Navržené umístění	8
2.4.1. Charakteristika zájmového území a jeho dosavadního využití	8
2.4.2. Soulad umístění stavby s územně plánovací dokumentací	9
2.4.3. Místní a správní umístění stavby	9
2.5. Celkový dopad stavby do zájmového území a navrhovaná opatření	9
2.5.1. Účelnost stavby	9
2.5.2. Ovlivnění ŽP a krajiny	9
2.5.3. Opatření na minimalizaci účinku stavby na ŽP	9
3. Podklady a průzkumy	10
3.1. Použité podklady	10
3.2. Použité průzkumy	10
4. Technická část	10
4.1. Stručný technický popis stavby	10
4.1.1. Demolice, komunikace, SSZ, terénní a vegetační úpravy, oplocení	10
4.1.2. Mostní a inženýrské objekty	11
4.1.3. Mostní a inženýrské objekty - výhled	12
4.1.4. Doplnkové objekty (PTO)	12
4.1.5. Vodohospodářské objekty	12
4.1.6. Elektro a slaboproudá zařízení	13
4.1.7. Plynovody	13
4.1.8. Technologické objekty a provozní soubory	13
4.1.9. Provizorní objekty	13
4.2. Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů na okolní území	13
4.3. Výsledky a závěry z výchozích podkladů a průzkumů	14
4.4. Dotčené chráněné plochy a objekty	14
4.4.1. Střety s chráněnými inženýrskými sítěmi	14
4.4.2. Střety se zvláště chráněnými územími	14
4.5. Zásah stavby do území a jeho vybavení	15
4.5.1. Požadavky na změnu současného stavu	15
4.5.2. Změna využívání půdy	15
4.5.3. Přeložky a úpravy podmiňující stavbu	15
4.6. Základní nároky stavby na zdroje, potřeby a možnosti jejich zajištění	15
4.7. Hodnocení stavby z hlediska účelu, obecně technických požadavků a bezpečnosti	16
4.8. Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a životní prostředí dotčeného území	17
4.8.1. Požadavky příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny, zdraví a životního prostředí a jejich plnění	17
4.8.2. Zdůvodnění a popis návrhů na opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negatívních vlivů stavby na ŽP	23
5. Členění stavby na stavební objekty a provozní soubory s předpokládanými správci	24
6. Staveniště a organizace výstavby	29
7. Seznam používaných zkratk	29

1. Celkový seznam příloh dokumentace

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

B.1. Souhrnná část dokumentace

B.1.1.	Přehledná situace širších vztahů	1 : 50 000
B.1.2.	Přehledná situace stavby	1 : 10 000
B.1.3.	Koordinační situace	
B.1.3.1.	Koordinační situace 1. díl	1 : 2 000
B.1.3.2.	Koordinační situace 2. díl	1 : 2 000
B.1.3.3.	Koordinační situace 3. díl	1 : 2 000
B.1.3.4.	Koordinační situace 4. díl	1 : 2 000

B.2. Komunikace, demolice, terénní úpravy

B.2.1.	Průvodní zpráva	
B.2.2.	Dopravně inženýrské údaje	
B.2.3.	Přehledná situace 1 : 5000	
B.2.4.	Situace	
B.2.4.1.	Situace 1. díl	1 : 2 000
B.2.4.2.	Situace 2. díl	1 : 2 000
B.2.4.3.	Situace 3. díl	1 : 2 000
B.2.4.4.	Situace 4. díl	1 : 2 000
B.2.5.	Podélné řezy	
B.2.5.1.	Podélný řez silničním okruhem	1 : 5 000 / 500
B.2.5.2.	Podélný řez silničním okruhem v přesmyku	1 : 5 000 / 500
B.2.5.3.	Podélný řez úpravou prosecké radiály	1 : 5 000 / 500
B.2.5.4.	Podélné řezy ostatní	1 : 2 000 / 200
B.2.6.	Vzorové příčné řezy	1 : 100
B.2.7.	Charakteristické příčné řezy	1 : 200

B.3. Mostní a inženýrské objekty

B.3.1.	Průvodní zpráva	
B.3.2.	Přehledná situace mostních a inženýrských objektů	1 : 5000
B.3.3.	SO 201 Přemostění přes Vltavu Samostatný projekt sdružení Most Suchdol, vypracovaný na základě výhry v architektonicko-konstrukční soutěži	
1.	Technická zpráva	
2.	Situace	1 : 1 000
3.	Podélný řez a pohled	1 : 1 000
4.	Příčný řez nosmou konstrukcí	1 : 100
5.	Půdorys	1 : 1000
6.	Příčný řez u oblouku	1 : 100
7.	Příčný řez u opěr	1 : 100
8.	POV	
9.	Schema technologie provádění	
10.	Architektonická část	
11.	Doklady	
12.	Odhad stavebních nákladů	
B.3.4.	Patrový tunel Zámky, SO 601	
B.3.5.	Dálniční mosty v trase SOKP, SO 202 – 204	
B.3.6.	Ekodukty SOKP pro biokoridory, SO 231, 232, 233	
B.3.7.	Nadjezdy přes SOKP, SO 221 – 223	
B.3.8.	Mosty v MÚK Březiněves, SO 205 – 207, 224	
B.3.9.	Mosty v MÚK Březiněves výhled, SO 271 – 274	
B.3.10.	Opěrné a zárubní zdi SO 251 – 256, SO 275 - 280	
B.3.11.	Provozně technické objekty – rady 700	

2. Základní popis stavby

2.1. Základní údaje o stavbě

Předmětem stavby je novostavba pozemní komunikace – část silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v severozápadním kvadrantu.

Rozsah stavby je definován rozhraními se sousedními úseky SOKP na levém břehu Vltavy (stavba č. 518) a v MÚK Březiněves (stavba č. 520) a její celková délka v ose SOKP je 6,68 km. Součástí stavby jsou tři mosty v trase SOKP (přes Vltavu, přes údolí Čimického potoka a přes údolí Drahanského potoka), tunel Zámky navazující na most přes Vltavu, tři ekodukty a tři mimoúrovňové křižovatky (MÚK Čimická, MÚK Ústecká a část MÚK Březiněves).

2.2. Základní údaje o stavbě

2.2.1. Vztah k programu rozvoje sítě

Silniční okruh je zařazen do sítě dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR. Připravované úseky SOKP jsou zařazeny do plánu výstavby dálnic a rychlostních komunikací.

2.2.2. Význam stavby z regionálních a místních hledisek

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

V dopravním systému města jsou mu přisouzeny tři základní funkce:

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

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

2.2.3. Zdůvodnění stavby

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

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

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

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

2.3. Předpokládaný průběh výstavby

Se znalostí problematiky projednávání staveb obdobného charakteru lze jeho časový průběh pouze zhruba odhadovat. V optimálním případě lze očekávat zahájení stavby v letech 2006-2007 a její zprovoznění asi o 4 roky později.

Stavba silničního okruhu č. 519 Suchdol – Březiněves není samostatně zprovoznitelným celkem bez zajištění návaznosti k úseku SOKP stavby č. 518 Ruzyně – Suchdol. Celý úsek silničního okruhu mezi Suchdolem a Březiněvsi by měl být uveden do provozu najednou, společně se stavbou 518 v úseku Ruzyně – Březiněves.

2.4. Navržené umístění

2.4.1. Charakteristika zájmového území a jeho dosavadního využití

V úseku trasy SO je možné vymezit dva krajinné celky odlišující se zejména terénní morfologií a podílem zástavby, zemědělských ploch a přírodních prvků. Údolí Vltavy se strmými srázy Sedleckých skal a Zámeků přechází východním směrem do zvlněných partií s hluboko zaříznutými potoky – Čimickým a Drahanským. Údolí potoků zde vytvářejí zelené koridory zapuštěné do zemědělské krajiny a tvoří v krajině předěly s významnou estetickou hodnotou. Krajinný celek Chabry – Březiněves je charakterizován velkými, málo členěnými plochami polí, stoupajícími plynule k mírně zaoblenému horizontu mezi obcemi Zdiby a Ďáblice.

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

Krajina je povětšinou intenzivně zemědělsky využívána a tvoří volný přechod mezi okrajem města a zemědělskými lány Polabí. Většinu zájmového území zaujímají intenzivně využívaná pole a ruderální plochy s roztroušenou stromovou nebo keřovou vegetací v podobě větrolamů a remízů.

Z původního vegetačního krytu se v území dochovaly jen zbytky. Lesní porosty se udržely pouze na špatně přístupných místech a i zde nejsou povětšinou hodnotné. Přírozená druhová skladba, kterou jsou dubo-habrové háje, byla potlačena a zůstává pouze ve fragmentech. Z nelesní původní vegetace jsou cenná společenstva skalních stepí, které se nacházejí na svazích v chráněných územích. Pro faunu jsou nejhodnotnější údolí Čimického a Drahanského potoka. Významné jsou také skalní srázy a niva obou břehů Vltavy.

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

Zájmové území je budováno převážně horninami svrchního proterozoika, paleozoika, svrchní křídly, pleistocénu a kvartéru. Sesuvná území ani jednotlivé sesuvy se v území nenacházejí. V území dotčeném stavbou se podle registru zásob nerostných surovin Geofondu nenacházejí žádná ložiska nerostných surovin ani jejich prognózní zásoby. Rovněž se zde nenacházejí poddolovaná území.

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

2.4.2. Soulad umístění stavby s územně plánovací dokumentací

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

2.4.3. Místní a správní umístění stavby

Stavba silničního okruhu je umístěna na území hlavního města Prahy a na území okresu Praha východ. Na území hlavního města Prahy je situována na správních územích obvodu Praha 8, městských částí Praha 8, Suchdol, Dolní Chabry, Březiněves a Ďáblice. Na území okresu Praha východ je situována na správních územích obcí Zdiby a Roztoky u Prahy.

K Vltavě levobřežní část se nachází na katastrálních územích Suchdol a Roztoky u Prahy. Na pravém se nachází na katastrálních územích Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Březiněves a Ďáblice.

2.5. Celkový dopad stavby do zájmového území a navrhovaná opatření

2.5.1. Účelnost stavby

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

2.5.2. Ovlivnění ŽP a krajiny

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

Vliv stavby na zvláště chráněná území je popsán v kapitole 4.4. Dotčené chráněné plochy a objekty a v dalších samostatných částech dokumentace.

2.5.3. Opatření na minimalizaci účinku stavby na ŽP

Pro snížení bariérového efektu SOKP jsou v zájmovém území zřízeny tunel Zámky, tři tzv. ekodukty a je optimalizována poloha a délka mostních objektů. Tato opatření umožňují bezpečnou migraci fauny a flory přes trasu okruhu.

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

3. Podklady a průzkumy

3.1. Použité podklady

- Územní plán hl. m. Prahy Útvar rozvoje hl. m Prahy, 1999
- DUR SOKP 519 PUDIS a.s., 1999
- Dokumentace EIA ing. M.Vrdlovcová, ing. M Lauepman, 2000
- Posudek dokumentace EIA RnDr V. Vyhnálek, 2001
- Stanovisko MŽP k EIA MŽP ČR 2002
- Ověření souladu DUR a ÚP hl. m. Prahy, studie PUDIS a.s., 2002

3.2. Použité průzkumy

- Zaměření stávajícího stavu, doplněné a aktualizované Grid a spol a. s., 2000, 2001 a 2003
- Zjištění průběhu inženýrských sítí z podkladů správců Grid a spol a. s., 2003
- Předběžný geotechnický průzkum PUDIS a.s., 2003
- Dendrologický průzkum Datura 2004
- Pedologický průzkum Ing. M. Čedíková, K+K průzkum
- Korozní průzkum PUDIS a.s., 2003

4. Technická část

4.1. Stručný technický popis stavby

4.1.1. Demolice, komunikace, SSZ, terénní a vegetační úpravy, oplocení

Podrobný popis jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů je součástí příloh „B.2 Komunikace, demolice, terénní úpravy“ a „B.9. Vegetační úpravy“.

Demolice (skupina SO 001)

Jde o odstranění drobných staveb v zahrádkářské kolonii Dolní Chabry.

Komunikace (skupina SO 100)

Silniční okruh je čtyř až šestipruhová směrově rozdělená komunikace (základní kategorie R 34/100) v úseku Suchdol – Březiněves, včetně tří mostů (most přes Vltavu řešen jako patrový), tunelu a tří ekoduktů. Napojení na radiální komunikace je řešeno ve třech mimoúrovňových křižovatkách, MÚK Čimická s přivaděčem, MÚK Ústecká a MÚK Březiněves. V souvislosti s těmito křižovatkami jsou upravovány v nezbytném rozsahu i stávající komunikace, ul. Čimická a ul. Spořická pro napojení přivaděče Čimice, silnice II/608 (ul. Ústecká) v oblasti MÚK Ústecká. Prosecká radiála (silnice R8 nebo ul. Cínovecká) v oblasti MÚK Březiněves přestavěna na šestipruhovou komunikaci.

V rámci stavby dochází k přeložkám několika polních cest, zřízení přístupových komunikací pro záchrannou a požární techniku k portálům tunelu Zámky a nástupní plochy pro tuto techniku. Cesta k bohnické opěře mostu přes Vltavu bude v běžném provozu sloužit pěším a cyklistům.

SSZ (skupina SO 480)

V rámci stavby SOKP je nutno zřídit SSZ na křižovatce přivaděče s ul.Čimická a ul. Spořická a na silnici II/608 v rámci MÚK Ústecká.

Terénní a vegetační úpravy (skupina SO 800)

Objekty řeší úpravy v rámci dočasného záboru stavby a zařízení staveniště, včetně znovuzřízení protihlukového valu u Březiněvesi, likvidovaného v rámci výstavby MÚK Březiněves. Objekty vegetačních úprav řeší ozelenění ploch trvalého záboru stavby a doplnění a náhradu větrolamů zasažených stavbou.

Oplocení (skupina SO 850)

Objekty řeší dočasné i trvalé oplocení SOKP a úpravu oplocení v oblasti Dolní Chabry.

4.1.2. Mostní a inženýrské objekty

Most přes Vltavu (příl. B.3.3.) je ocelový, třípatrový (2 úrovně vozovek a podvěšená lávka pro pěší a cyklisty) obloukový most s horní mostovkou o třech polích, mostovku tvoří vierendelový trám.

Galerie Zámky (příl. B.3.5.) tvoří přechodový úsek mezi mostem přes Vltavu a tunelem Zámky. Konstrukce - polorámová železobetonová konstrukce s prolomenými stěnami na základových pasech, strop trámový roštový s deskou mostovky.

Most přes údolí Čimického potoka (příl. B.3.5.) tvoří dva samostatné mosty (pro každý směr zvlášť). Konstrukce - vetknuté železobetonové oblouky (se stejnou geometrií) s horní železobetonovou mostovkou v rozdílných niveletách.

Most přes údolí Dražanského potoka (příl. B.3.5.) tvoří dva samostatné mosty (pro každý směr zvlášť) Konstrukce - masivní plnostěnný komorový předpjatý trám o třinácti polích s horní mostovkou.

Tunel Zámky (příl. B.3.4.) je dvoupatrový silniční tunel, jednotlivé směry jsou vedeny v samostatných tubusech na sebou, z monolitického železobetonu se třemi bočními chodbami pro technická vedení a nouzový únik. Horní strop z předem předpjatých nosníků, spřažených monolitickou deskou, přesypaný pro vedení biokoridoru.

Ekodukty (příl. B.3.6.) jsou železobetonové klenbové konstrukce o dvou polích se střední průběžnou stěnou, založená na železobetonových pasech. Přesypaná pro převedení biokoridoru.

Nadjezd polní cesty K Mlýnu – Dražanský mlýn (příl. B.3.7.) je trámový předpjatý dvupolový most s horní mostovkou, stěnový pilíř ve středním dělicím pásu SOKP.

Nadjezd přivaděče Čimice (příl. B.3.7.) je šikmý trámový předpjatý dvupolový most s horní mostovkou, stěnový pilíř ve středním dělicím pásu SOKP.

Nadjezd silnice II/608 (příl. B.3.7.) je dvoutrámový (směrově rozdělený) předpjatý dvupolový most s horní mostovkou, pilíře ve středním dělicím pásu SOKP.

Nadjezd silnice R8 nad ulicí Ďáblická - (příl. B.3.9.)

Přestavba stávajícího mostu, spočívá v demolici stávající horní stavby, vnitřní podpěry včetně základových bloků a části krajních opěr a výstavbě nového mostu. Nový most je rvalý šikmý masivní dvoutrámový předpjatý rámový most o dvou polích s horní mostovkou ve směrovém oblouku, masivní gravitační opěry, kruhové pilíře, zakládání hlubinné na vrtaných pilotách.

Nadjezd silnice R8 nad rampou J (příl. B.3.9.) S ohledem na velkou šikmost a velký rozdíl délky přemostění v levém a pravém lici je zvolena rámová konstrukce se stěnami rovnoběžnými s osou rampy. Podjezd je vybaven trvalým osvětlením. Most bude stavěn po polovinách.

Nadjezd silnice R8 nad rampou A (příl. B.3.9.) S ohledem na velkou šikmost a velký rozdíl délky přemostění v levém a pravém lici je zvolena rámová konstrukce se stěnami rovnoběžnými s osou rampy. Podjezd je vybaven trvalým osvětlením. Most bude stavěn po polovinách.

Nadjezd rampy A nad SOKP a rampou J (příl. B.3.9.) je navržena jako spojitý nosník o pěti polích deskového průřezu s oboustranně vyloženými konzolami a je vylehčená otvorem. Nosná konstrukce je předpjatá v podélném směru.

Zárubní zeď dolní vozovky SOKP (příl. B.3.10.) odděluje různé výškové úrovně vozovek v „přesmyku“ mezi tunelem Zámky a mostem přes údolí Čimického potoka. Jde o železobetonovou úhlovou zeď s konzolou o max. vyložení 5,0 m.

Zárubní zeď pro PTO a DUN (příl. B.3.10.) vytváří prostor pro umístění DUN, požární nádrže, bezodtokové jímky a PTO Zámky. I tato zeď je železobetonová úhlová.

Opěrné zdi MÚK Březiněves (příl. B.3.10.) Konstrukci zdí v MÚK Březiněves tvoří armovaná zemina s pohledovými čelními panely. Zdi jsou založeny plošně.

4.1.3. Mostní a inženýrské objekty - výhled

Objekty mostů SO 271 až SO 274 a opěrných zdí SO 275 až SO 280 nebudou realizovány v rámci stavby 519, ale v rámci navazující stavby okruhu kolem Prahy. Projektově byly zařazeny do stavby 519 z důvodu prověření realizovatelnosti a souvislostí.

4.1.4. Doplňkové objekty (PTO)

PTO Zámky (příl. B.3.11) je zděný objekt, umístěný v prostoru DUN u východního portálu tunelu Zámky. Obsahuje trafostanici, rozvodny, koncová zařízení provozních souborů (bezobslužný velín), UPS, ATS požárního vodovodu a sklady. Celkový půdorysný rozměr je 21,4 x 12,2 m.

PTO Zdiby (příl. B.3.11) je zděný objekt, umístěný u východního portálu biokoridoru Dolní Chabry - Zdiby. Obsahuje koncová zařízení provozních souborů (bezobslužný velín), UPS a ATS požárního vodovodu. Celkový půdorysný rozměr je 11,1 x 4,5 m.

PTO Ďáblice (příl. B.3.11) je zděný objekt, umístěný u východního portálu biokoridoru Ďáblice - Zdiby. Obsahuje koncová zařízení provozních souborů (bezobslužný velín) a UPS. Celkový půdorysný rozměr je 6,6 x 4,5 m.

4.1.5. Vodohospodářské objekty

Odvodnění (příl. B.4.) Stavby SOKP 519 leží na území povodí Vltavy a povodí Labe. Rozvodí se nachází východně od křižovatky Ústecká v její těsné blízkosti. Srážkové vody budou z komunikací sváděny do příkopů a odtud přes horské vpusti do středové kanalizace.

Na území povodí Vltavy budou vody odváděny od MÚK Ústecká po mostě přes údolí Drahanického potoka k údolí Čimického potoka, kde je středová kanalizace zaústěna do DUN. Odvodnění mostu přes Vltavu a otevřených úseků komunikací od rozhraní staveb 518 - 519 (včetně krátkého úseku na levém břehu Vltavy) je zajištěno další kanalizační soustavou, zaústěnou do DUN u východního portálu tunelu Zámky. Z obou výše zmíněných DUN je voda odváděna novou kanalizací, vedoucí údolím Čimického potoka do Vltavy.

V povodí Labe budou srážkové vody odváděny pomocí příkopů a středové kanalizace do retenční nádrže a DUN, umístěné v jihovýchodním kvadrantu MÚK Březiněves a odtud potrubím do Mratinského potoka.

Přeložky a úpravy stávajících kanalizací (příl. B.4.) - Stávající stoka v Cínovecké ulici bude přerušena výstavbou nových mostních objektů a je tedy nutno ji na území MÚK Březiněves přeložit do prostoru podél jihozápadní hrany Cínovecké.

Požární vodovod (příl. B.6.) V rámci stavby SOKP 519 jsou budovány dvě větve požárního vodovodu včetně přívodních řadů, požárních nádrží a automatických čerpacích stanic, zajišťujících potřebný tlak v požárním potrubí.

První větev začíná připojením na veřejný vodovod v ul. U Drahně (Bohnice). Přívodní potrubí je zaústěno do požární nádrže (300 m³) u východního portálu tunelu Zámky, odkud je čerpána voda tlakovou stanicí a rozváděna zaokruhováním systémem k hydrantům v tunelu Zámky a ekoduktu SO 231 a na most přes Vltavu.

Druhá větev se připojuje na veřejný vodovod na okraji Dolních Chabry a přívodní potrubí ústí v požární nádrži (100 m³) u východního portálu ekoduktu SO 232, odkud je čerpána voda tlakovou stanicí a rozváděna zaokruhováním systémem k hydrantům u portálů ekoduktů SO 323 a 233.

Přeložky vodovodů (příl. B.6.) Při stavbě SOKP 519 by došlo k nepříznivému křížení se dvěma stávajícími vodovodními řadami. Jedná se o vodovodní přívaděč DN 200 Dolní Chabry - Zdiby a vodovodní řad DN 200 u MUK Březiněves. Oba vodovody budou v rámci stavby SOKP 519 přeloženy.

4.1.6. Elektro a slaboproudá zařízení

Úpravy vedení VVN 110 kV (příl. B.7.) Trasa SOKP se v prostoru od Vltavy po Čimice dostává do střetu se stávajícím vrchním vedením ve správě jednak STE a jednak PRE. Na těchto vedeních dojde k úpravě polohy a výšky některých sloupů, trasa zůstává zachována.

Úpravy sítě VN 22 kV (příl. B.7.) V prostoru tunelu Zámky dojde k demontáži stávajícího vzdušného vedení bez náhrady, navržena je nová trafostanice v PTO Zámky a její napojení kabely 22 kV do nové trafostanice v PTO Za hájem.

Veřejné osvětlení (příl. B.7.) Systém veřejného osvětlení v trase SOKP (v hranách koruny) a křižovatek, včetně upravovaných úseků stávajících komunikací a osvětlení cyklistické trasy (od mostu přes Vltavu k Bohnicím) a provizorních vozovek. Neřeší osvětlení tunelu, mostu přes Vltavu a ekoduktů..

Úpravy sítě 1 kV (příl. B.7.) Stávající vrchního vedení 1 kV v trase Dolní Chabry - Přemýšlení se nahradí v prostoru kolize se stavbou úložným kabelem, v křižovatce Čimická-Spořická dojde k úpravě tras stávajících kabelů 1 kV a vybudování rezervních chrániček. Přípojky řeší napájení dalších SO a PS (osvětlení ekoduktů, SSZ, osvětlení tabulí dopravního značení, napájení DIS atd.).

Přeložky slaboproudých zařízení Řeší přeložky slaboproudých zařízení, zasažených výstavbou SOKP, zejména podél křižujících komunikací.

4.1.7. Plynovody

Přeložky VTL plynovodů (příl. B.5.) Stavba SOKP 519 vyvolává přeložky VTL plynovodů poměrně velkého rozsahu. Nové trasy jsou vedeny podél SOKP či jiných komunikací s kolmými přechody přes ně. Součástí stavby je i propojení několika plynovodů a speciální objekt přechodu plynovodů pod silnicí R8 poblíž MÚK Březiněves

4.1.8. Technologické objekty a provozní soubory

Systém SOS na SOKP (příl. B.8.) řeší slaboproudá zařízení, která zajišťují bezpečnost a plynulost provozu na SOKP Jsou to dálniční hlásky, dipečerský telefon, videodohled, meteostanice, čítače dopravy apod. včetně napojení na řídicí systém kabely metalickými i optickými.

Technologické vybavení tunelu Zámky a ekoduktů (příl. B.8.) řeší vybavení tunelu Zámky a ekoduktů zařízeními, zajišťujícími bezpečnost a plynulost provozu (větrání a osvětlení tunelu a ekoduktů, požární signalizaci, řídicí systémy dopravy a technologie, trafostanici, dieselagregát a napájecí těchto zařízení atd.).

4.1.9. Provizorní objekty

Objekty (příl. F.) řeší provizorní vozovky a další opatření, zajišťující provoz na ČD, plavební dráze a komunikacích dotčených výstavbou SOKP či souvisejících inženýrských sítí v průběhu výstavby.

4.2. Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů na okolní území

Trasa SOKP je v řešeném úseku vedena převážně v zářezu a s výjimkou mostů přes Vltavu a údolí Čimického a Dražanského potoka tedy tvoří výrazný pohledový prvek v krajině.

Z hlediska vazeb na stávající komunikační síť v zájmovém území stavby dochází k napojení v MÚK ulice Ústecké a prostřednictvím nového přivaděče i ul. Čimické a Spořické, rovněž vzniká MÚK na křižení SOKP s ul. Cínoveckou (Proseckou radiálou nebo sil. R 8) Ostatní komunikace přerušené trasou okruhu jsou propojeny novými přeložkami. Kvalita obsluhy území tedy zůstává na původní úrovni, výrazně na lepší úrovni bude propojení Prahy 6 a Prahy 8 přes nový most přes Vltavu.

Trasa SOKP je ve střetu se stávajícími vysokotlakými plynovody, a je tedy nutno vedení VTL upravit přeložkami. Kolize se vzdušným vedením 110 kV je řešena změnou polohy a výšky několika stožárů, situačně nedochází ke změnám.

Na obou březích Vltavy je most (SO 201) veden nad územím přírodních památek. Na levém je to Přírodní památka Sedlecké skály na pravém břehu pak Přírodní památka Zámky. Zároveň je trasa SOKP na pravém břehu Vltavy vedena až na hranici KÚ Bohnice (cca km 11,300) územím Přírodního parku Drahaň – Troja.

4.3. Výsledky a závěry z výchozích podkladů a průzkumů

Trasa je navržena v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy a respektuje doporučení EIA (např. zřízení ekoduktů v trasách biokoridorů a pod.).

Návazné úseky na okolní území a zejména komunikace byly upraveny dle aktualizovaného zaměření stávajícího stavu, rovněž byly aktualizovány podklady správců jednotlivých inženýrských sítí jako základ pro řešení jejich úprav a přeložek.

Na základě provedeného předběžného geotechnického průzkumu byl stanoven způsob založení jednotlivých mostních objektů a opěrných zdí a způsob hloubení a zajištění stavební jámy pro tunel Zámky.

Na základě korozního průzkumu byl stanoven stupeň ohrožení a následně způsob ochrany inženýrských konstrukcí před účinky bludných proudů.

Dendrologický, pedologický a hydrologický průzkum byly dílčími podklady pro zpracování dokumentace účinků stavby.

4.4. Dotčené chráněné plochy a objekty

4.4.1. Střety s chráněnými inženýrskými sítěmi

V řešeném území dochází ke střetu připravované stavby s ochrannými pásmy vzdušného vedení PRE a STE 110 kV (v rámci stavby je upravováno) a VTL plynovodů (v rámci stavby dochází k přeložkám).

4.4.2. Střety se zvláště chráněnými územími

V souvislosti s výstavbou mostu přes Vltavu (SO 201) a navazujících stavebních objektů a provozních souborů dojde k dotčení PP Sedlecké skály a PP Zámky. Dotčení těchto území je součástí samostatné dokumentace. V obou případech je výstavbou zasaženo jak samotné chráněné území tak jejich ochranné pásmo.

PP Sedlecké skály

Dotčení PP Sedlecké skály lze místně a podle míry zásahu rozdělit na dva prostory.

1. Prostor mezi ulicí Roztocká (sil II/242) a železniční tratí Praha – Děčín, železniční násep, je dotčen výstavbou základu oblouku. Trvale do tohoto prostoru zasahuje podzemní část základu, dočasně do tohoto prostoru zasahují provizorní přeložky slaboproudých kabelů a mostním provizorium pro dočasnou objízdnu trasu ul. Roztocká.
2. Prostor železniční tratě a skalních svahů západně od trati je dotčen pouze dočasně a to při montáži oblouku a při vysouvání mostu (manipulace s těžkými břemeny nad územím PP).

PP Zámky

1. Území PP Zámky je zasaženo objektem SO 186 Obnova ulice V Zámčích, na severním konci úpravy, v místě napojení na stávající vozovku, leží tato na území PP.
2. Územím PP je v současné době vedeno vrchní elektrické vedení VN 22 kV ve správě PRE, toto vedení je nyní již částečně demontováno (část přes Vltavu), zbylá část je určena k odpojení a demontáži (SO 411). Je vysoce pravděpodobné, že vedení bude demontováno správcem ještě před započítáním stavby SOKP 519.
3. Ostatní území PP bude dotčeno při montáži oblouku a vysouvání mostu (manipulace s těžkými břemeny nad územím PP).

Před zahájením stavby, v jejím průběhu i po dokončení bude probíhat monitoring vybraných druhů fauny a flóry v této oblasti a jeho závěry budou zohledněny při přípravě stavby i v jejím průběhu (volba typu konstrukcí, technologií, postupu výstavby, lokální ochranná opatření atd.).

4.5. Zásah stavby do území a jeho vybavení

4.5.1. Požadavky na změnu současného stavu

V rámci výstavby SOKP dojde k odstranění několika drobných staveb v oblasti zahrádkářské kolonie u Dolních Chaber, dotčených výstavbou mostu přes údolí Dražanského potoka.

Kácení mimoletní zeleně včetně výpočtu finanční náhrady řeší část dokumentace D.1 Dendrologický průzkum.

V rámci stavby SOKP a souvisejících objektů budou provedeny zemní práce v tomto rozsahu :

výkopy	1 578 500 m ³
násypy	208 300 m ³
celkové množství zemních prací	1 786 800 m ³

Dochází tedy k přebytku vytěženého materiálu ve výši 1 370 200 m³. Otázka jeho využití či uložení na skládku nebyla vzhledem k časovému odstupu realizace v tomto stupni projektové přípravy řešena.

Terénní úpravy a ozelenění se týkají bezprostředního okolí komunikací, zejména násypových a výkopových svahů a vnitřních prostorů mimoúrovňových křižovatek. Rovněž bude ozeleněn „přeložený“ protihlukový val u MÚK Březiněves.

4.5.2. Změna využívání půdy

Změnu využívání ZPF a LPF řeší příloha C.3, Podklady pro vynětí ze ZPF a LPF.

4.5.3. Přeložky a úpravy podmiňující stavbu

Přeložky a úpravy inženýrských sítí podmiňující výstavbu SOKP jsou popsány v oddíle 4.1 této průvodní zprávy.

U komunikací je nutno počítat s přeložkami cest a silnic, křižujících trasu SOKP a dočasným omezením či přerušením provozu na komunikacích podél Vltavy, na Ústecké, Cínovecké a Ďáblické (řešeno v příloze F.3 Dopravní opatření při výstavbě).

Trať ČD vedená po levém břehu Vltavy může být v průběhu výstavby mostu přes Vltavu (jeho seoběžní základ oblouku a motáž ocelové konstrukce) dotčena krátkodobými výlukami.

Vodoteče povodí Vltavy nebudou stavbou dotčeny, předpokládá se krátkodobé přerušení lodního provozu na Vltavě při motáži ocelové konstrukce mostu. Do Mratínského potoka (povodí Labe) bude vyústěn výtok z DUN Ďáblice, výtok bude regulován pomocí retenční nádrže.

Veškeré dešťové vody z SOKP budou odváděny do DUN (3 ks) a dále do Vltavy (západní část) a Mratínského potoka (východní část).

4.6. Základní nároky stavby na zdroje, potřeby a možnosti jejich zajištění

Energetické nároky stavby jsou dány potřebnými příkony pro zajištění provozu technologií a osvětlení v tunelu, ekoduktech, ve volné trase i na mostech. Potřebný příkon a napojovací místa řeší část B.7 Elektro a sdělovací zařízení .

Sdělovací zařízení pro komunikaci a řízení provozu řeší příloha B.8 Technologie a provozní systémy.

Zajištění potřebných zdrojů vody pro požární vodovod, případně mytí tunelu, řeší příloha B.6 Vodovody.

Se zřízením splaškové kanalizace se v rámci stavby neuvažuje.

Pro období výstavby řeší tuto problematiku komplexně část dokumentace F. Staveniště a organizace výstavby.

Problematiku nakládání s odpady řeší část dokumentace C.2 Studie vlivu stavby.

4.7. Hodnocení stavby z hlediska účelu, obecně technických požadavků a bezpečnosti

Stavba je navržena v souladu s platnými ČSN a TP tak, aby bezpečně plnila svou funkci.

Podrobnější posouzení je cílem připravované „Ověřovací dopravně-inženýrsko-ekonomické studie předmostí mostu přes Vltavu a návazných křižovatkových uzlů staveb SOKP 518 a 519“, která by měla řešit dopady užitého řešení na SOKP a komunikační síť na něj návaznou.

Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace se dotýká zejména úprav v úrovnových, světelně řízených křižovatek. Konkrétní úpravy budou obsahem dalšího stupně PD (předpokládáme zřízení bezbariérových přechodů, varovných a vodících pásů a akustické signalizace).

Z pohledu civilní ochrany se nepředpokládá využití tunelových objektů (tunel Zámky, ekodukty) pro ochranu obyvatelstva, umístění zvláštních zařízení na mostech bude řešeno v dalším stupni PD.

Plnění podmínek zvláštních předpisů (hygienických, požárních atd.) řeší části dokumentace jednotlivých SO či PS v podrobnostech odpovídajících stupni PD. Obecně lze prohlásit, že stavba jako celek je navržena v souladu s těmito požadavky.