

ČÁST B ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č. 1

Název záměru: **D0 518, 519 Ruzyně - Březiněves**

Zařazení: **Kategorie I** (záměry vždy podléhající posuzování), **bod 47** „Dálnice I. a II. třídy“
Příslušným úřadem pro vedení procesu EIA je Ministerstvo životního prostředí.

B.I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Předkládaným záměrem je realizace dvou úseků Pražského okruhu, stavba D0 518 Ruzyně-Suchdol a stavba D0 519 Suchdol-Březiněves. Jedná se o šestipruhovou **dálnici** kategorie D34/100. Celková délka posuzovaného úseku Ruzyně-Březiněves činí **15,11 km**. Začátek záměru je v km 29,990 vložen do mimoúrovňové křižovatky MÚK Přední Kopanina, kde se napojuje na přeložku silnice I/7, přičemž součástí předkládaného záměru je dobudování MÚK Přední Kopanina, ve které se připojí dálnice D7. Konec stavby je v km 45,100 v MÚK Březiněves v místech křížení s Proseckou radiálou/dálnicí D8, za níž navazuje další plánovaná část Pražského okruhu, a to stavba D0 520. MÚK Březiněves je součástí záměru v dílčí podobě, která zahrnuje samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 520.

Součástí předkládaného záměru je také zkapacitnění Cínovecké ulice (která přechází v D8) na šířkové uspořádání D34 v délce 2,87 km (od MÚK Kostelecká až km -2,000). Nedělitelnou součástí záměru je Přivaděč Rybářka a Čimický přivaděč. Přivaděč Rybářka je zaústěn do MÚK Rybářka a napojuje ulici Kamýckou. Je navržen v kategorii MS2 9/9/50 celkové délky 1,606 km. Vlastní trasa přivaděče jde převážně v tunelu (délky 980 m) nebo přechází do křižovatkových větví. Čimický přivaděč je zaústěn do MÚK Čimice a napojuje ulice Čimickou a Spořickou. Je navržen ve čtyřpruhovém uspořádání jako směrově rozdělená místní sběrná komunikace v návrhové kategorii MS4dk 18,50/60 v délce 1,151 km.

Na hlavní trase je navrženo 7 mimoúrovňových křižovatek. Čimický přivaděč je napojen na ul. Spořickou/Čimickou úrovnovou křižovatkou se světelnou signalizací, s budoucím napojením na plánovaný Čimický sběrač, který je městskou komunikací vymezenou územním plánem Prahy (tj. není součástí záměru). Přivaděč Rybářka je napojen na ulici Kamýckou stykovou křižovatkou se světelnou signalizací (křižovatka je rozpracována urbanistickou studií v rámci rozvojových aktivit IPR Praha, tj. není přímou součástí záměru). Celkem je navrženo 22 mostních objektů. Na hlavní trase D0 je navrženo 5 tunelových úseků, v tunelu je veden také Přivaděč Rybářka.

Záměr dále zahrnuje přeložky dotčených komunikací, nezbytné úpravy navazujících polních cest, vegetační úpravy či přeložky dotčených inženýrských sítí.

Tab. 2 Základní technické parametry

	D0 518	D0 519
Charakter komunikace:	Šestipruhová, směrově dělená, (v úseku MÚK Horoměřice - MÚK Rybářka s průběžným odbočovacím/připojovacím pruhem)	
Kategorie:	D34/100	
Zařazení:	D0	
Délka:	8 260 m	6 850 m
Staničení:	29,990 – 38,250 km	38,250 – 45,100 km
Šířka jízdních pruhů:	2x3,75 m + 1x3,50 m v jednom směru	
Křižovatky:	4x MÚK (Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol, Rybářka)	3x MÚK (Čimice, Ústecká, Březiněves)
Mostní objekty:	8x (vše nadjezdy přes D0 518)	14x (3x na hlavní trase D0 přes vodoteče a údolí, 3x na D8 (Cínovecké) přes D0, II/243 a rampy MÚK Březiněves, 3x mosty na rampách MÚK, 1x na II/608, 1x na II/243, 2x sdružený most nad D0 a nad D8, 1x lávka přes D0)
Tunely:	2x (tunel Horoměřice 500 m hloubený, tunel Suchdol 1 970 m hloubený)	3x (tunel Zámky-západ 150 m hloubený, tunel Zámky-východ 300 m hloubený, tunel Dolní Chabry-Zdiby 750 m hloub.)
	Přivaděč Rybářka	Čimický přivaděč
Charakter komunikace:	Dvoupruhová, obousměrná	Čtyřpruhová, směrově dělená
Kategorie:	MS2 9/9/50	MS4dk
Zařazení:	Městská komunikace	Místní sběrná komunikace
Délka:	1 606 m <i>(celková délka přivaděče je 1,806 km; začátek úpravy přivaděče v rámci záměru je v km 0,2^{*)})</i>	1 151 m
Šířka jízdních pruhů:	1x3,5 m v jednom směru	2x3,25 m v jednom směru
Křižovatky:	Na přivaděči nejsou křižovatky: napojení na D0 přes MÚK Rybářka; napojení na ul. Kamýckou stykovou křižovatkou – <i>samotná křižovatka není přímou součástí záměru, v rámci předložené dokumentace je však v relevantních aspektech posouzena, viz kap. B.1.4.</i>	1x styková (napojení na ul. Čimická/Spořická). Napojení na D0 přes MÚK Čimice.
Mostní objekty:	-	1x most na přivaděči přes D0 je již zahrnut v mostech D0
Tunely:	1x (tunel Rybářka 980 m, hloubený)	-

^{*)}Pozn. Přivaděč Rybářka je ve svém staničení 0,000 napojen stykovou křižovatkou na ulici Kamýckou. Samotná tato křižovatka není součástí předloženého záměru, je řešena v rámci urbanistické studie rozvojových aktivit IPR Praha [16].

B.I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Stavba 518 Ruzyně-Suchdol je situována na severozápadním okraji Hlavního města Prahy, s přesahem na území Středočeského kraje (cca 40 % délky, střední úsek trasy v k.ú. Horoměřice). Do katastru Nebušice a Lysolaje stavba zasahuje zcela okrajově přeložkami křižujících komunikací. Stavba 519 Suchdol-Březiněves je situována na severním okraji Hlavního města Prahy, s přesahem na území Středočeského kraje (cca 20 % délky, před MÚK Březiněves, v k.ú. Zdiby). Umístění stavby je patrné z mapových příloh v části A.

Tab. 3 Umístění záměru

NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3 Kraj	NUTS 4	Obec	Městská část	Dotčené k.ú.
Česká republika CZO	Střední Čechy CZ02	Středočeský kraj CZ020	Praha-západ CZ020A	Horoměřice 539236		Horoměřice 644773
				Zdiby 539058		Zdiby 792411
	Praha CZ01	Hl. město Praha CZ010	Praha CZ0100	Praha 554782	Praha - Přední Kopanina	Přední Kopanina 735256
					Praha - Nebušice	Nebušice 729876
					Praha - Lysolaje	Lysolaje 729931
					Praha - Suchdol	Suchdol 729981
						Sedlec 730041
					Praha 8	Bohnice 730556
						Čimice 730394
					Praha - Dolní Chabry	Dolní Chabry 730599
Praha - Březiněves	Březiněves 614131					
Praha - Ďáblice	Ďáblice 730629					

Stavba je umístěna v souladu se Zásadami územního rozvoje Hl. m. Prahy (ve znění Aktualizace 1-4, 6, 7 a 9) a Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (platné po aktualizaci č. 1, 2, a 7). Dle aktualizovaného znění ZÚR HMP je záměr vymezen jako veřejně prospěšná stavba č. Z/502 DK, Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně – Březiněves. Dle aktualizovaného znění ZÚR SK je záměr vymezen jako veřejně prospěšná stavba D001, Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně – Březiněves (+2x MÚK) včetně vyvolaných přeložek a souvisejících staveb.

Dle platného územního plánu HMP je pro vedení SOKP je vymezen koridor veřejně prospěšné stavby VPS3/DK/číslo městské části Pražský (Silniční) okruh Ruzyně - Březiněves v hranicích hl. m. Prahy včetně Rybářky.

Dle vyjádření příslušného úřadu územního plánování nemá obec Horoměřice platný územní plán a při umísťování staveb je třeba postupovat zejména v souladu s § 18 a 19 stavebního zákona.

Obec Zdiby má vydaný platný územní plán po změnách, podle kterého se záměr nachází ve funkčních plochách DS – dopravní infrastruktura silniční a NZ – plochy zemědělské – orná půda. Záměr je územním plánem vymezen jako veřejně prospěšná stavba WD4a, b. Ve výše uvedených funkčních plochách ÚP Zdib je umístění veřejné dopravní infrastruktury umožněno.

Vyjádření příslušných úřadů územního plánování (MHMP, odbor územního rozvoje; MěÚ Černošice, odbor územního plánování; MěÚ Brandýs n. L.-Stará Boleslav, odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče) k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace jsou doložena v kap. H.

B.I.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

Charakter záměru

Záměr je **liniovou dopravní stavbou**, šestipruhovou **dálnicí** **kategorie D34/100**. Součástí je **přivaděč Rybářka**, který je koncipován jako dvoupruhá městská komunikace, a **Čimický přivaděč**, který je místní směrově dělenou sběrnou komunikací o čtyřech pružích. Jedná se o **novostavbu trvalého charakteru**.

Možnost kumulace s jinými záměry

Záměr je situován do území s rozvinutou stávající i plánovanou infrastrukturou. V navazujícím textu jsou uvedeny známé záměry, které mohou v součinnosti s předkládaným záměrem ve fázi výstavby nebo/i provozu přinést potenciální kumulativní vlivy. Tyto vlivy jsou posouzeny v relevantních kapitolách části D a v rámci expertních studií v přílohové části B dokumentace.

Kumulativní, příp. synergické vlivy jsou zhodnoceny mezi záměry, kde relevantní vlivy tohoto druhu přicházejí v úvahu, a to buď s ohledem na povahu a rozsah záměrů, nebo v důsledku zjištění učiněných v rámci předloženého posouzení.

Příprava záměru je **přímo koordinována se stavbami**, na které záměr navazuje:

- *D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, v úseku I/7 mezi MÚK Aviatická a MÚK Ruzyně“*

D0 518 navazovala původně na stavbu D0 517 Řepy-Ruzyně za MÚK s ul. Evropská. Kvůli plánované výstavbě nové přistávací dráhy letiště Ruzyně vyvstala nutnost přeložit silnici I/7 v úseku MÚK Ruzyně – MÚK Aviatická. Toto provizorní přeložka silnice byla v roce 2017 podrobena samostatnému zjišťovacímu řízení podle zákona EIA. Bylo konstatováno, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a nebude posuzován dle zákona. Při výstavbě MÚK Přední Kopanina, jejíž úplné dobudování je součástí předkládaného záměru, bude trasa provizorní přeložky ve své střední části upravena ve vztahu k finálnímu návrhu této MÚK. V současné době je pro stavbu zažádáno o vydání územního rozhodnutí. Uvedení do provozu se předpokládá v roce 2026, kumulativní vlivy v období výstavby tak lze vyloučit. Pro posouzení vlivu provozu je tato stavba zahrnuta do všech hodnocených scénářů v rámci předložené dokumentace.

- *D0 520 Březiněves - Satalice*

V MÚK Březiněves navazuje záměr na stavbu D0 520, která bude posouzena v samostatném procesu EIA. Projektová příprava předkládaného záměru a stavby D0 520 probíhá současně, oba záměry jsou spolu vzájemně koordinovány v úzké spolupráci zpracovatelských týmů. Jedná se zejména o řešení MÚK Březiněves a rozšíření Prosecké radiály, a to včetně odvodňovacího systému. Právě návrh odvodňovacího systému vychází ze zohlednění kumulativních vlivů obou staveb s důrazem na kvantitativní a kvalitativní ochranu recipientů – viz dále v textu této dokumentace.

V období výstavby nelze vyloučit možnost souběhu stavebních prací ve stykovém bodě MÚK Březiněves, která je rozdělena mezi stavbu D0 519 (předkládaný záměr) a stavbu D0 520 tak, aby byla zajištěna provozuschopnost té které stavby. Potenciální kumulaci vlivů lze očekávat zejména na ovzduší a hlukovou situaci a pocitové vnímání rušivých aspektů stavby obyvatelstvem. Je nutno důsledně zvolit technologii výstavby, umístění stavenišť pro obě

stavby a vedení staveništní a obslužné dopravy, což je pojednáno v příslušných kapitolách části D.I. a D.IV.

Posuzované scénáře zahrnují stav provozu záměru bez stavby D0 520 i stav provozu záměru se stavbou D0 520, tedy kumulativní vlivy záměru a D0 520 jsou posouzeny, a to v relevantních částech kapitoly D a také v relevantních expertních přílohách v příloho­vé části B dokumentace.

- *D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály*

Přestavba MÚK Zdiby a navazujících úseků Prosecké radiály zahrnuje přestavbu stávající MÚK na útvárovou křižovatku, která návrhem systému a geometrie větví preferuje nejzažítější odbočující vztah dálnice D8 od Prahy ↔ silnice I/9 do Líbeznic a Neratovic a zkapacitnění navazujícího úseku dálnice D8, který bezprostředně navazuje na úpravy dálnice D8, respektive Prosecké radiály, navržených v rámci MÚK Březiněves (součást záměrů D0 519 D0 520) a končí v historickém začátku dálnice D8 v km 0,0.

V případě dálnice D8 se jedná o přestavbu/rozšíření na návrhovou kategorii D 34,0/120 (2 x 3 průběžné jízdní pruhy se zpevněnou krajnicí, střední dělicí pás šířky 4,0 m, šířka vozovky jízdního pásu je 14,5 m) v celkové délce 1,90 km případně 2,0 km (přesné rozhraní obou záměrů bude stanoveno podle rozsahu přídatných: připojovacích a odbočovacích, pruhů v závislosti na postupu uvádí obou záměrů do provozu).

Stupeň přípravy – technická studie, probíhající proces EIA (po zjišťovacím řízení, ZZŘ vydány 12/2019). Realizace stavby je plánována v letech 2026-2030. Existence stavby je zahrnuta v hodnocených scénářích.

Pozn. V souvislosti s komunikací D8 – ul. Cínovecká je nutno upřesnit, že začátek dálnice D8 je vložen na hranice Prahy (km -2,19968). Dle dříve zažitých zvyklostí bývá tato komunikace v prostoru MÚK Březiněves stále někdy značena jako D8, stejně tak je používán název této ulice Cínovecká. Vzhledem k tomu, že tato ulice plní funkci radiály propojující Městský okruh na D8, nese také pojmenování Prosecká radiála. Bez ohledu na výše uvedená pojmenování a zařazení se jedná o stále stejnou pozemní komunikaci.

- *Silnice II/243 - Obchvat Březiněvsi*

Tento záměr byl posuzován dle zákona EIA a v roce 2010 byl zakončen vydáním souhlasného stanoviska s mírnou preferencí var. 2, varianta 1 je také akceptována. Stavba je navržena za účelem vymístěné dopravy z obce, kterou rozděluje na dvě části. V současnosti se jedná o atraktivní průjezd na trase Ďáblice – Březiněves – Líbeznice, a to i jako objízdné trasy při kongescích a krizových situacích na D8. V rámci předloženého záměru je ve vazbě na MÚK Březiněves řešena silnice II/243, která má návaznost na tento obchvat Březiněvsi. Z křižovatkových pohybů ve stávající MÚK Březiněves je možné pouze sjezd z Cínovecké z centra na II/243 směr Březiněves a nájezd z II/243 z obou směrů na ul. Cínovecká ve směru do centra. Posuzované scénáře zahrnují stav se stavbou obchvatu Březiněvsi, tedy kumulativní vlivy záměru a této stavby jsou posouzeny.

- *Čimický sběrač*

Čimický sběrač je zanesen v územním plánu SU HMP jako dopravní koridor zajišťující propojení Čimického přivaděče od MÚK Čimice jižním směrem na ulici Dopráváků a Ústeckou.

Je vymezen jako severojižní sběrná komunikace. Tato stavba není dosud podrobněji rozpracována a aktivně připravována. Pro doložení účinku existence Čimického sběrače na rozložení dopravy v území ve vazbě na předložený záměr byl v rámci posuzovaných scénářů prověřen také stav bez existence této stavby, kumulativní vlivy jsou tedy posouzeny.

- *Urbanistická studie Nový Sedlec*

Studie IPR Praha řeší uspořádání výstavby v oblasti Nového Sedlce, a to včetně dopadu provozu řešené oblasti na vnější komunikační síti. Předkládá doporučení pro úpravy komunikační sítě, a to včetně křižovatek, při zohlednění dalších rozvojových záměrů (tramvajová trať Podbaba-Suchdol, D0 518+519). Studie zahrnuje návrh optimalizovaného napojení přívaděče Rybářka na ul. Kamýckou tak, aby nedocházelo k zátěži stávajících i výhledových ploch pro bydlení (styková křižovatka s všesměrným propojením). V této podobě je zaneseno do posuzovaných scénářů.

- *Komunikační propojení Ďáblická – MÚK Kostelecká*

V předchozí přípravě bylo v technické studii prověřováno komunikační propojení ul. Ďáblická s MÚK Kostelecká vyvolané dříve uvažovaným technickým řešením MÚK Březiněves. S ohledem na provázanost s MÚK Březiněves je toto propojení zakomponováno jako součást MÚK Březiněves a je součástí záměru.

DALŠÍ SILNIČNÍ STAVBY V OKOLÍ ZÁMĚRU:

- *MÚK Aviatická*

Předmětem této stavby je rekonstrukce stávající mimoúrovňové křižovatky Aviatická řešící napojení letiště V. H. Praha na dálnici D7. V současné době je pro stavbu zpracována Dokumentace pro provádění stavby, uvedení do provozu se předpokládá v roce cca 2025. Kumulativní vlivy v období výstavby tak lze vyloučit. Z hlediska vyhodnocení potenciálních kumulativních vlivů z provozu je tato stavba zahrnuta do všech posuzovaných scénářů.

- *Přeložka silnice II/240 (D7-D8) – úsek mezi dálnicí D7, dálnicí D8 a silnicí II. třídy č. II/101*

Záměrem je výstavba přeložky silnice II. třídy v úseku D7-Holubice (etapa I) a úseku Chvatěruby D8 (etapa III), která společně se samostatně připravovanou stavbou obchvatu Kralup nad Vltavou (etapa II) zajistí propojení dálnic D7 a D8. Propojení dálnic D7 a D8 je dlouhodobě připravováno jako součást koridoru pro Aglomerační okruh (D5 Rudná - Tuchoměřice - Kralupy nad Vltavou - Neratovice - Brandýs nad Labem - Úvaly - Říčany - D1). Aglomerační okruh je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jež by tangenciálně spojovala významná středočeská města mezi sebou. Stavba bude dle předpokladu uvedena do provozu cca 5 let před předkládaným záměrem, kumulativní vlivy v období výstavby tak lze vyloučit. Pro vyhodnocení vlivů provozu je tato stavba zahrnuta do všech posuzovaných scénářů.

Posuzované scénáře C a D (a k tomu relevantně aktivní varianty) (příl. B.1) se liší zohledněním stavu ostatních plánovaných stavebních akcí na dílčích úsecích Pražského okruhu:

- *DO PO 511, (Modletice – Běchovice) a přeložka silnice I/12 (Běchovice – Úvaly)*

Stavba tvoří jihovýchodní část Pražského okruhu a je navržena jako šestipruh. Začíná na MÚK Českobrodská se silnicí I/12 v km 64,0, za níž následuje nová útvárová MÚK Dubeč. Stavba má

vydané pravomocné územní rozhodnutí. Zahájení výstavby je plánováno na rok 2024, kumulativní vlivy z výstavby tak lze vyloučit. Vlivy z provozu jsou doloženy v rámci jednotlivých posuzovaných scénářů.

- *Zkapacitnění D0 PO 510 (Běchovice – Satalice) na 3+3 jízdní pruhy*

Stavba 510 byla vybudována s rezervou pro třetí pruhy, v letech 2015-2016 byla vozovka rekonstruována a rozšířena, k plnohodnotnému zkapacitnění však má dojít teprve projektem „Zkapacitnění“. To se předpokládá v roce 2024. Kumulativní vlivy z výstavby tak lze vyloučit. Vlivy z provozu jsou doloženy v rámci jednotlivých posuzovaných scénářů.

- *Zkapacitnění D0 PO 515 (Slivenec – Třebonice) na 3+3 jízdní pruhy*

V úseku D0 515 je plánováno přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy, včetně úpravy MÚK a mostů. Zprovoznění se předpokládá v roce 2025. Kumulativní vlivy z výstavby tak lze vyloučit. Vlivy z provozu jsou doloženy v rámci jednotlivých posuzovaných scénářů.

OSTATNÍ ZÁMĚRY V OKOLÍ

- *Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol*

Na tuto trasu je prozatím připravena pouze „Ověřovací technická studie tramvajových tratí, TT Podbaba – Suchdol“ (Troja), Metroprojekt, 2016), v současné době však již Dopravní podnik hl. m. Prahy zahajuje další přípravné kroky ke zpracování podrobnější studie a navazující dokumentace pro územní rozhodnutí. Na konečné tramvajové linky v lokalitě Výhledy je vyhrazen prostor pro vytvoření terminálu Výhledy s návazností na regionální bus a Parkoviště P+R – Suchdol. S tímto uspořádáním území předkládaný záměr počítá a je s ním koordinován. Tato stavba je zahrnuta v posuzovaných scénářích.

- *Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby*

Stavba je v současné době ve stupni DÚR, jejím předmětem je první část tramvajové trati z Kobylis do Líbeznic, a to až k nově navrhovanému terminálu u Sedlece na východní straně dálnice D8, v délce cca 5,5 km. Uvedení do provozu se předpokládá v roce 2028. Kumulativní vlivy z výstavby tak lze vyloučit. Zprovoznění tramvajové trati je zohledněno v posuzovaných scénářích.

- *Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátíku*

Tato tramvajová trať povede z Liboce do Ruzyně, bude navazovat na stávající trať na Divokou Šárku. V létě 2022 začala výstavba úseku Divoká Šárka – Dědina. Zprovoznění tramvajové trati je zohledněno v posuzovaných scénářích.

- *TT Podbaba – Bohnice – Kobylisy / Lanová dráha Podbaba – ZOO - Bohnice*

Hlavní město plánuje vybudovat tramvajovou trať propojující Podbabu přes nový most v Troji s Bohnicemi. Úsek Podbaba – Bohnice je prověřen studiemi, jako dočasné řešení je navržena lanová dráha s obdobnou trasou, která je nyní v procesu EIA. Lanovka má vést od terminálu veřejné dopravy v Podbabě přes řeku a Císařský ostrov k zastávce v Troji, odkud bude následovat stoupání do Bohnic ke stanici u OC Krakov. Druhý úsek TT Bohnice – Kobylisy je nyní v projekční přípravě s předpokládaným termínem dokončení cca 2028. S ohledem na vzdálenost této stavby od záměru nejsou kumulativní vlivy v období výstavby relevantní. V období provozu je zařazeno do výhledových scénářů.

- *Paralelní dráha 06R/24L Letiště Praha - Ruzyně*

Záměr řeší výstavbu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L na mezinárodním letišti Václava Havla Praha včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Tato stavba je dlouhodobě a aktivně koordinována s předkládaným záměrem. Potřebné stavební úpravy D0 518 (např. zakrytí rampy MÚK Přední Kopanina) zajistí požadavky na bezpečnost leteckého provozu. Uvedení do provozu se dle nyní aktuálních podkladů předpokládá v roce 2031. Posouzení vlivů zahrnuje v relevantních aspektech kumulace s touto stavbou.

- *Modernizace trati Praha – Kladno, I. a II. etapa*

Modernizace trati Praha - Kladno s připojením Letiště Václava Havla je prioritní dopravní stavbou české vlády a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných infrastrukturních projektů v ČR. Cílem je napojit letiště na železnici a modernizovat stávající jednokolejnou trať mezi Prahou a Kladnem. I. etapa zahrnuje modernizaci trati od železniční stanice Praha Bubny po železniční stanici Praha Ruzyně (kde se navazuje na II. etapu Praha – Kladno) s realizací novostavby úseku Praha – Ruzyně. V současné době je připojení letiště součástí stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha – Letiště Václava Havla (včetně)“. Tato stavba je v současné době ve stupni DÚR. Uvedení do provozu se předpokládá přibližně před rokem 2025, kumulativní vlivy v období výstavby tak lze vyloučit. Zprovoznění trati je zohledněno v posuzovaných scénářích.

- *Vysokorychlostní trať „Nové železniční spojení Praha – Drážďany“*

Nové železniční spojení Praha – Drážďany je rozpracováno v úrovni Studie proveditelnosti, v současné době se zpracovává dokumentace pro územní řízení. Trasa začíná v dopravně Praha-Balabenka, kde je navrženo bezkolizní křížení ve směrech Praha hl.n. – Roudnice nad Labem VRT a Praha Masarykovo nádraží – Praha-Vysočany. Poté trať směřuje do střížkovského tunelu. Trať se dostává na povrch na okraji Prahy, kde mezi Březiněvsi a Třeboradicemi kříží plánovanou dálnici D0. Způsob křížení s D0 bude navržen v důsledné koordinaci těchto staveb podle výsledků projednávaného umístění terminálu Praha – Sever. Zprovoznění trati je zohledněno v posuzovaných scénářích.

- *Skládka odpadů Ďáblice, využití volné kapacity v prostoru I. etapy skládky, k.ú. Ďáblice*

Cílem je zajištění potřebných skládkovacích kapacit pro hl. m. Prahu, především zajištění dostatečné skládkovací kapacity v případě krizových situací, živelných pohrom, či rezervy v době odstávky ZEVO Malešice (spalovna). Celková plocha záměru je 4,55 ha. Celkové množství plánovaného doplnění komunálního odpadu je 160000 m³ (216000 t). Maximální povolená kapacita (1700000 m³) I. etapy skládky nebude překročena. Maximální roční množství ukládaného odpadu je 45000 t. U záměru probíhal proces EIA, který však byl 08/2022 ukončen. V modelu pro hlukové výpočty je zohledněn stávající stav bez další úpravy tvaru skládky (zvětšení), což je na straně bezpečnosti.

- *Rozvodna Praha sever - rozšíření*

Pro vytvoření zázemí pro spolehlivé napájení metropole je sledováno rozšíření Rozvodny Praha sever v ul. K Ládví, která využije v souladu s územním plánem také plochu této silnice. Předpokládaný termín zprovoznění je rok 2025. Tento záměr je bez přímého vztahu na Pražský okruh, dle vymezení funkčních ploch v územním plánu však vymezuje prostor pro dopravní napojení Čimického sběrače od Čimického přivaděče do ul. K Dopravákům.

- *Mratínský potok, retenční nádrže Mírovice a Třeboradice*

Ke zmírnění účinků povodní na Třeboradickém a Mratínském potoce je správcem toku Povodí Labe připravována realizace suchých nádrží (poldrů). Rozpracováno ve stupni DÚR (HG partner s.r.o., 11/2021), zaneseno do územního plánu obce Veleň. Tyto stavby jsou koordinovány s přípravou posuzovaného záměru.

Další rozvoj území lze očekávat v souladu s územními plány naplňováním jednotlivých zastavitelných ploch pro obytná území, komerční a průmyslové zóny. **Pro modely dopravních prognóz byly vyjma postupného naplňování ÚP SÚ hl. m. Prahy zohledněny také demografické prognózy rozvoje jednotlivých správních obvodů ORP na území metropolitní oblasti.** Z rozvojových záměrů obytné zástavby v území lze uvést např. nové obytné soubory Nad Čimickým údolím 2, Nové Chabry fáze F a G, plánovaný rozvoj dle Urbanistické studie Nový Sedlec, návrh na využití území s výstavbou rodinných domů V Rybářkách atd.

DOPRAVNÍ STAVBY V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ

Pro jednotlivé posuzované scénáře pro střednědobý výhled roku 2030 a dlouhodobý výhled období 2050 je pro stanovení intenzit automobilové dopravy důležité uspořádání navazujících komunikací na území HMP a na území Středočeského kraje. Uvažovaná podoba komunikační sítě zahrnutá v jednotlivých výhledových obdobích je popsána v Dopravně inženýrských podkladech v příloze B.1. Zde je uveden výtah z této přílohy.

Uspořádání komunikační sítě ve střednědobém výhledu roku 2030 v referenční (nulové) variantě zahrnuje:

- Přestavba D7 v úseku Ruzyně – MÚK Aviatická, včetně MÚK Aviatická
- kompletní přestavba MÚK Zdiby, zkapacitnění Prosecké radiály (úsek Březiněves, včetně - Zdiby), přestavba silnice I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice na střídaný třípruh,
- přeložka ul. K Ládví – Dopraváků
- obchvat Březiněvsí,
- zkapacitnění dálnice D10 do Radonic a dálnice D11 do Jiren, vč. MÚK Beranka a spojek Hornopočernické, Klánovické, a do ul. ve Žlíbku,
- dálnice D3 (v úseku od PO na hranici Středoč. kraje s napojením na stávající jihočeské úseky),
- přeložka I/16 obchvat Slaného (1. etapa uvedena do provozu 12/2019, tedy v průběhu roku 2019 ještě nebyla v provozu),
- přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8, II/101 obchvat Záp a Brandýsa nad Labem, přeložka II/101 Říčany – Úvaly, II/611 obchvat Nehvizd, II/101 obchvat Jesenice, přeložka II/116 Jinočany – Lety,
- komunikační propojení Ocelkova – Budovatelská, Budovatelská – Mladoboleslavská, Toužimská – Veselská,
- Hostivařská spojka (úsek Průmyslová ul. v Hostivaři – obchvat Dolních Měcholup – severní obchvat Uhříněvsí),
- obchvat Písnice, komunikace Nová Komořanská, Vestecká spojka
- první úseky vysokorychlostních tratí (VRT), např. z Prahy do Světlé nad Sázavou (směr Brno) a do Lovosic / Litoměřic (směr Ústí n.L.).

- prodloužení tramvajových tratí (TT) Divoká Šárka – Dědina – Na Padesátníku, Malovanka – Strahov, Kobylisy – Bohnice (pouze po jižním okraji sídliště ulic K Pazderkám), Kobylisy – Zdíby, Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice, lanovka Podbaba-ZOO-Bohnice
- modernizace železničního spojení na letiště a do Kladna.

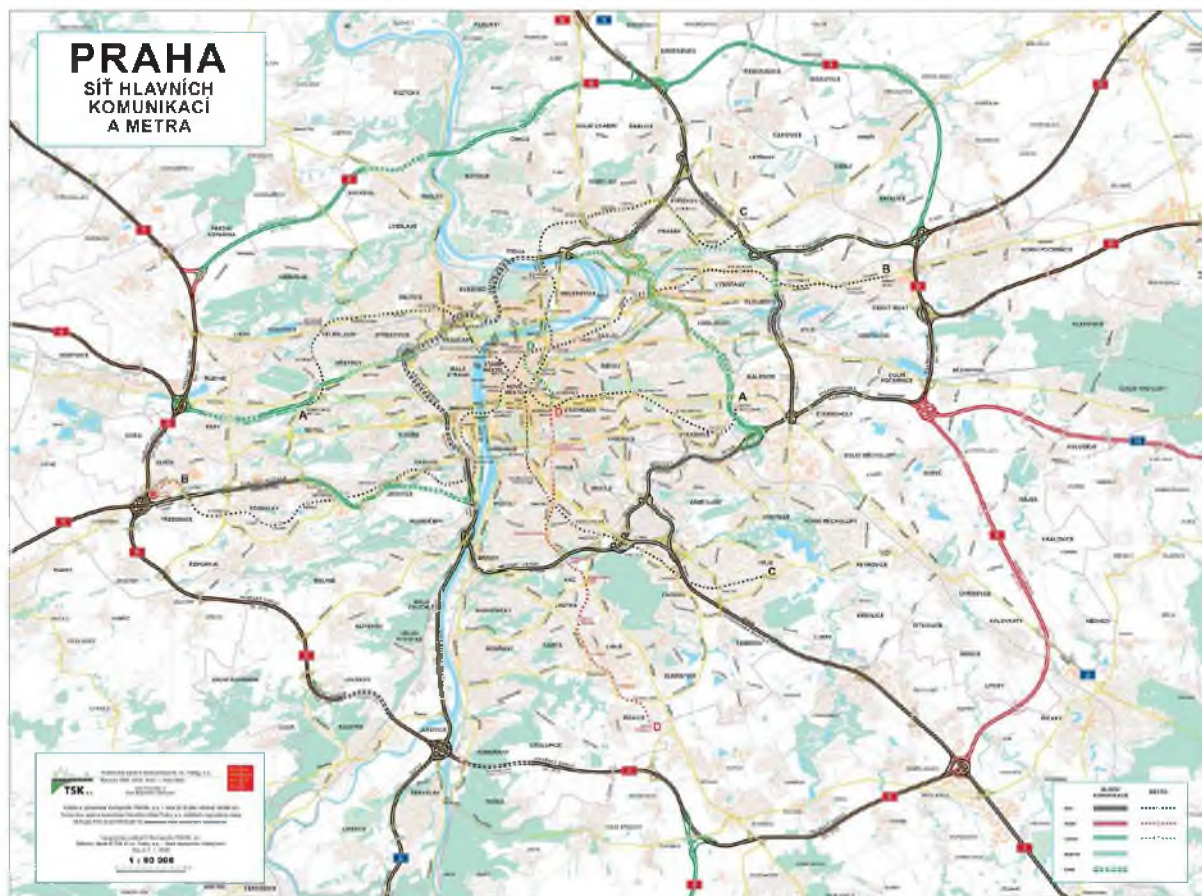
Ve výhledovém období 2050 se předpokládá existence kompletně dokončeného skeletu nadřazených komunikací nadřazených komunikací na území hl. m. Prahy dle jeho územního plánu a dalších významných dopravních staveb na území Středočeského kraje. Výčet staveb zohledněných v dopravním modelu v období 2050, který zpracoval IPR hl. m. Prahy, je uveden v kap. B.II.6 či v samotné příloze B.1.

B.I.5. ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU A POPIS OZNAMOVATELEM ZVAŽOVANÝCH VARIANT S UVEDENÍM HLAVNÍCH DŮVODŮ VEDOUCÍCH K VOLBĚ ŘEŠENÍ, VČETNĚ SROVNÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zdůvodnění záměru

Předkládaný záměr zahrnuje stavby D0 518 a D0 519, které jsou dvěma úseky z celkových čtyř chybějících segmentů celého Pražského okruhu. Ten je zanesen v územně plánovacích dokumentacích na národní, krajské i lokální úrovni. Dle Politiky územního rozvoje ČR 2008 je Pražský okruh součástí koridorů kapacitních silnic. Z Politiky územního rozvoje ČR vychází Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy (ve znění Aktualizace 1-4, 6, 7, 9 a 11) a Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (platné po aktualizaci č. 1, 2, a 7), ve kterých je koridor D0 zanesen jako veřejně prospěšná stavba. ZÚR jsou nadřazeny územním plánům obcí, které tyto koridory přebírají do své podoby.

Pražský okruh ve své kompletní podobě zajistí kapacitní propojení sítě dálnic radiálně směřujících k hlavnímu městu, které je významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě České republiky i střeoevropského prostoru. Dálnice D0 je součástí IV. multimodálního koridoru transevropské dopravní sítě TEN-T. Nová koncepce sítě TEN-T byla schválena v roce 2013 Evropským parlamentem Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013/EU. V čl. 38 nařízení TEN-T je odkazem na mapy v příloze I definována „hlavní síť“, která zahrnuje také Pražský okruh. V čl. 30 jsou popsány cíle při rozvoji globální sítě v městských uzlech, pokud je možno je zajistit. Zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům silniční dopravy uvedené v bodu e) čl. 30 je konkretizováno také v PÚR 2008, kde je v článku 23 uvedeno: „Trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení“. Vzhledem k tomu, že okrajové městské části jsou ve vnějším okrajovém pásmu hlavního města a Pražský okruh D0 slouží k odvedení tranzitní dopravy z kompaktní intenzivně urbanizované části města s vysokou koncentrací obyvatel (tedy dále od hlavního centra osídlení), je tento požadavek naplněn i v kontextu Rozhodnutí TEN-T a PÚR 2008. V rámci možností silně urbanizovaného území hlavního města Prahy, účelu a měřítka ZÚR je uvedený požadavek PÚR 2008 věcně respektován a ošetřen i technickým řešením (tedy tunelovými úseky a dalšími stavebně technickými opatřeními ke zmírňování dopadů dopravních staveb na okolí). Nařízení TEN-T v čl. 50 odst. 2 odkazuje pro fázi plánování a výstavby projektu společného zájmu na vnitrostátní předpisy a v tomto smyslu příprava předloženého záměru probíhá.



Obr. 1 Síť hlavních komunikací Praha 2019 (zdroj: Ročenka dopravy Praha 2019, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI))

Konkrétně bude funkce dokončeného (kompletního) Pražského okruhu:

- převedení tranzitní dálkové dopravy na nadřazený komunikační systém.
- distribuce cílové dopravy na hranicích metropole.
- funkce ochranná před nežádoucími průjezdy a zbytným dopravním zatížením městské komunikační sítě, jak definuje připravovaný Metropolitní plán.
- realizace některých částí vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města.

Uvedené funkce jsou zjevné z výstupů Dopravně inženýrských podkladů v příloze B.1, jejichž hlavní závěry jsou uvedeny také v kap. B.II.6.

Bez dokončení Pražského okruhu nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků D0 má za následek každodenní kongesce páteřních komunikací na území Hlavního města Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps. Negativně se projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech města, vzhledem k předkládanému záměru se jedná o přetížení významných úseků komunikací v městských částech Praha 6, Praha 7 a Praha 8.

Pro zlepšení dnešní kritické dopravní situace je nutné dálniční a silniční síť na okraji a v přilehlé části Pražského regionu propojit okruhem, avšak v takové poloze, která bude dostatečně atraktivní pro vytvoření nabídky alternativní trasy mimo intenzivně urbanizovaná území. Součástí takového řešení je právě dostavba severozápadního a severního segmentu okruhu, který je

tvořen předkládaným záměrem D0 518 Ruzyně - Suchdol a D0 519 Suchdol - Březiněves, který nabývá na významu i jako nové silniční spojení obou Vltavských břehů mezi mostem přes Vltavu v Holešovicích a v Kralupech nad Vltavou.

Nedělitelnou součástí záměru jsou Přivaděč Rybářka a Čimický přivaděč, které zajišťují přímé napojení okolních městských částí na Pražský okruh.

Umístění záměru je dáno koridorem stanoveným ZÚR Hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje. Záměr navazuje na stávající i připravované úseky D0. Jedná se o výsledek dlouhodobé koncepční přípravy zaměřené na hledání optimální varianty, a to na úrovni strategické i projekční, podpořené meziresortními posuzováními i multikriteriálními hodnoceními, která prošla řádnými veřejnými projednáními i podrobným vyhodnocováním. Výsledky těchto nadřazených procesů (PÚR, ZÚR, SEA) jsou oznamovatelem respektovány.

Z pohledu lokálního využívá záměr při průchodu přes MČ Suchdol stávající koridor ochranného pásma dvojice vedení nadzemního vysokého napětí, na pravém břehu Vltavy se tohoto ochranného pásma také úsekově dotýká v západní části.

Varianty

Za účelem optimalizace technického řešení záměru byla v rámci technických studií [1], [2] prověřována alternativní řešení (popis viz níže v této kapitole). Pro rozpracování pak byl vybrán optimalizovaný návrh, který je v TES prezentován jako výsledná varianta, kterou se oznamovatel rozhodl sledovat pro další přípravu a v této podobě ji předkládá do procesu posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako aktivní variantu. **Záměr je tak předkládán v jedné aktivní variantě** dle Technické studie [1] a [2] ve shodě s koridorem D0 vymezeným v ZÚR HMP a ZÚR SK. Z požadavků na soulad se ZÚR vyplývají i polohy a počet mimoúrovňových křižovatek. Ve vhodných případech je aktivní varianta porovnávána s **variantou nulovou**, tj. bez realizace záměru, tzv. referenční stav.

Scénáře

S ohledem na charakter záměru (dopravní stavba) jsou pro posuzování v rámci dopravních prognóz (příl. B.1) nadefinovány různé scénáře, které se liší stavem komunikační sítě (plánovaných dopravních staveb). Podoba posuzovaných scénářů vychází zejména ze závěrů zjišťovacího řízení pro stavbu D0 520 (vydané MŽP dne 24.3.2021 pod č.j. MZP/2021/710/1732). Pro záměr D0 518 a D0 519 ZZŘ [3][4] striktně posuzované scénáře nedefinují. Aby bylo dosaženo kompatibility procesů posouzení vlivů těchto záměrů na životní prostředí, byly požadavky na posuzované scénáře ze ZZŘ pro stavbu D0 520 respektovány také pro předkládaný záměr.

Posouzení vlivů je vyhodnoceno pro období výstavby a období provozu, a to pro střednědobý výhled roku 2030 a dlouhodobý výhled období roku 2050. Pro střednědobý výhled jsou v relevantních aspektech posouzeny různé scénáře zohledňující potenciální stav podoby ostatních úseků Pražského okruhu. Pro střednědobý výhled je také doložen stav bez záměru tak, aby byl nastaven referenční scénář. Stav v roce 2050 je doložen tak, aby bylo možno posoudit vlivy záměru i z hlediska dlouhodobé predikce.

▪ **Současný stav**

S ohledem na skutečnost, že zpracování dopravní prognózy bylo vzhledem k jejímu rozsahu a časové náročnosti výstupů zadáno již v roce 2021, je z hlediska dopravních intenzit (a s tím

souvisejících aspektů – obyvatelstvo, hluk, ovzduší) stávajícím stavem rok 2019 jako poslední stabilizovaný zjištěný stav před pandemií covid-19 (podrobněji viz kap. D.V). Z hlediska ostatních aspektů je stávající stav vztažen k době zpracování dokumentace EIA, tj. rok 2022-2023.

▪ **Fáze výstavby**

Posouzení pro období výstavby bylo provedeno na podkladě předběžného projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA [6].

▪ **Výhledový rok 2030 – nulová varianta - stav C dle DIP – referenční stav ke stavu E.1**

Definice dle bodu 2a ZZŘ D0 520: „stav realizace a provozu stávajících úseků Silničního okruhu kolem Prahy bez záměru a bez plánovaných rozšíření“. Jedná se o nejméně pravděpodobný, fakticky nežádoucí stav. Je zařazen na základě požadavku ZZŘ D0 520, který je pro zachování konzistentnosti posuzovaných stavů respektován i pro předkládaný záměr D0 518 a 519.

▪ **Výhledový rok 2030 – nulová varianta - stav D dle DIP - referenční stav ke stavům E.2, E.3, E.3.1**

Stav realizace a provozu všech stávajících i plánovaných úseků Silnič. okruhu kolem Prahy (vč. plánovaných rozšíření stávajících úseků) kromě stavby D0 520; a bez záměru D0 518 a 519.

▪ **Výhledový rok 2030 - aktivní varianta - stav E.1 dle DIP**

Stav E.1 = stav C + záměr (D0 518 + 519)

Definice dle bodu 2c ZZŘ D0 520: „stav realizace a provozu stávajících úseků Silničního okruhu kolem Prahy včetně záměru (tzn. bez dalších plánovaných úseků a bez plánovaných rozšíření stávajících úseků)“. Jedná se o nejméně pravděpodobný, fakticky nežádoucí stav. Je zařazen na základě požadavku ZZŘ D0 520, který je pro zachování konzistentnosti posuzovaných stavů respektován i pro předkládaný záměr D0 518 a 519.

▪ **Výhledový rok 2030 - aktivní varianta - stav E.2 dle DIP**

Stav E.2 = stav D + záměr (D0 518 + 519)

Definice dle bodu 2d ZZŘ D0 520

▪ **Výhledový rok 2030 – aktivní varianta – stav E.3 dle DIP**

Stav E.3 = stav D + záměr (D0 518 + 519) + stavba D0 520

Definice dle bodu 2b ZZŘ D0 520. V provozu hodnocený záměr D0 518 a 519 včetně sousední stavby D0 520.

Podvariantně je řešen **stav E.3.1**, který vyhodnocuje dopad neexistence Čimického sběrače.

▪ **Výhledový stav období 2050 - aktivní varianta – stav F dle DIP**

Jedná se o období, kdy by měly být výhledové, dosud nerealizované, dopravní stavby dokončeny a dopravní síť by měla doznat podoby dlouhodobě stabilizované dle platných územně plánovacích dokumentací (a schválených či schvalovaných změn). Z pohledu demografie se pak jedná o výběry nejvyšších očekávaných hodnot mezi lety 2040 a 2050, případně po 2050, z prognóz pro hl. m. Prahu a Středočeský kraj, s analogií očekávaného růstu cestujících Letiště VH Praha >21 mil. cestujících a vnějších vstupů do modelu.

Popis oznamovatelem zvažovaných variant

Trasování severní části Pražského okruhu byla v minulosti věnována velká pozornost z řad odborníků i široké veřejnosti, a to s důrazem na zohlednění vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a na obyvatelstvo. Na požadavky některých městských částí byla v rámci zpracování aktualizace č. 1 ZÚR HMP posuzována tzv. regionální varianta SOKP jako alternativní řešení. Regionální varianta byla hodnocena také v rámci 2. aktualizace ZÚR SK. Obě vyhodnocení se shodují, že kromě ochrany přírody je regionální varianta hodnocena ve všech ostatních aspektech méně příznivě a že přechod Vltavského údolí ve stabilizované poloze není spojen s významně negativním vlivem. Jako příznivější se jednoznačně jeví kratší varianta SOKP, nacházející se většinou své délky na území Hl. m. Prahy. Podrobnější shrnutí předchozí, historické přípravy Pražského okruhu, která zahrnuje dlouhodobý proces prověřování a posuzování variantního trasování, je uvedeno v Oznámení záměr SOKP 518 Ruzyně-Suchdol a v Oznámení SOKP 519 Suchdol-Březiněves z roku 2019.

Z hlediska novodobé přípravy záměru lze konstatovat, že **oznamovatel kontinuálně navazuje na dříve proběhlé, legislativou nadřazené procesy, respektuje jejich závěry** a další přípravu záměru řeší ve stabilizovaných koridorech dle ZÚR. Nedochozí tak již k vyhledávání nového variantního trasování mimo koridor ZÚR a je respektováno koncepční řešení dopravy stanovené platnými Zásadami územního rozvoje dotčených celků.

Zjišťovacím řízením v roce 2019 byl zahájen nový proces EIA. Zjišťovací řízení proběhla zvláště pro stavbu D0 518 a D0 519, a to na podkladě oznámení ((i) SOKP 518 Ruzyně-Suchdol, Ing. Plevová, 09/2019, (ii) SOKP 519 Suchdol-Březiněves, Ing. Toniková 09/2019). Závěry těchto řízení byly vydány v prosinci v roce 2019. Na základě ZZŘ [3][4] a relevantních vyjádření doručených v rámci ZŘ byly oznamovatelem zadány studie k prověření variantního technického řešení, jejichž cílem byla optimalizace technického návrhu stavby s cílem eliminace vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo a začlenění stavby do území. **V souladu s platnými ZÚR HMP a ZÚR SK** byl respektován stabilizovaný koridor D0, některé varianty byly v úsekovém vychýlení, avšak v těsné vazbě na tento koridor. Přehled technickými studii prověřovaných variant z podnětů ze zjišťovacích řízení uvádí tabulka níže.

Tab. 4 Varianty technického řešení záměru prověřované technickými studii po vydání ZZŘ

Pracovní název	Název dle technického podkladu	Technický podklad
D0 518 RUZYŇĚ - SUCHDOL		
Tunelový přivaděč Kamýčká	Ražený tunel Kamýčká s vypuštěním MÚK Rybářka a Přivaděče Rybářka	PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 518 SOKP 518+519, Technicko-ekonomická studie Tunel Kamýčká, 11/2020 *) <i>Varianta Raženého tunelu Suchdol řeší niveletu trasy s přesahem do stavby D0 519 – pojednáno také v Konsolidované TES 519.</i>
Vypuštění Horoměřice	MÚK Vypuštění MÚK Horoměřice	
Posun MÚK Suchdol	Posun MÚK Suchdol	
Odsunutí trasy u Horoměřic	Proověření odsunutí trasy jižně od Horoměřic v koridoru ZÚR	
Zahloubení trasy D0 518	Proověření výškového vedení trasy SOKP 518 (zahloubení)	
Ražený tunel Suchdol *)	Proověření ražené části tunelu Suchdol	
Tunel Horoměřice	Prodloužení tunelu Suchdol k MÚK Horoměřice	
Prodloužení tunelu Rybářka do ul. Kamýčká	Prodloužení tunelu Rybářka do ulice Kamýčká	
D0 519 SUCHDOL - BŘEZINĚVES		
Tunelové úseky ve vazbě	MÚK Čimice – MÚK Ústecká - Tunelové úseky ve	AFRY s.r.o.: D0 519 TES Variantního

na Dražanské údolí s nízkovodním mostem	vazbě na Dražanské údolí – varianta Most	prověření v koridoru ZÚR, 09/2020
Tunel pod Čimickým údolím	Tunel pod Čimickým údolím	PUDIS a.s.: D0 519 TES variantního řešení trasy, 11/2019
Varianta MHMP/IPR	Varianta MHMP/IPR	PUDIS a.s.: D0 519 Suchdol – Březiněves, varianta "MHMP/IPR", technická studie, 11/2021
Konsolidovaná TES 519	Konsolidovaná TES 519	AFRY s.r.o.: D0 519 Suchdol - Březiněves, konsolid. TES, 04/2022

Tato prověřovaná technická řešení byla průběžně projednávána s příslušnými zástupci dotčených municipalit (03/2021 a 04/2022). Následně zadal oznamovatel pro tyto varianty zpracování Multikriteriální analýzy [5] (dále MKA). Pro objektivní vyhodnocení variant, které splňuje základní podmínku posouzení za účelem možnosti vícekriteriálního rozhodování, byly stanoveny základní skupiny kritérií – ekonomická, dopravně provozní, technická, předrealizační příprava, environmentální a urbanismus.

Ke každému sledovanému kritériu byla v rámci MKA přiřazena odpovídající váha. Vzhledem k velkému počtu zohledněných kritérií a složitému vyhodnocení jejich významu pro celkové hodnocení variant byla pro stanovení vah zvolena metoda Füllerova trojúhelníku. Hlavní princip této metody spočívá v porovnání všech kritérií mezi sebou navzájem. Dochází vždy k porovnání dvou kritérií, kdy z každé dvojice kritérií je vybráno to důležitější. Aby bylo co nejvíce minimalizováno subjektivní hledisko zpracovatele MKA, byly jednotlivé kroky procesu hodnocení, resp. jejich dílčí výstupy, konzultovány a podrobeny rozboru nezávislého týmu oponentních expertů.

Tab. 5 Přehled kritérií dle MKA – převzato z [5]

Skupina kritérií	Číslo kritéria	Kritérium
Ekonomické	1	Předpokládaná výše stavebních nákladů
	2	Předpokládaná výše provozních nákladů uživatelů a nákladů spojených s cestovním časem
	3	Předpokládaná výše nákladů na provoz a údržbu infrastruktury
Dopravně-provozní	4	Napojení a obsluha území
	5	Bezpečnost a plynulost provozu
	6	Mimořádné události
Technické	7	Technická proveditelnost stavby
Předrealizační příprava	8	Soulad s ÚPD
	9	Časová náročnost přípravy
Environmentální	10	Hluk
	11	Znečišťující látky do ovzduší
	12	Klíma
	13	Zábory půdy, ZPF a PUPFL
	14	Ovlivnění povrchových a podzemních vod
	15	Ovlivnění horninového prostředí, geologie
	16	Zásah do ÚSES, ZCHÚ, NATURA 2000, VKP
	17	Fragmentace území
	18	Vliv na krajinný ráz
19	Ovlivnění biotopů a biologicky významných lokalit	
Urbanismus	20	Vliv na území (ráz, fragmentace)
	21	Vliv na osídlení (zhodnocení / znehodnocení, iniciace)

Z celkového výsledku hodnocení, které sleduje veškerá hodnocená kritéria, vyplývá, že na stavbě 518 varianty upravující navržené technické parametry základní varianty (předložené k hodnocení v rámci Oznámení v roce 2019) spíše lokálního charakteru dosahují lepších výsledků z důvodu pozitivních přínosů vyplývajících ve vylepšení základního návrhu. Naopak varianty řešící rozsáhlejší změny až koncepčního charakteru stavby (rušení MÚK, nové přivaděče nebo výrazné změny v technologiích provádění stavby) na sebe vážou větší množství negativních dopadů a rizik, které převažují sledovaná pozitiva na jejichž základě byly varianty navrženy. Mezi varianty, které dle výsledků multikriteriální analýzy lze považovat za spíše přínosné, resp. jejich dopady mají převažující pozitivní charakter, patří **Posun MÚK Suchdol, zahloubení trasy D0 518, tunel Horoměřice a Prodloužení tunelu Rybářka do ulice Kamýcká.**

Pro stavbu 519 z výsledků hodnocení vyplývá, že varianty hledající alternativní trasy nebo výrazně upravující niveletu generují nová negativa a rizika. Tato negativa a rizika jsou vzhledem k rozsáhlosti stavby, navrženému technickému řešení a specifikům a charakteru území natolik významná a zásadní, že převáží sledovaná pozitiva na jejichž základě byly varianty navrženy. Jako varianta s převažujícím pozitivním přínosem je hodnoceno řešení dle **Konsolidované TES 2022**, které vychází ze závěrů dříve zpracovaných studií a řeší již identifikované problémy a vylepšení lokálního charakteru nebo problematických úseků, a to zejména zařazením nových tunelových úseků.

Dle závěrů MKA oznamovatel vybral variantu pro další přípravu a toto řešení [1][2] je předloženo jako aktivní varianta k posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Jako **aktivní varianta** je tedy předloženo řešení D0 518 dle technické studie PRAGOPROJEKT, a.s.: „D0 Ruzyně – Suchdol, TES Konsolidovaného řešení“, 05/2022 [1], která zohledňuje závěry MKA a konsoliduje technické řešení výsledných variantně řešených úseků. Oproti řešení hodnocenému v Oznámení 2019 došlo k následné optimalizaci trasy D0 518, zejména:

- Zahloubení nivelety a přidání zemních valů
- Začlenění nového tunelu Horoměřice délky 500 m
- Posun a úprava MÚK Suchdol, vyvolaná úprava tvaru MÚK Horoměřice
- Prodloužení tunelu Rybářka do ul. Kamýcká

Pro stavbu D0 519 je jako aktivní varianta předloženo řešení dle technické studie AFRY CZ s.r.o.: „D0 519 Suchdol – Březiněves, konsolidovaná TES vč. koordinace se stavbou 518“, 04/2022 [2], která byla MKA vyhodnocena jako řešení s převažujícím pozitivním přínosem. Oproti řešení hodnocenému v Oznámení 2019 došlo k následné optimalizaci trasy D0 519, zejména:

- Zahloubení nivelety a přidání zemních valů
- Začlenění nového tunelu Zámky-západ délky 150 m
- Začlenění nového tunelu Zámky-východ délky 300 m
- Začlenění nového tunelu Dolní Chabry-Zdíby délky 750 m

V následující tabulce jsou pro dále nesledované varianty technického řešení záměru okomentovány hlavní vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo. Sledované varianty jsou předmětem této dokumentace a proto nejsou v tabulce nadbytečně komentovány.

Tab. 6 Komentář k nesledovaným variantám ve vztahu k životnímu prostředí a obyvatelstvu

Název varianty	Komentář z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo
D0 518 RUZYŇE - SUCHDOL	
Tunelový Kamýčká přivaděč	Potenciální <u>přínosy</u> spojené s vypuštěním MÚK Rybářka <u>nepřevažují nad</u> vyhodnocenými <u>negativy</u> spojenými s tímto řešením. Nerealizací MÚK Rybářka lze uvažovat snížení zásahu do krajinného rázu a snížení vlivů stavby na obyvatelstvo v daném místě (lokalita Za Hájem - Nový Suchdol), a také snížení zásahu do ochranného pásma PP Sedlecké skály. Takové řešení však přináší zvýšení dopravní zátěže v okolí MÚK Suchdol a tím dopad na životní prostředí a obyvatelstvo této oblasti, vyšší nároky na výkopy s rozsáhlejším zásahem do hydrogeologického a geologického prostředí, rizika a ovlivnění stávající uliční zástavby při provádění tunelových prací pod zástavbou ul. Kamýčké, s předpokládanými vysokými nároky na sanace a dopravní omezení. Prodloužení tunelového přivaděče dále zvyšuje bezpečnostní rizika při provozu.
Vypuštění Horoměřice MÚK	Pokles dopravních intenzit na silnici II/240, avšak nárůst dopravy na silnicích III. třídy v Horoměřicích, s čímž souvisí dopad na životní prostředí a obyvatelstvo podél těchto silnic.
Odsunutí trasy u Horoměřic	Prodloužení trasy přinese zvýšené nároky na zábory ZPF, změna poloměru směrového oblouku má negativní dopad na bezpečnost provozu. Dochází k přiblížení k Přírodní památce Housle. Tato <u>negativa převažují nad</u> potenciálním přínosem teoretického snížení stavebních nákladů na protihluková opatření v oblasti Horoměřic.
Ražený tunel Suchdol	<u>Dočasné přínosy</u> v době výstavby (technologie ražbou) <u>nepřevažují nad</u> vyhodnocenými <u>trvalými negativy</u> spojenými s tímto řešením. Jedná se o rozsáhlejší zásah do geologických a hydrogeologických poměrů území, rozsáhlé zemní práce a rozsáhlým odkop na hraně Vltavského kaňonu se zvýšeným zásahem do cenných a chráněných biotopů skladních výchozů, snížení únosnosti zásahu z hlediska krajinného rázu.
D0 519 SUCHDOL - BŘEZINĚVES	
Tunelové úseky ve vazbě na Dražanské údolí s nízkovodním mostem	Tyto varianty shodně začleňují do trasy D0 519 tunelové úseky. S tím jsou spojena pozitiva v podobě menších zpevněných ploch, snížení záboru půdy, prostupnost územím, obnova původních kultur a biotopů, či příznivější akustická a rozptylová situace, krajinný ráz. Avšak <u>vyhodnocená negativa nad</u> těmito <u>přínosy převažují</u> . Jedná se o nevhodné dopravně-bezpečnostní řešení a zhoršení parametrů z provozně-dopravního hlediska, zásahy do geologického a hydrogeologického prostředí. Významná jsou hydrogeologická, inženýrsko-geologická rizika a dopravně-bezpečnostní rizika. U tunelů s nízkovodním mostem přes Dražanské údolí je jako <u>limitní</u> definován zásah do Dražanského údolí. U tunelu pod Čimickým údolím zásah do Čimického údolí v období výstavby, limitní je potenciální riziko trvalého ovlivnění hladiny podzemní vody s dopadem na ovlivnění povrchových vod a navazujících údolních ekosystémů.
Tunel pod Čimickým údolím	
Varianta MHMP/IPR	Tunelové vedení trasy v úseku pod Čimickým údolím v poloze jižněji oproti tunelové trase viz bod výše. I pro tuto jižnější stopu jsou identifikovány významné dopady na životní prostředí. Za nejrizikovější (<u>limitní</u>) se jeví potenciální ovlivnění režimu podzemních a povrchových vod tunelem. V závislosti na možné změně režimu podzemních vod také ovlivnění fauny, flóry a ekosystémů vázaných na hladinu podzemní vody a vody v Čimickém potoce a Kostoprtském rybníku.

B.I.6. POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO REALIZACI ZÁMĚRU; V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI VČETNĚ POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI DOSTUPNÝMI TECHNIKAMI, S NIMI SPOJENÝMI ÚROVNĚMI EMISÍ A DALŠÍ PARAMETRY

Technické řešení záměru vychází z technické studie D0 518 [1] a technické studie D0 519 [2] zpracované v roce 2022 jako podklad pro předkládané posouzení vlivů na životní prostředí. Jedná se o podrobnost odpovídající úrovni technické studie. Technické parametry stavby budou dále zpřesňovány v navazující přípravě. Ve výkresové části A.I jsou doloženy situační zákresy, podélné řezy a vzorové příčné řezy.

HLAVNÍ TRASA D0, STAVBY 518 A 519

Pražský okruh je zařazen do sítě dálnic jako dálnice D0. Hlavní trasa je na základě výhledových intenzit navržena jako šestipruhová, směrově dělená komunikace se středním dělicím pásem v kategorii D34/100, s přípojovacími a odbočovacími pruhy v oblasti mimoúrovňových křižovatek, Celková délka záměru zahrnující stavby 518 a 519, tj. úsek Ruzyně – Suchdol – Březiněves, je 15,11 km.

Začátek stavby D0 518 je v prostoru mimoúrovňové křižovatky MÚK Přední Kopanina v km 29,990, kde se napojuje na přeložku silnice I/7. Součástí stavby je dobudování MÚK Přední Kopanina, ve které se připojí dálnice D7. Trasa se stáčí na východ a po orné půdě je vedena volnou krajinou mezi Přední Kopaninou a Horoměřicemi na severu a Nebušicemi a Lysolaji na jihu. Přes pokračující zářez přejíždí trasu nadjezdy mostů s připojením místních polních cest a komunikací mezi Nebušicemi a Přední Kopaninou a Horoměřicemi. Silnice vede v zářezu pod nadjezdem místní komunikace K Tuchoměřicům v km 31,201, která zajišťuje dopravní spojení mezi Nebušicemi a Přední Kopaninou. Nadjezdem prochází dále polní cesta s biokoridorem v km 32,037 a silnice III/2404 v km 32,500, která vede od Horoměřic k lokalitě Na Padesátníku. Za křížením s polní cestou V Oříškách v km 33,901 následuje deltovitá mimoúrovňová křižovatka Horoměřice, sloužící k napojení silnice II/240 a okolních obcí včetně městské části Praha 6. Jednotlivé rampy MÚK jsou na silnici II/240 napojeny přes okružní křižovatky. Trasa pokračuje krátkým zářezem, na který navazuje 500 m dlouhý, hloubený přesypaný tunel Horoměřice, přes který je převedena silnice III/2403 Horoměřice - Lysolaje. Na východní portál tunelu navazuje mimoúrovňová křižovatka Suchdol. Pro zvýšení plynulosti dopravy byl úsek mezi koncem přípojovacího a začátkem odbočovacího pruhu mezi MÚK Horoměřice a MÚK Suchdol, jako i mezi MÚK Suchdol a MÚK Rybářka, nahrazen průběžným pruhem stejné šířky. V těchto úsecích budou doplněny nouzové zálivy ve sponu 300-500 m. MÚK Suchdol připojuje silnici II/241, která je hlavní komunikací spojující středočeské obce s Prahou. Za touto MÚK prochází trasa přes prostor městské části Suchdol téměř 2 km dlouhým hloubeným tunelem, který je příčně rozdělen do dvou jednosměrně pojížděných tubusů se třemi jízdními pruhy a jedním průběžným odbočovacím/přípojovacím pruhem. Před východním portálem tunelu a mostem přes řeku Vltavu, který je již součástí stavby 519, je situována MÚK Rybářka trubkovitého tvaru, připojující tunelový přivaděč Rybářka ve směru od Kamýčké ulice.

Opěra mostu přes Vltavu v km 38,250 je začátkem stavby 519. Pětipolový most přes Vltavu délky 572 m přemostňuje kromě řeky také železniční trať, silnici II/242 do Roztok na levém břehu a místní komunikaci na pravém břehu. Dále trasa míří přes zaříznuté údolí Čimického potoka dvěma protisměrnými oblouky k MÚK Čimice. Přes Čimické údolí je navržen 138 m dlouhý most o šesti polích, který je včleněn mezi dva tunelové úseky - hloubený tunel Zámky západ o délce 150 m a hloubený tunel Zámky východ o délce 300 m. Za MÚK Čimice se trasa stáčí severovýchodním směrem přes Dražanské údolí, které překlenuje v místech ČOV devíti polovým mostem délky 516 m. Pravostranným obloukem s hloubeným tunelem Dolní Chabry-Zdiby v délce 750 m obchází Dolní Chabry. Mimoúrovňová křižovatka Ústecká deltovitého tvaru zajišťuje propojení s ul. Ústeckou (sil. II/608). Dále je trasa vedena volnou zorněnou krajinou, ze severu obchází skládku Ďáblice a mimoúrovňovou křižovatkou Březiněves se napojuje na dálnici D8 a Proseckou radiálu (ul. Cínovecká). Dále D0 pokračuje stavebním úsekem D0 520. Rozhraní staveb D0 519 a 520 je v km 45,100.

Součástí záměru je také přestavba Prosecké radiály (u. Cínovecká) v okolí MÚK Březiněves na dálniční standard, v délce 2,87 km v úseku od MÚK Kostecká -4,870 až po km -2,000

Tab. 7 Technické parametry hlavní trasy D0 518, 519

Parametr	Hodnota	Specifikace
Charakter komunikace	Šestipruhová*)	Směrově dělená *) v úseku MÚK Horoměřice - MÚK Rybářka s průběžným odbočovacím/připojovacím pruhem
Kategorie	D34/100	
Zařazení	D0	
Délka (km)	15,11	
Začátek stavby (v km)	29,990	MÚK Přední Kopanina
Konec stavby (v km)	45,100	MÚK Březiněves
Počet jízdních pruhů	6	2x3,75 m + 1x3,50 m v jednom směru
Max. / min. spád	3,6 % / 0,35 %	
Počet MÚK	7	Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol, Rybářka, Čimice, Ústecká, Březiněves
Počet mostních objektů	22	
Počet tunelů	5	Horoměřice, Suchdol, Zámky-západ, Zámky-východ, Dolní Chabry-Zdiby

Šířkové řešení trasy

Šířka jednotlivých prvků kategorie D34/100:

Jízdní pruhy	4x 3,75 m + 2x 3,50 m
Vnitřní zpevněná krajnice	2x 0,50 m
Vnější zpevněná krajnice	2x 3,00 m
Nezpevněná krajnice	2x 0,5m (v místě svodidel rozšířená na 1,50 m, v místě směrových sloupků rozšířená na 0,75 m)
Střední dělicí pás	4,00 m
Kategorijní šířka	34,00 m

Pro začlenění záměru do krajiny a eliminaci jeho negativních vlivů na okolí jsou podél zářezových úseků navrženy zemní valy – viz situační zákresy v příl. A.I. Tyto valy jsou navrženy vždy na okraji svahu zářezu, o výšce do cca 4,0 m a sklonu svahů 1:2 – viz vzorový řez příl. A.I.11. Definitivní podoba těchto zemních valů bude upřesněna v navazující projektové dokumentaci dle požadavků na funkci protihlukovou (viz návrh opatření Hluková studie příl. B.2 dokumentace), požadavků na výsadby či požadavků na krajinářské řešení a dle majetkoprávních vztahů s možnostmi navrácení do zemědělského půdního fondu.

Směrové a výškové řešení trasy

Osa hlavní trasy D0 518 se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi. Minimální poloměr směrového oblouku je navržen o poloměru $R=1\ 050$ m ve volné trase a o poloměru $R=640$ m v tunelové části tunelu Suchdol. Minimální délka přechodnic je navržena ve volné trase $L=160$ m, v tunelové části $L=120$ m. V přechodu přes Vltavu na stavbu D0 519 následuje přímá v délce 311,56 m. Ještě na mostním objektu začíná přechodnice následujícího inflexního směrového řešení dvou protisměrných směrových oblouků o poloměrech 1 000 m a 1 350 m. Všechny navrhované přechodnice jsou v délce 120 m. Následuje levostranný oblouk o poloměru 1 100 m s přechodnicemi délky 120 m. Následuje složený stejnosměrný směrový oblouk s vstupní přechodnicí navrženou v délce 120 m, dále pravostranný oblouk o poloměru 1 500 m s mezilehlou přechodnicí v délce 83,64 m, na kterou navazuje druhý pravostranný oblouk o poloměru 4 950 m, který končí v MÚK Březiněves ve staničení km 44,725.

Výškové řešení 518 vychází ze sklonu terénu severovýchodním směrem k řece Vltavě a je dáno výškovým průběhem přeložky silnice I/7 v prostoru MÚK Přední Kopanina, kde je trasa vedena v zářezu z důvodu ochranných pásem nově plánované vzletové a přistávací dráhy letiště. Trasa od MÚK Přední Kopanina klesá pod minimálním spádem 0,5 % po směru staničení až do km 34,486, odkud následně klesá ve sklonu 3 % do prostoru MÚK Suchdol a následně klesá spádem 3,4 % k západnímu portálu tunelu Suchdol. V tunelu Suchdol v km cca 36,347 se klesání snižuje na hodnotu 0,35 % až do prostoru MÚK Rybářka, kde se klesání zvyšuje na hodnotu 1,6 %, kterým navazuje na niveletu mostu přes Vltavu na stavbě 519. Za řekou dochází ke změně sklonu na -2,16 %, které umožňuje v úseku km 39,00-39,15 umístit hloubený tunel Zámky západ. Za tunelem trasa stoupá ve sklonu 1,30 % přes údolí Čimického potoka, za kterým následuje hloubený tunel Zámky východ. Za tunelem Zámky východ začínají odbočovací a připojovací pruhy MÚK Čimice. V prostoru této křižovatky je podélný sklon komunikace zvýšen na 2,50 %. Niveletu je zde potřeba zvednout, aby bylo možné dodržet dovolené podélné sklony na rampách MÚK. Z MÚK Čimice pak trasa stoupá ve sklonu 1,00 % přes Drahanské údolí, za kterým následuje další hloubený tunel Dolní Chabry-Zdiby. V tomto tunelu je podélný sklon opět zvýšen na 2,50 %, z důvodu minimalizace zemních prací a kvůli dodržení podélných sklonoů ramp MÚK Ústecká. Za tunelem začínají připojovací a odbočovací pruhy této MÚK a trasa odsud klesá ve sklonu -0,50 % až do MÚK Březiněves, ve které se podélný sklon zvyšuje na -3,60 % a trasa v tomto sklonu přechází v navazující úsek D0 520.

Osvětlení

Součástí záměru bude nové veřejné osvětlení ve správě ŘSD. Osvětlena bude celá trasa včetně MÚK. V navazujícím stupni PD bude dle světelného výpočtu a místních podmínek rozhodnuto

o použití párové, nebo středové soustavy veřejného osvětlení, zároveň bude stanovena výška stožárů. Ta bude vycházet z předpisů ŘSD, které stanovují max. výšku 14 m.

Křižovatky

Rozmístění a počet křižovatek je navrženo s ohledem na potřeby napojení hlavních komunikací a obsluhu přilehlého území. Na hlavní trase je navrženo celkem 7 mimoúrovňových křižovatek.

Tab. 8 Křižovatky na hlavní trase

Název	Km	Popis
MÚK Přední Kopanina	30,30	Umístěna na začátku trasy v km 30,3, napojuje dálnici D7. Je situována jihozápadním směrem od obce Přední Kopanina, typu třípaprskové MÚK ve tvaru „Y“ se dvěma mostními objekty. Větve křižovatky jsou dvoupruhové. Po obou stranách dvoupruhové křižovatkové větve 110A je navržena clona proti oslnění pilotů letadel vzlétajících a přistávajících na Letiště V. H. Praha.
MÚK Horoměřice	34,20	Umístěna v km 34,2, napojuje silnici II/240. Je situována jižně od obce Horoměřice. Křižovatka je deltovitěho tvaru, napojení křižovatkových větví na sil II/240 je řešeno okružními křižovatkami s jedním pruhem na okružním jízdním pásu.
MÚK Suchdol	35,90	Umístěna na začátku tunelu Suchdol v km 35,90, přes okružní křižovatku napojuje silnici II/241. Je situována západně od Suchdola. Křižovatka trubkovitého typu. Větve křižovatky jsou jednopruhé obousměrné.
MÚK Rybářka	38,00	Umístěna mezi koncem tunelu Suchdol a začátkem mostu přes řeku Vltavu v km 38,0, napojuje Přivaděč Rybářka. Křižovatka je umístěna na východním konci Suchdola. Křižovatka trubkovitého typu s jednopruhovými větvemi.
MÚK Čimice	40,635	Umístěna mezi mostem přes Čimické a Dražanské údolí v km 40,635, zajišťuje přes Čimický přivaděč napojení na ul. Spořickou a Čimickou pro zajištění vnitroměstských vazeb (Praha 6 – Praha 8). Křižovatka trubkovitého tvaru s dvoupruhovými větvemi.
MÚK Ústecká	43,09	Umístěna v km 43,090, napojuje silnici II/608. Deltovitá křižovatka s jednopruhovými větvemi napojenými na sil. II/608 přes stykové křižovatky s SSZ.
MÚK Březiněves	45,266	Umístěna v km 45,266, napojuje ul. Cínoveckou a dálnici D8, s návazným úsekem D0 520. Útvarová křižovatka s jednou vratnou větví. Součástí záměru je část křižovatky, která zajistí provozuschopnost záměru (větve C, D, H a část F jsou součástí navazujícího úseku stavby D0 520). Součástí této křižovatky je také větev J, která zajišťuje průjezd ze sil. II/243 (z obou směrů) na Cínoveckou ulici ve směru do centra Prahy. V protisměru je z Cínovecké ulice (z větve F) vedena větev K, která zajistí propojení Cínovecké ul. ve směru z centra Prahy na sil. II/243 pouze směrem do Březiněvsí.

Mostní objekty

V úseku D0 518 jsou všechny mostní objekty na trase řešeny jako nadjezdy přes hlavní trasu. V úseku D0 519 se jedná o kombinaci nadjezdů přes D0 a D8 a mostů na D0 a D8. Návrhové parametry mostních objektů vychází z TES a budou upřesněny v navazující PD.

Tab. 9 Mostní objekty na hlavní trase

Název	Staničení	Počet polí	Rozpětí
Nadjezd rampy D7 - východ	30,242	2	2x 30 m
Nadjezd rampy D7 - západ	30,298	5	18+24+26+28+28 m
Nadjezd silnice III/2402	31,201	4	16,5+22+22+16,5 m
Nadjezd polní cesty K Háji	32,037	2	2x 19,20 m
Nadjezd silnice III/2404	32,501	4	22+26,5+26,5+22 m
Nadjezd V Oříškách	33,901	2	2x 29,5 m
Nadjezd MÚK silnic II/240	34,385	3	18,5+40+18,5 m
Nadjezd MÚK Suchdol	35,957	3	18,5+40+18,5 m
Most přes Vltavu	38,259-38,865	5	69+126+175+126+78 m
Most přes údolí Čimického potoka	38,398-39,554	6	12+2x15+71,8+13,5+9,5 m
Lávka	40,349	1	69,76 m
Most v MÚK Čimice	40,634	2	29+29 m
Most přes Dražanské údolí	40,985-41,501 levý most 41,009-41,525 pravý most	9	48+7x60+48 m
Most v MÚK Ústecká	43,090	2	2x30 m
Sdružený most Ďáblice-Zdiby	43,690	2	2x24 m
D8: Nadjezd obchvatu Březiněvsi	staničení D8 -3,939 až - 3,913	1	16,80 m
D8: Nadjezd D0 a větví D a E	46,577	7	29+42,14+33,345+33,50 +3x33,5+23,5 m
D8: Nadjezd větve A	Staničení D8 -2,73		
A: nadjezd D0	44,425	5	31,5+38+31,5+32+22 m
E: Nadjezd D0	45,418	5	18+28+24,25+24+16 m
Obchvat Březiněvsi: nadjezd D	45,525	3	25+31,5+21 m
Most pro účel. komunikaci a biokoridor	Staničení D8 -2,350	2	2x24 m
Produktovod (převedení plynu DN 500 a DN 600)	43,800	2	Konstrukce pro produktovod v délce 85 m

Základní charakteristika mostních objektů:

Nadjezd rampy D7 – východ v km 30,242 - převádí nájezdnou rampu z D7 směrem k D8 v rámci MÚK Přední Kopanina přes trasu D0 518. Nosná konstrukce - spojitý jednotrámový nosník o 2 polích z dodatečně předpjatého betonu. Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 9,7 m a jednostranným nouzovým chodníkem š. 0,75 m. Zakládání se předpokládá plošné.

Nadjezd rampy D7 – západ v km 30,298 - převádí sjízdnou rampu z D0 ve směru od D5 směrem k D7 a Letišti Praha v rámci MÚK Přední Kopanina přes trasu D0 518 a nájezdovou rampu k D8. Nosná konstrukce - spojitý trámový nosník o 5 polích z dodatečně předpjatého betonu. Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 9,20 m a jednostranným nouzovým chodníkem šířky 0,75 m. Zakládání pilířů a opěry O6 se předpokládá plošné, u opěry O1 hlubinné na vrtaných pilotách.

Nadjezd silnice III/2402 v km 31,201 - převádí kom. III/2402 (ul. K Tuchoměřicům) přes trasu D0 518. Nosná konstrukce spojitý jednotrámový nosník o 4 polích z dodatečně předpjatého betonu. Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 7,5 m a jednostranným veřejným chodníkem š. 2,0 m. Zakládání se předpokládá kombinace hlubinné (vrtané piloty) a plošné.

- Nadjezd K Háji v km 32,037 - převádí účelovou komunikaci a lokální biokoridor přes trasu D0 518. Nosná konstrukce - přesýpaná rámová konstrukce o 2 polích ze železobetonu. Šířkové uspořádání s volnou šířkou min. 20,00 m. Zakládání se předpokládá kombinované, plošné a hlubinné (vrtané piloty).
- Nadjezd silnice III/2404 v km 32,501 - převádí komunikaci III/2404 přes trasu D0 518. Nosná konstrukce - spojitý jednotrámový nosník o 4 polích z dodatečně předpjatého betonu. Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 7,50 m a oboustrannými nouzovými chodníky. Zakládání se předpokládá kombinované – hlubinné (vrtané piloty) a plošné.
- Nadjezd V Oříškách v km 33,901 - převádí polní cestu přes trasu D0 518. Nosná konstrukce - spojitý jednotrámový nosník o 2 polích z dodatečně předpjatého betonu. Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 6,0 m. Zakládání se předpokládá plošné.
- Nadjezd MÚK silnice II/240 v km 34,385 - převádí komunikaci II/240 přes trasu D0 518 v rámci MÚK Horoměřice. Nosná konstrukce – spojitý nosník o 3 polích z dodatečně předpjatého betonu (vzpěradlo). Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 9,50 m a pravostranným veřejným chodníkem. Zakládání se předpokládá hlubinné na vrtaných pilotách.
- Nadjezd MÚK Suchdol v km 35,957 – převádí nájezdovou a výjezdovou křižovatkovou větev D0 518 vpravo přes dálnici s napojením na sil. II/241 u západního okraje místní částí Suchdol. Nosná konstrukce - spojitý nosník o 3 polích z dodatečně předpjatého betonu (vzpěradlový most). Šířkové uspořádání s volnou šířkou vozovky 9,00 m. Zakládání se předpokládá hlubinné na vrtaných pilotách.
- Most na D0 přes Vltavu v km 38,259-38,865 – převádí D0 519 přes řeku Vltavu, železniční trať 091 Praha-Kralupy nad Vltavou, přes silnici II/242 (ulici Roztockou) na levém břehu a přes místní komunikaci ul. V Zámčích na pravém břehu. 5-polový vahadlový letmo betonovaný most s parabolickými náběhy nad pilíři, se 2 samostatnými mostními konstrukcemi. Šířka mostu mezi zábradlími 15,50-16,5 m. Most bude vybaven lávkou pro pěší a cyklisty, která bude přikotvena na vnější bok pravé komory mostu. Sousedící pilíře obou mostů budou založeny na společném základě, který bude opřen o pevné skalní podlaží prostřednictvím skupiny vrtaných pilot.
- Most na D0 přes údolí Čimického potoka 39,398-39,554 – převádí D0 519 přes údolí Čimického potoka. 6ti-polový most, hlavní pole je tvořeno dvojicí železobetonových oblouků. Nosná konstrukce – předpjatý betonový dvoutrám. Založení mostu plošné s možností změny na hlubinné pomocí pilot. Pod mostem bude převedena cyklostezka, která bude na most zavěšena. Šířka mostu mezi zábradlími 15,5 m.
- Lávka v km 40,349 – převádí trasu pro cyklisty a chodce přes trasu D0. Je navržena jako ocelový síťový oblouk uložený na opěrách, založení na vrtaných pilotách. Šířka mostu 4,5 m.
- Most v MÚK Čimice v km 40,634 – převádí nájezdovou a výjezdovou křižovatkovou větev D0 519 přes dálnici s napojením na Čimický přívaděč. Nosná konstrukce – trémová deska z předpjatého betonu. Šířkové uspořádání 9,00 m. Založení podpěr je uvažováno jako plošné pod úroveň stávajícího terénu.
- Most na D0 přes údolí Dražanské údolí - staničení pro levý most 40,985-41,501 a pro pravý most 41,009-41,525 – převádí D0 519 přes údolí Dražanského potoka, cestu k sedimentační nádrži ČOV a cestu Dolní Chabry-Brnky. Komorový betonový předpjatý 9ti-polový most se

samostatnou nosnou konstrukcí pro každý směr komunikace. Most bude vybaven lávkou pro pěší a cyklisty. Založení se předpokládá jako hlubinné.

Most v MÚK Ústecká v km 43,090 – převádí sil. II/608 s plánovanou tramvajovou tratí a veřejným chodníkem přes trasu D0 519. Konstrukce mostu – trojtrámová železobetonová předpjatá konstrukce. Šířka mostu mezi zábradlími 29,0 m. S ohledem na předpoklad zastižení skalního podloží se uvažuje plošné založení.

Sdružený most Ďáblice-Zdiby v km 43,690 – převádí polní cestu, která slouží jako cyklostezka, a dále převádí regionální biokoridor RBK34 přes trasu D0. Most je tvořen přesypanou rámovou konstrukcí o 2 polích z předpjatého betonu. Šířka mostu 36,6 m. Založení bude hlubinné nebo plošné na základě podrobného IGP.

D8: Nadjezd obchvatu Březiněvsi – staničení D8 -3,939 až -3,913 – převádí dálnici D8 a větev E MÚK Březiněves přes přel. II/243. Most je tvořen přesypanou rámovou ŽB konstrukcí o 1 poli. Založení pomocí hlubinných pilot. Šířka mostu 71,104 m (šikmá v ose přel. II/243).

A: Nadjezd D0 v km 44,425 – převádí větev A MÚK Březiněves přes D0. Jedná se o předpjatou ŽB jedno-trámovou konstrukci o 5 polích. Založení pomocí hlubinných pilot. Šířka mezi zábradlími 9,00 m. U pravé římsy s průchozím prostorem navrženo zařízení PHS (výška dle závěrů Hlukové studie).

E: Nadjezd D0 v km 45,418 – převádí větev E MÚK Březiněves přes D0. Jedná se o předpjatou ŽB jedno-trámovou konstrukci o 5ti polích. Založení pomocí hlubinných pilot. Šířka mezi zábradlími 9,00 m. U pravé římsy s průchozím prostorem navrženo zařízení PHS (výška dle závěrů Hlukové studie).

Obchvat Březiněvsi: nadjezd D0 v km 45,525 – převádí přeložku II/243 přes D0. Jedná se o předpjatou ŽB dvoutrámovou konstrukci o 3 polích. Založení pomocí hlubinných pilot. Šířka mezi zábradlími 13,00 m.

D8: Nadjezd D0 a větví D a E v km 46,577 – převádí Proseckou radiálu přes trasu D0 a přes křižovatkovou větev E v ostrém úhlu křížení. Jedná se o spojitý nosník z ocelobetonu. Založení se předpokládá hlubinné. Šířka mezi zábradlími 2x15,50 m.

D8: Nadjezd větve A staničení D8 -2,73 – převádí větev A MÚK Březiněves přes Proseckou radiálu (D8). Jedná se o rámovou konstrukci o 1 poli. Založení pomocí hlubinných pilot.

D8: Most pro účelovou komunikaci a biokoridor staničení D8 -2,350 – převádí polní cestu a biokoridor přes Proseckou radiálu (D8). Jedná se o skořepinový most s nadnásypem. Založení pomocí hlubinných pilot.

Tunelové objekty

Na hlavní trase záměru je navrženo pět tunelů, všechny hloubené, přesypané. Z toho jsou 3 tunely v délkové kategorii krátký, jeden tunel střední a jeden tunel dlouhý.

Tab. 10 Tunely na hlavní trase

Název	Staničení	Délka	Uspořádání
Tunel Horoměřice	35,000 – 35,500	500 m	Dva jednosměrné čtyřpruhové tubusy
Tunel Suchdol	36,075 – 38,045	1 970 m	Dva jednosměrné čtyřpruhové tubusy
Tunel Zámky-západ	39,000 – 39,150	150 m	Dva jednosměrné třípruhové tubusy
Tunel Zámky-východ	39,720 – 40,020	300 m	Dva jednosměrné třípruhové tubusy
Tunel Dolní Chabry-Zdiby	41,800 – 42,550	750 m	Dva jednosměrné třípruhové tubusy

Návrh tunelů bude zahrnovat provozně technické objekty, tunelový vodovod, požární nádrž, čerpací stanici požárních vod a jejich rozvod, odvodnění tunelu, nádrž znečištěných vod, aj.

Tunel Horoměřice 35,000 – 35,500

Tunel o celkové délce 500 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Západní portál tunelu je situován u MÚK Horoměřice, východní portál tunelu u MÚK Suchdol. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesýpaný, v délkové kategorii krátký. Nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 8,6 m. Dorovnění terénu nad zásypem tunelu bude rozvolněno do přilehlého terénu ve sklonu do 10 %. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž.

- šířková kategorie tunelu: T15(2x 3,5m + 2x 3,75 m jízdní pruh + 2x 0,25 m vodící proužek + 2x 1,00 m nouzový chodník)
- druh provozu: dva jednosměrné čtyřpruhové tunely: 3 průběžné jízdní pruhy + 1 průpletový přípojovací a odbočovací pruh
- výška průjezdního prostoru: 4,80 m
- bezpečnostní kategorie tunelu: TA
- návrhová rychlost: 80 km/h
- větrání tunelu: vzhledem k délce a podélnému profilu navrženo podélné větrání

V nadloží tunelu se nachází zorněná pole podél silnice III/2403. Výstavba tunelu si nárokuje pracovní prostor vymezený hranicí záboru přibližně 33 až 44 m (včetně provizorních komunikací podél stavební jámy) na obě strany od osy tunelu. Konstrukce budou realizovány ve stavební jámě a v definitivním stavu zasypané/přesypané.

Tunel Suchdol 36,075 – 38,045

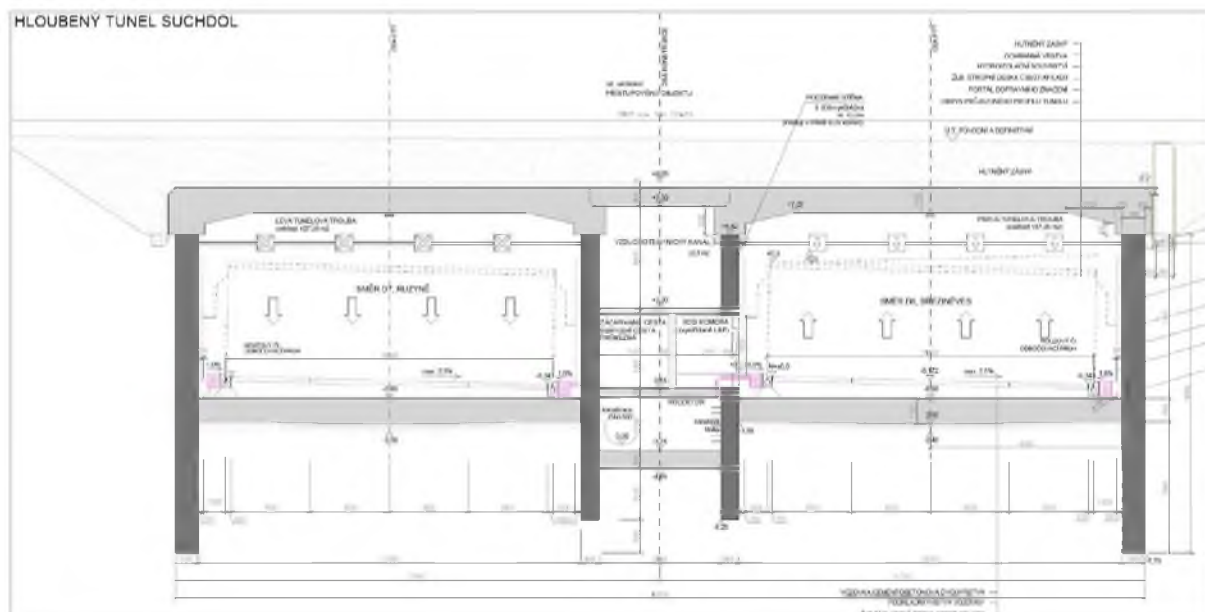
Tunel o celkové délce 1 970 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Západní portál tunelu je situován u MÚK Suchdol, východní portál tunelu je situován u MÚK Rybářka. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesýpaný, v délkové kategorii dlouhý. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž.

- šířková kategorie tunelu: T15 (2x 3,5m + 2x 3,75 m jízdní pruh + 2x 0,25 m vodící proužek + 2x 1,00 m nouzový chodník)
- druh provozu: dva jednosměrné čtyřpruhové tunely: 3 průběžné jízdní pruhy + 1 průpletový přípojovací a odbočovací pruh
- výška průjezdního prostoru: 4,80 m
- bezpečnostní kategorie tunelu: TA
- návrhová rychlost: 80 km/h
- větrání tunelu: s ohledem na délku tunelu je navrženo podélné větrání s odsáváním kouře

Tunel v celé své délce klesá směrem k mostu přes Vltavu. Od začátku tunelu, cca 800 m (za ulicí Na Mírách), bude konstrukce tunelu vystupovat nad stávající úroveň terénu. Nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 7,5 m v km 36,750. Dorovnění terénu nad zásypem tunelu bude rozvolněno do přilehlého terénu ve sklonu do 10 %.

V nadloží tunelu se nachází opuštěné zarůstající louky, silnice a zahrádkářská kolonie. Výstavba tunelu si nárokuje pracovní prostor vymezený hranicí záboru přibližně 33 až 44 m (včetně provizorních komunikací podél stavební jámy) na obě strany od osy tunelu. Tunel je navržen jako hloubený, přesypaný. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž.

Po 150 m budou umístěny výklenky (po jedné straně) pro SOS kabiny. Na protější straně bude tunelový vodovod s hydranty, také po cca 150 m. Propojky budou po cca 300 m (zabezpečená úniková cesta). Nosná stěna mezi komorami má šířku 0,8 m s prostupy v místech SOS kabin. Nosné stěny ve styku se zeminou mají šířku 1 m. Meziprostor mezi tunelovými troubami, řešený ve třech výškových úrovních, je rozdělen takto: na úrovni vozovky v tunelu záchranná/servisní chodba a SOS skříň. V horní úrovni je umístěn vzduchotechnický kanál a v nejnižší úrovni kolektor pro kabely a další technické rozvody. Pro přehlednost je zde v textu vložen výřez Vzorového příčného řezu tunelu Suchdol - **Obr. 2**.



Obr. 2 Vzorový příčný řez Tunel Suchdol (dle TES [1])

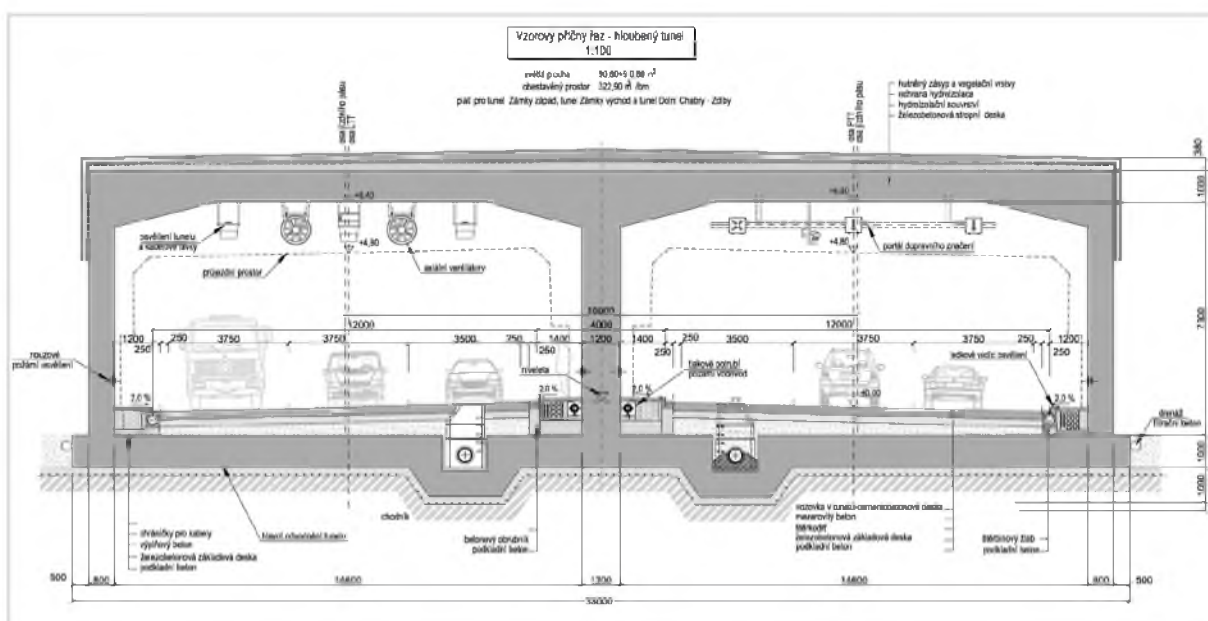
Tunel Zámky-západ 39,000 – 39,150

Tunel o celkové délce 150 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Západní portál tunelu je situován za mostem přes Vltavu, východní portál tunelu je situován před vstupem trasy do Čimického údolí. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesypaný, v délkové kategorii krátký. Nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 0,80 m u západního portálu. Dorovnění terénu nad zásypem tunelu bude rozvolněno do přilehlého terénu ve sklonu do 10 %.

Dále uvedené charakteristiky jsou stejné pro všechny tunely v úseku stavby D0 519.

V nadloží tunelu se nachází zorněná pole. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Výstavba tunelu si nárokuje pracovní prostor vymezený hranicí záboru přibližně 33 až 44 m (včetně provizorních komunikací podél stavební jámy) na obě strany od osy tunelu. Konstrukce budou realizovány v rozsáhlé stavební jámě a v definitivním stavu zasypané/přesypané.

- šířková kategorie tunelu: T12 (1x 3,5m + 2x 3,75 m jízdní pruh + 2x 0,50 m vodící proužek + vnitřní chodník š. 1,4 m, vnější chodník š. 1,2 m)
- druh provozu: dva jednosměrné třípruhové tunely: 3 průběžné jízdní pruhy
- výška průjezdního prostoru: 4,80 m
- bezpečnostní kategorie tunelu: TA
- návrhová rychlost: 100 km/h
- větrání tunelu: podélné větrání s axiálními osy



Obr. 3 Vzorový příčný řez pro tunely na stavbě D0 519 (dle TES [2])

Tunel Zámky-východ 39,720 – 40,020

Tunel o celkové délce 300 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Tunel je situován mezi most přes Čimické údolí a MÚK Čimice. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesypaný, v délkové kategorii krátký.

Tunel Dolní Chabry-Zdíby 41,800 – 42,550

Tunel o celkové délce 750 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Tunel je situován mezi most přes Dražanské údolí a MÚK Čimice. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesypaný, v délkové kategorii střední. Tunel bude opatřen výklenky pro hydranty tunelového vodovodu a výklenky pro SOS kabiny.

PŘIVADĚČ RYBÁŘKA

Přivaděč Rybářka zajišťuje propojení ul. Kamýcká s MÚK Rybářka. Celková délka přivaděče Rybářka je 1,806 km, přičemž součástí záměru je přivaděč Rybářka v délce 1,606, kdy začátek úpravy je vložen do km 0,2. Úsek mezi 0,0 – 0,2 zahrnuje stykovou křižovatku ul. Kamýcká, která je součástí urbanistické studie IPR Praha.

Vlastní trasa přivaděče jde převážně v tunelu nebo přechází do křižovatkových větví, nejsou navrženy žádné mostní objekty. Od napojení na ul. Kamýckou je vedena severním – severovýchodním směrem v souběhu či prakticky ve stopě s ul. Na Rybářce. Je vedena přes neobhospodařované, spontánně zarůstající louky, v koncovém úseku přechází přes zahrádkářskou kolonii.

Šířkové řešení trasy

Jedná se o dvoupruhovou směrově nedělenou komunikaci, která je navržena v kategorii MS2 9/9/50. Šířka jednotlivých prvků:

Lízní pruhy 2 x 3,50 m

Vodící proužek 2 x 0,50 m

Nezpevněná krajnice 2 x 0,50m (v místě svodidla rozšířená na 1,50 m, v místě směrového sloupku rozšířena na 0,75 m)

Směrové a výškové řešení trasy

Osa se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi o minimálním poloměru 430 m, délka přechodnic je navržena $L=50$ m. Výškové řešení vychází z morfologie terénu. Od napojení s ul. Kamýckou, kde je stoupání mezi km 0,0 až 0,2, tedy mimo záměr, až 8,44 %, do portálu vstupuje 1,20 % stoupáním. V km cca 0,66 přechází trasa do klesání -1,40 % až k severnímu portálu tunelu. Spádovými přímkami 3,30 % a -6,00 % kříží tunel Suchdol.

Křižovatky

MÚK Rybářka je popsána v rámci hlavní trasy. Napojení na ul. Kamýckou stykovou křižovatkou s SSZ není součástí záměru.

Tunelové objekty

Na trase přivaděče je navržen jeden hloubený tunel, Tunel Rybářka.

Tunel Rybářka 0,200 – 1,180

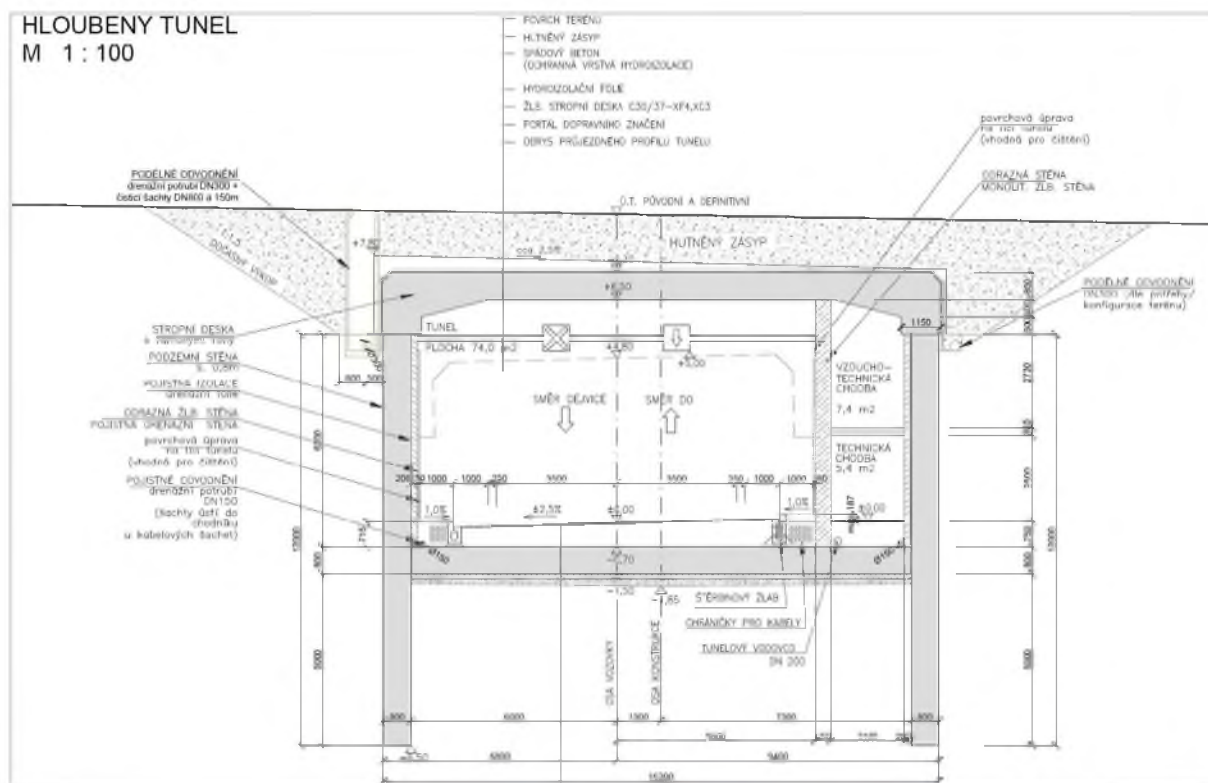
Tunel o celkové délce 980 m je navržen jako obousměrný dvoupruhový šířkové kategorie T-9,5. Hlavní konstrukcí je jedna tunelová trouba sloužící pro obousměrný provoz. Tunel Rybářka je navržen jako hloubený, přesypaný. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o jednom poli. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Výstavba tunelu si nárokuje pracovní prostor vymezený hranicí záboru přibližně 33 m na obě strany od osy tunelu.

- šířková kategorie tunelu: T9,5 (2x3,5m + 2x0,25 m vodící čára + 2x1,0 m šířka nouzového pruhu + + 2x 1,00 m nouzový chodník)
- druh provozu: obousměrný tunel, u jižního portálu rozšířen o přídatné pruhy
- výška průjezdního prostoru: 4,80 m

- bezpečnostní kategorie tunelu: TA
- návrhová rychlost: 60 km/h
- větrání tunelu: vzhledem k délce tunelu navrženo podélné větrání s odsáváním kouře

V místech umístění SOS skříní a hydrantů, podružných rozvaděčů dojde k rozšíření profilu. Oba dopravní směry jsou od sebe odděleny vodorovným dopravním značením (dvojitou plnou čarou).

Příčný profil tunelu tvoří společný dopravní prostor a oddělený boční technologický prostor (vzduchotechnická chodba a technická chodba – kolektor). Jsou navrženy dva úniky vedoucí z boku tunelu pomocí schodiště přímo na terén.



Obr. 4 Vzorový příčný řez Tunel Rybářka (dle TES [1])

ČIMICKÝ PŘIVADĚČ

Čimický přivaděč o celkové délce 1,151 km je zaústěn do MÚK Čimice a napojuje ulice Čimickou a Spořickou. Od napojení na přechod ulice Spořické v ul. Čimickou vede severozápadním směrem po polích a z velké části kopíruje trasu vedení velmi vysokého napětí.

Šířkové řešení trasy

Je navržen ve čtyřpruhovém uspořádání jako směrově rozdělená místní sběrná komunikace v návrhové kategorii MS4dk 18,50/60, šířka jednotlivých prvků:

Jízdní pruhy	4x 3,35 m
Vnitřní zpevněná krajnice	2x 0,50 m
Vnější zpevněná krajnice	2x 0,75 m
Nezpevněná krajnice	2x 1,50 m
Střední dělicí pás	3,00 m

Směrové a výškové řešení trasy

Osa se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi o minimálním poloměru 55 m, délka přechodnic je navržena $L = 50$ m v těsné blízkosti křižovatky s ul. Čimická, dále pak $L = 80$ m. Výškové řešení vychází z morfologie terénu. Od napojení s ul. Spořickou/Čimickou klesá trasa přivaděče ve směru k MÚK Čimice -3,75 %.

Křižovatky

Napojení Čimického přivaděče na ul. Spořickou/Čimickou je navrženo stykovou křižovatkou se světelně signalizačním zařízením. V budoucnu by měl v tomto místě navazovat Čimický sběrač, který je městskou komunikací a není součástí záměru. Tato křižovatka tak bude podrobně dořešena v navazující fázi projektové přípravy včetně návrhu radících pruhů.

PROSECKÁ RADIÁLA

V rámci záměru je navrženo zkapacitnění Cínovecké ulice v úseku od MÚK Kostelecká až km -2,0 D8, tj. v délce 2,870 km.

Šířkové řešení trasy

Stávající komunikace o čtyřech jízdních pružích bude přestavěna na směrově rozdělenou šestipruhovou komunikaci s přídatnými pruhy v prostoru MÚK v návrhové kategorii D34/100, šířka jednotlivých prvků:

Jízdní pruhy	4x 3,75 m + 2x 3,50 m + 3,50 m jízdní pruh odbočovací a připojovací
Vnitřní zpevněná krajnice	2x 0,50 m
Vnější zpevněná krajnice	2x 3,00 m
Nezpevněná krajnice	2x 1,5m
Střední dělicí pás	4,00 m

V důsledku rozšíření komunikace Prosecké radiály bude nutno stavebně upravit také stávající mostek přes Mratínský potok v km cca -4,6 radiály.

Směrové a výškové řešení trasy

Stávající směrové a výškové vedení trasy zůstává beze změny.

Křižovatky

Na zkapacitňovaném úseku Cínovecké ul. se nachází MÚK Březiněves, která je popsána u hlavní trasy D0. Na ul. Cínoveckou je navrženo napojení přel. II/243, které je součástí MÚK Březiněves (větev J a K).

ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ

Odvodnění je koncipováno dle zásad technických podmínek (TP) ministerstva dopravy, konkrétně „TP83: Odvodnění pozemních komunikací“, které řeší odvedení srážkové vody z pozemních komunikací, případně úpravy před jejím odváděním do povrchových vod. K odvedení srážkových vod z povrchu komunikací a souvisejících ploch budou sloužit středové gravitační kanalizace s odvodňovacími prvky, příkopy podél komunikace a systém retenčních nádrží s regulovaným odtokem a odlučovací lehkých kapalin situovaných podél navrhované stavby.

Veškerá srážková voda ze zpevněných ploch komunikací bude zachycována v rigolech se svedením vody do dešťové kanalizace, nebude nikde volně rozptylována po terénu. Pro zachycení vod ze zářezů se navrhuje příkopy v patách svahů, pro zachycení vod z přilehlých povodí se navrhuje nadzářezové příkopy v kombinaci se zemními valy. V rámci stavby D0 518 se předpokládá, že pro umožnění zasakování srážkových vod spadlých na zemní těleso budou v dalším stupni PD rozděleny příkopy/rigoly na úseky se zpevněným dnem a úseky bez zpevněného dna. Rozdělení bude provedeno na základě kapacitních výpočtů odvodnění a dle místních podmínek (dle podrobného hydrogeologického průzkumu). Případně bude rozpracováno řešení stavby D0 519, které uvažuje odvodnění zářezových svahů i vozovky středovou gravitační kanalizací v kombinaci s podélnými silničními příkopy se štěrkovou rýhou, které budou sloužit k předčištění srážkových vod a ke zpoždění okamžitého odtoku ze silnice. Aby bylo předložené posouzení provedeno na straně bezpečnosti, není potenciální úbytek celkového odváděného množství srážkových vod v důsledku zasakování v návrhu technického řešení odvodnění D0 dle TES zohledněn. To je i v souladu se závěrem Koordinační vodohospodářské studie [7], která konstatuje, že z výsledků posouzení možného vsakování srážkových vod do vod podzemních plyne, že nelze počítat s významným podílem vsakovacích vod do celkových vodohospodářských bilancí.

Před vyústěním silniční dešťové kanalizace do recipientu se vždy navrhuje technická opatření pro ochranu povrchových vod: dešťové usazovací nádrže (DUN) s odlučovačem lehkých kapalin (OLK) z hlediska kvalitativního, retenční nádrže (RN) jako opatření pro snížení průtoků z hlediska kvantitativního. Odvodnění křižovatkových větví v místech MÚK je v přiměřené míře svedeno pomocí krátkých řadů do dešťové kanalizace D0.

Dešťová kanalizace je navržena ve středním dělicím pruhu hlavní trasy, v místech mostních stojek je navržen odklon do krajnice. Dešťové stoky křižovatkových větví jsou v maximální možné míře navrženy mimo vozovky.

Na stavbě 518 budou prakticky všechny vody svedeny do řeky Vltavy. Pouze části křižovatkových větví MÚK Přední Kopanina budou svedeny do kanalizace navržené přeložky sil. I/7, která je vyústěna do suchého poldru Letiště V. H. Praha na Kopaninském potoce. První úsek odvodnění je zakončen DUN a RN Horoměřice. Navazuje druhý úsek, do kterého se připojuje odpad RN Horoměřice, pokračuje k portálu tunelu Suchdol a v km 35,75 je vyústění do DUN Suchdol – Výhledy umístěné před vtokem do tunelu. V posledním úseku je vedena dešťová kanalizace od horního portálu tunelu v kolektoru technické chodby. V km 36,70 je umístěna RN Suchdol – Na Mírách, která je vyústěna do odvodnění vedené v tunelu. V km 37,70 se trasa odvodnění odklání doprava od tunelu a je vlastní štolou vedena k výusti do řeky Vltavy. V km 38,20 je spadiště výšky cca 85 m, kam je také vyústěn odpad DUN Suchdol – Za Hájem, umístěné na systému odvodnění prostoru MÚK Rybářka.

Na stavbě 519 budou vody ze západní části odvodňovány do řeky Vltavy stejně jako na stavbě 518. Most přes Vltavu, stejně jako trasa D0 po MÚK Ústecká budou odvodněny do retenční nádrže a DUN Čimice. Odtud budou svedeny přes odlučovač lehkých kapalin raženou štolou do Vltavy. Od MÚK Ústecká bude trasa odvodňována do povodí Labe, konkrétně do Mratínského potoka a Třeboradického potoka. Od MÚK Ústecká budou srážkové vody svedeny do retenční nádrže a DUN Ďáblice, odkud budou přes odlučovač lehkých kapalin odváděny potrubím do Mratínského potoka v místě, kde nehrozí vzduť hladiny. Dále budou do DUN Ďáblice odváděny

srážkové vody z rozšíření Prosecké radiály (D8) mezi MÚK Zdiby a MÚK Březiněves po cca km - 3,400 Prosecké radiály (D8). V místě křížení navrhované MÚK Březiněves s ul. Cínoveckou dojde ke křížení navrhovaných kanalizací se stávajícím kanalizačním systémem odvodňujícím ul. Cínoveckou resp. Proseckou radiálu. Stávající odvodnění této komunikace je vedeno do stávající DUN a přes retenční stoku do Mratínského potoka. Z důvodu navýšení odvodňovaného množství srážkových vod z rozšiřované Prosecké radiály, kolize stávajícího odvodňovacího systému se stavbou MÚK Březiněves a vzhledem ke kvalitativnímu a kvantitativnímu stavu Mratínského potoka a kapacitě stávající DUN na ul. Cínovecké je uvažováno s nutností převedení většiny srážkových vod z povodí ul. Cínovecké (severně od křižovatky stavby 519 a ul. Cínovecké) do odvodňovacího systému staveb 519 (a D0 520 – navazující stavba, není součástí záměru). Z tohoto důvodu je počítáno s nutností propojení kanalizací obou komunikací. Část srážkových vod z Cínovecké ulice bude z důvodu snížení zatížení Mratínského potoka převedena do retenční nádrže RN2, která je součástí stavby D0 520. S ohledem na skutečnost, že v tuto chvíli nelze předjímat, která stavba bude realizována dříve (či v souběhu), je tato retenční nádrž zařazena také jakou součást předloženého záměru tak, aby i z hlediska odvodnění byl záměr samostatně provozuschopný.

Před napojením přeložky kanalizace Prosecké radiály do středové kanalizace 519 je na stoce navržena rozdělovací šachta v km cca 45,100 D0 519. Provoz DUN Ďáblice je rozdělen na letní a zimní. V letním provozu budou do nádrže odváděny srážkové vody z Prosecké radiály mezi MÚK Zdiby a MÚK Březiněves a z části odvodňovaných ploch MÚK Březiněves. V zimním období se odváděné množství srážkových vod sníží o předpokládaných 50 % odvodňovaných ploch z Prosecké radiály, které se v rozdělovací komoře přesměrují do DUN+RN2 520.



Obr. 5 Návrh systému odvodnění v prostoru MÚK Březiněves řešící i odvodnění zkapacitňovaného úseku Prosecké radiály, ve vazbě na navazující záměr D0 520; výřez ze situace Vodohospodářského řešení D0 519 [2]

Návrh odvodnění záměru je pojednán také v kap. B.III.2, graficky výkresy v příl. A.I.14 a A.I.15.

Tab. 11 Dešťové usazovací a retenční nádrže

Název	Km	Umístění, popis
DUN Horoměřice	34,20	Před RN Horoměřice.
RN Horoměřice	34,30	V prostoru křižovat. větví MÚK Horoměřice. Hloubená zemní nádrž, suchá (bez hladiny stálého nadržení). V rámci TES navržená retenční kapacita $V_{\min} = 10\,000\text{ m}^3$. $Q_{\text{red}} = 60\text{ l/s}$.
DUN Suchdol - Výhledy	35,80	Předsazena nátoků do RN Suchdol-Výhledy, umístěné v MÚK Suchdol.
RN Suchdol - Výhledy	35,90	Umístěna před vtokem kanalizace do tunelu Suchdol z důvodu menšího zatížení štolý procházející tunelem Suchdol, kde lze jako v posledním možném místě zmenšit odtokové špičky z celé stavby do Vltavy. Hloubená zemní nádrž, suchá (bez hladiny stálého nadržení). V rámci TES navržená retenční kapacita $V_{\min} = 2\,000\text{ m}^3$. $Q_{\text{red}} = 130\text{ l/s}$.
RN Suchdol – Na Mírách	36,70	Umístěna mezi ul. Kamýcká, Na mírách a těleso tunelu Suchdol. Podzemní železobetonová nádrž bez hladiny stálého nadržení, $20\,000\text{ m}^3$. Navržena pro zajištění odvodnění z přilehlého povodí tunelu, který tvoří přesypáním hráz ve stávající terénní depresi, nejedná se tedy o vody znečištěné. Nátok je řešen z předsazeného sedimentačního příkopu. Odpad i přeпад nádrže je napojen do dešťové kanalizace hlavní trasy D0 vedené tunelem Suchdol. $V_{\min} = 20\,000\text{ m}^3$. $Q_{\text{red}} = 100\text{ l/s}$.
DUN Suchdol – Za Hájem	38,15	Před vyústěním vod z kanalizace MÚK Rybářka do spadiště a řeky Vltavy.
DUN Čimice	39,30	Předsazena nátoků do RN Čimice. Jedná se o sedimentační nádrž se stálým nadržáním vody pro zachycení a sedimentaci usaditelných částic. Havarijní účel pro zachycení lehkých kapalin bude plnit norná stěna.
RN Čimice	39,20- 39,30	Zemní hloubená otevřená nádrž umístěna z jedné strany v zářezu a z druhé strany v násypu, suchá (bez hladiny stálého nadržení). V rámci TES navržená retenční kapacita $V = 3\,700\text{ m}^3$. Vody budou vypouštěny v regulovaném množství $Q=266\text{ l/s}$ do ražené štolý délky 370 m a do recipientu (Vltavy).
DUN Ďáblice	45,60- 45,90	Předsazena nátoků do RN Ďáblice. Jedná se o sedimentační nádrž se stálým nadržáním vody pro zachycení a sedimentaci usaditelných částic. Havarijní účel pro zachycení lehkých kapalin bude plnit norná stěna. V rámci objektu se uvažuje i s nádrží za sedimentací za účelem zachycení objemu prvního splachu z komunikací s vysokou koncentrací rozpuštěných solí a jejich regulovanému odpouštění do retenční nádrže.
RN Ďáblice	45,60- 45,90	Hloubená zemní nádrž, suchá (bez hladiny stálého nadržení) rozdělená na 2 části – 2 retenční kapacity 1. část $V=8\,400\text{ m}^3$. 2. část bude sloužit jako rezervní retenční kapacita $V = 22\,000\text{ m}^3$. $Q_{\text{red}}=200\text{ l/s}$. Odvedení dešťovou stokou délky cca 940 m do Mratínského potoka.
DUN 2	46,47	Předsazena nátoků do RN2. Jedná se o sedimentační nádrž se stálým nadržáním vody pro zachycení a sedimentaci usaditelných částic. Dále bude mít havarijní účel pro zachycení lehkých kapalin nornou stěnou.
RN 2	46,47- 46,60	Hloubená zemní nádrž, suchá (bez hladiny stálého nadržení). V rámci TES navržená retenční kapacita $V = 5\,100\text{ m}^3$. $Q_{\text{red}}=80\text{ l/s}$, do Třeboradického potoka.

Odvodňovací štoly a šachty

Pro výše popsany způsob odvodnění budou zrealizovány odvodňovací šachty a štoly, které budou zastávat důležitou funkci také v období výstavby – odvodnění, případně přeprava vytěžené zeminy k řece (je uvažována možnost využití lodní dopravy, a to zejména na stavbě 518).

Na stavbě 518 je štola navržena od km 37,7 hlavní trasy až k výusti do Vltavy, o celkové délce cca 760 m. V km 38,20 je spadiště výšky cca 85 m. Do spadiště je také vyústěn odpad od DUN Suchdol-Za Hájem, umístěné na systému odvodnění prostoru MÚK Rybářka. Předběžně se uvažuje odtoková štola vystrojená ve dně kynetou z kruhového segmentu DN 1500 a pochozí berma s průchozí výškou 2 m, předpokládaný průtok štolou je cca 5 m³/s. Vyústění do Vltavy je uvažováno cca v ř.km 40,4 potrubím DN 2000 pod hladinu vody v řece pomocí předsazeného spadiště výšky cca 5 m. Potrubí výusti podchází komunikaci v ul. Roztocká a také železniční trať Praha - Kralupy.

Na stavbě 519 je štola navržena od RN Čimice až k výusti do Vltavy o celkové délce cca 370 m. Štola je předpokládána ražená, průchozího profilu s kynetou uprostřed výrubu a opatřena čedičovou výstelkou. Na konci štoly bude v nejnižším místě umístěn objekt pro tlumení energie štolou přitékající vody. Podzemní objekt bude umístěn mimo stávající zpevněnou komunikaci, mimo území PP Zámky a bude k němu zřízen oplocený přístup. Z tohoto objektu bude veden ještě krátký úsek (40 m) odtokového potrubí 2x DN1000, který bude veden pod cyklostezkou a následně zaústěn do Vltavy v ř. km 39,560.

Odvodnění tunelů

Tunely mají navržen vlastní autonomní systém odvodnění do bezodtokových jámeček kontaminovaných vod. V každé tunelové trubě bude vozovka odvodněna do štěrbinového žlabu se sifonovými samozhášecími díly a dále svedena do nádrže kontaminovaných vod. Tímto systémem budou svedeny znečištěné vody při požárním zásahu v tunelu nebo nepředvídané úniky kapalin při haváriích vozidel a vody z mytí tunelových trub. Nádrže umístěné u portálu tunelu budou havarijním přepadem propojeny přes uzávěr do dešťové kanalizace D0. Uzávěr bude otevřen při překročení uvažované normové délky požárním zásahu, kdy dojde k naplnění nádrže. Znečištěná voda bude z nádrží odvážena odbornou firmou, překročení provozní hladiny v nádržích bude signalizováno řídicím systémem.

Drenážní vody zpoza tunelů budou na stavbě 518 odváděny samostatnou stokou a mimo tunel budou napojeny do dešťové kanalizace.

Drenážní vody zpoza tunelů budou na stavbě 519 odděleny od ostatních provozních vod a budou odváděny k portálům tunelů a přes horské vpusti dále do nejbližších recipientů do Dražanského potoka v případě tunelu Dolní Chabry – Zdiby nebo Čimického potoka v případě obou tunelů „Zámky“.

Bude řešeno zamezení nátoky dešťových vod z komunikací do systému odvodnění tunelu.

ÚPRAVY A PŘELOŽKY SOUVISEJÍCÍCH KOMUNIKACÍ

Stávající veřejné komunikace a cesty, které kříží trasu D0, budou lokálně směrově a výškově upraveny či přeloženy v nutných délkách a příslušných parametrech (dle kategorie). Hlavní trasa D0 kříží komunikace II/240, II/241, II/608, III/2403 a III/2404, místní komunikaci K Tuchoměřicům

a několik polních cest. Je řešeno i křížení se sil. II/243 (ul. Ďáblická). Napojením Čimického přivaděče budou dotčeny také ul. Čimická a Spořická.

- Přeložka **místní komunikace ul. K Tuchoměřicům** je vpravo doplněna o chodník šířky 2 m. Je navržena v délce cca 590 m v kategorii MS7,5/7,5/70. Přes hlavní trasu je převedena nadjezdem v km 31,201.
- **Polní cesta** od Nebušic přechází nadjezdem K Háji v km 32,037 jako biomost.
- **Silnice III/2404** spojuje silnici I/7 s Horoměřicemi, po realizaci přeložky sil. I/7 bude napojena na ulici K Letišti. Přeložka této silnice je navržena v délce cca 1,15 km v kategorii S7,5/70. Přes hlavní trasu je převedena nadjezdem v km 32,501.
- **Polní cesta V Oříškách** je v km 33,901 převedena nadjezdem přes hlavní trasu D0.
- **Přeložka silnice II/240** je přes hlavní trasu převedena nadjezdem v km 34,385 a je napojena na MÚK Horoměřice. Je navržena v délce cca 670 m a v kategorii MS 12/9,5/70. V přidruženém prostoru komunikace je navržena společná stezka šířky 2,50 m. Jednotlivé rampy MÚK jsou na silnici II/240 napojeny přes okružní křižovatky. Podél upravované komunikace je vpravo doplněn chodník šířky 2 m.
- **Přeložka sil. III/2403** mezi Lysolajemi a Horoměřicemi je doplněna chodníkem. Přes hlavní trasu je převedena v km 35,208 přes tunel Horoměřice. Přeložka této silnice je navržena v délce cca 420 m a v kategorii S7,5/70.
- **Silnice II/241** je hlavní komunikací spojující středočeské obce s Prahou přes MČ Suchdol do Statenic. Přeložka silnice v délce cca 350 m a v kategorii S9,5/70 je vedena po terénu ve stávající stopě. Úprava je vyvolána napojením od MÚK Suchdol přes okružní křižovatku.
- **Ulice na Rybáře** bude přeřešena v prostoru MÚK Rybářka tak, aby bylo zachováno propojení na ul. Otšovická.
- **Silnice II/242** (ul. Roztocká), **ulice v Zámčích**, **cyklotrasa A2** budou přeloženy z důvodu výstavby mostu přes Vltavu. Po dokončení výstavby budou přeložky zohledňovat konkrétní podobu zbudovaného pilíře a základu mostu. V období výstavby bude ul. Roztocká dočasně uzavřena, na pravém břehu je uvažována provizorní komunikace.
- **Polní cesty v prostoru Čimického údolí** budou místně odkloněny do průchozích profilů tunelů a pod mostem přes Čimické údolí. Polní cesty jsou navrženy v kategorii P4.
- **Polní cesta** mezi Čimice a Drahanským údolím bude převedena lávkou v km 40,349, která je situována před MÚK Čimice.
- **Ulice Čimická a Spořická** budou přeloženy z důvodu napojení Čimického přivaděče. Nově zde vznikne styková křižovatka řízení SSZ.
- **Polní cesty Dolní Chabry - Zdiby** budou místně odkloněny do průchozích profilů tunelu a pod mostem přes Drahanské údolí.
- **Silnice II/608** (ul. Ústecká) bude v místě přechodu přes D0 umístěna na novém mostním objektu. Přeložka je navržena osově stejně jako v současném stavu, avšak rozšířená pro plánované těleso tramvajové trati. Přeložka je navržena v délce cca 917 m a v kategorii MS4Tda 29,0/25,0/50.

- **Polní cesta Ďáblice-Zdíby** bude odkloněna a převedena přes sdružený most v km 43,690.
- **Ulice Cínovecká** bude v rámci záměru úsekově přestavěna na šířkové uspořádání D34 se zachováním stávajícího směrového a výškového vedení. Viz popis výše v této kapitole.
- **Ulice Ďáblická, silnice II/243** bude přeložena v celkové délce 1 112 m (598 m, 224 m, 290 m), v kategorii MO2 9,5/16,0/50 a MO2k 9,5/9,5/50 v důsledku výstavby MÚK Březiněves, s návazností na plánovaný obchvat Březiněvsi. Komunikace jsou navrženy jako místní obslužné komunikace se základní šířkou vozovky 8,5 m, která je v části mezi Ďáblícemi a Březiněvsi doplněna souběžnou smíšenou stezkou pro pěší a cyklisty šířky 4 m. Po dokončení výstavby budou z křižovatkových pohybů v MÚK Březiněves možné pouze sjezd z Cínovecké z centra na II/243 směr Březiněves a nájezd z II/243 z obou směrů na ul. Cínovecká ve směru do centra. Napojení ze silnice II/243 na D8 ve směru Ústí n. L. ani na D0 možné nebude, cesty v těchto směrech bude nutné realizovat přes MÚK Kostecká a MÚK Zdiby.

OSTATNÍ

Stavba bude dále zahrnovat také vyvolané úpravy a přeložky inženýrských sítí (IS).

Prostor stavby D0 518 je z hlediska tras sítí technické infrastruktury poměrně značně exponovaný. Je to vyvoláno zejména okrajovou polohou zájmové oblasti, kde se obvykle soustřeďují hlavní trasy zejména nadřazených inženýrských sítí. Jedná se zejména o následující nadřazené IS:

- vodovodní přivaděč DN 300 do Přední Kopaniny a Tuchoměřic
- vodovodní řád DN 400 z vodojemu Suchdol do Roztok
- nadzemní vedení V120 a V389 Praha Sever – Praha Západ a Praha Sever – Červený Vrch
- nadzemní vedení V1911 a V1912 Praha Sever – Dřín a Praha Sever – ČD Roztoky
- nadzemní vedení 22 a 110 kV
- dálkové komunikační kabely
- VTL plynovody

Na stavbě 519 se jedná zejména o:

- přeložky VTL plynovodu (v oblasti MÚK Čimice, Čimického přivaděče, u tunelu Dolní Chabry – Zdiby, sdruženého mostního objektu Ďáblice – Zdiby, v prostoru MÚK Ústecká a MÚK Březiněves).
- přeložky VVN 110 kV, zejména výškové přeložky a přeložky sloupů v hlavní trase D0 519 a v blízkosti ostatních komunikací (zejména na západní straně tunelu Zámky západ a řízenou křižovatkou ulic Čimická a Spořická s Čimickým přivaděčem).
- přeložky vodohospodářské infrastruktury: V prostoru MÚK Ústecká vodovod Dolní Chabry. Přeložka výtlačku DN 300 v ul. V Zámčích. Přeložka vodovodu u MÚK Březiněves. Přeložka vodovodu DN 1600 (Káraný III výtlačný řad) u MÚK Březiněves, který je dotčen přestavbou D8, resp. Prosecké radiály. Výšková přeložka vodovodu DN1600 (Káraný III. výtlačný řad) v místě křížení navrženého odtoku z RN a DUN Ďáblice do Mratínského potoka. Dále je navržena přeložka středové kanalizace v ul. Cínovecká v km cca -2,700 a v km cca – 3,34 mimo těleso komunikace.

DEMOLICE

Demoliční práce nejsou ve stupni technické studie přesně specifikovány. Trasa vede ve většině své délky volnou krajinou mimo zastavěné území a respektuje v územně plánovacích dokumentacích dlouhodobě vymezený koridor, kde se nenachází obytná zástavba. V prostoru Suchdola využívá stopu dlouhodobě předurčeného koridoru bez zásadního dopadu na části Suchdola zastavěné trvalými objekty. Dotčené objekty jsou zejména drobné či dočasné stavby typické pro zahrádkářské kolonie.

Dle trasování záměru lze očekávat objekty určené k demolici ve třech lokalitách na Suchdole:

- Suchdol – Výhledy, km 36,35: bude se jednat pouze o několik staveb (kůlna, trafostanice)
- Suchdol – zahrádkářské kolonie, km 36,8 – 37,3: cca 6 desítek drobných staveb - chatky, zahradní domky, ojediněle plechový sklad či garáž.
- Suchdol – zahrádkářská kolonie, v km 37,6 – 38,0 v hlavní trase a v km 1,15 – 1,5 Přivaděče Rybářka: cca 110 ks drobných staveb - chatky, zahradní domky.
- V navazující přípravě bude řešeny možnosti zajištění objektů v bezprostřední blízkosti stavby (zejména v blízkosti tunelů), jako je např. čerpací stanice pohonných hmot vč. podzemních nádrží nebo rodinná vila č.p. 217 u přivaděče Rybářka.

Na stavbě 519:

- Chatová osada na severním úbočí Dražanského údolí – pod dálničním mostem, cca v km 41,4 – cca jedna desítky drobných zahradních domků, kůlny.

VÝSTAVBA

Pro potřeby dokumentace EIA byl zpracován předběžný projekt Zásady organizace výstavby [6], podle nějž je zpracován zde předložený popis fáze výstavby.

Záměr bude zprovozněn najednou. Výstavba předkládaného záměru bude poměrně rozsáhlá, zahrnuje tunelové úseky, dlouhé mostní estakády, bude docházet ke křížení se stávajícími komunikacemi, které si vyžádají provizorní i definitivní přeložky, včetně přeložek inženýrských sítí. Pro výstavbu budou přijaty takové technologie, které v maximální možné míře zkrátí dobu výstavby a eliminují vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí (viz metoda „cover and cut“ u tunelu Suchdol a Rybářka) a v navazující přípravě jim bude nadále věnována velká pozornost.

Etapizace výstavby Po přípravných pracích (vybudování zařízení staveniště, vymezení staveniště, vytýčení záborů, kácení, skryvky) bude zahájena výstavba jednotlivých stavebních objektů, které dle svého charakteru budou probíhat na dílčí etapy. Jedná se zejména o tunelové úseky a mosty. Po etapě realizace základních objektů stavby naváže etapa dokončovacích prací, které zahrnují definitivní úpravy tělesa D0, přeložky silnic a inženýrských sítí, ozelenění, vybavení tunelů apod.

Přeložky komunikací. Postup výstavby je navržen tak, aby byla zachována doprava na komunikacích křížujících se se stavbou a maximálně byla zachována obslužnost území (vedení provozu po provizorních komunikacích) – podrobněji viz kap. B.II.6.1.

Rozsah **staveniště** bude určen hranicí trvalých a dočasných záborů, které zahrnují zařízení staveniště a mezideponií. Situace ZOV [6] jsou doloženy jako příloha A.I.12 a A.I.13. Plochy zařízení staveniště jsou navrhovány převážně v blízkosti stavebních objektů, jako jsou MÚK,

tunely a důležité mostní objekty, a to při zohlednění dopravní dostupnosti z páteřních komunikací v okolí záměru. Deponie a mezideponie jsou navrhovány v ploše trvalých záborů a manipulačních pruhů, dále ve vazbě na objekty generující největší objemy zeminy (portály tunelů), při zohlednění charakteru lokality a dopravní dostupnosti. Dle ZOV [6] jsou navrženy tyto plochy:

- ❖ P1 a P2: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Přední Kopanina a prvních 3 kilometrů hlavní trasy. Plochy jsou umístěny v trvalých záborech v okách MÚK a jsou dobře dostupné přímo z dálnice D7.
- ❖ P3 a P4: mezideponie ornice a zemin pro zpětný zásyp. Navrženy jsou podél hlavní trasy v ploše budoucích zemních valů s tím, že budou vršeny do větší výšky než definitivní zemní valy. Přístupné pouze z trasy stavby.
- ❖ P5 a P6: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Horoměřice, tunelu Horoměřice a úseku hlavní trasy cca od km 33 do km 35. Plochy jsou umístěny v trvalých záborech v okách MÚK a jsou dopravně dostupné provizorní staveništní komunikací v trase stavby s napojením na D7. Po silnici II/240 se neuvažuje staveništní doprava.
- ❖ P7 a P8: mezideponie ornice a zemin pro zpětný zásyp (především MÚK Horoměřice a tunelu Horoměřice). Navrženy jsou podél hlavní trasy v ploše budoucích zemních valů s tím, že budou vršeny do větší výšky než definitivní zemní valy. Přístupné z trasy stavby.
- ❖ P9: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Suchdol, umístěné v trvalém záboru v oku MÚK, dopravně dostupné pouze z prostoru staveniště.
- ❖ P10: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Suchdol, tunelu Suchdol a případně i tunelu Horoměřice. Částečně ji lze v případě potřeby využít i jako mezideponii zemin. Plocha je navržena vedle přivaděče z MÚK Suchdol k silnici II/241. Po silnici II/240 se neuvažuje staveništní doprava, přístup je uvažován pouze provizorní staveništní komunikací vedenou v trase stavby s napojením na dálnici D7.
- ❖ P11: mezideponie ornice a zemin pro zpětný zásyp tunelu Suchdol (cca 500.000 m³). Plocha je navržena v co největší blízkosti k tunelu Suchdol.
- ❖ P12 a P13: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Rybářka, tunelu Suchdol, tunelu Rybářka a mostu přes Vltavu. Na ploše P13 je situovaná odvodňovací šachta, kterou je uvažována doprava přebytečné zeminy k Vltavě. Plochy jsou umístěny částečně v trvalých a částečně v dočasných záborech v prostoru MÚK Rybářka. Jelikož je plocha částečně situována v prostoru hlavní trasy, nebude možno ji využívat po celou dobu stavby. Místo je poměrně obtížně dopravně dostupné pouze ulicí Na Rybářce, kudy nelze uvažovat provoz těžké stavební techniky. Přístup je tak uvažován provizorními komunikacemi podél budovaného tunelu Suchdol.
- ❖ P14: zařízení staveniště pro výstavbu tunelu Rybářka a mezideponie zeminy pro zpětný zásyp tunelu (cca 40.000 m³). Plocha je navržena na pozemku v těsné blízkosti tunelu Rybářka.
- ❖ P15: provizorní přístaviště na levém břehu Vltavy, které bude sloužit pro nakládku zeminy na nákladní lodě a dopravu materiálu na stavbu. Přístup na plochu je možný po silnici II/242, po které se ale nepředpokládá přepravování větších objemů zemin ani materiálů.

Plochy na pravém břehu Vltavy značeny číselnou řadou 2x

- ❖ P20: provizorní přístaviště na pravém břehu Vltavy, které bude sloužit dopravu materiálu na stavbu mostu přes Vltavu. Přístup na plochu je možný po cyklostezce (v době výstavby mimo provoz) z ulice V Zámčích.
- ❖ P21: mezideponie ornice a zemin pro zpětný zásyp tunelu Zámky-západ. Dále zde bude dočasně deponována přebytečná zemina z úseku mezi mostem přes Vltavu a mostem přes Čimické údolí

- (cca 70.000 m³), která bude odvezena po trase stavby k dálnici D8 až po zprovoznění mostů přes Čimické a Dražanské údolí pro účely provozu stavební techniky. Do té doby bude plocha přístupná pouze po provizorní komunikaci ve stopě polní cesty a přivaděče Čimice z křižovatky ulic Spořická a Čimická. Je zde situovaná odvodňovací šachta, kterou lze alternativně použít pro dopravu zeminy k Vltavě či materiálu od Vltavy (viz níže zemní práce).
- ❖ P22: zařízení staveniště pro výstavbu mostu přes Vltavu, tunelu Zámky-západ a mostu přes Čimické údolí. Plocha je přístupná pouze po provizorní komunikaci ve stopě polní cesty a přivaděče Čimice z křižovatky ulic Spořická a Čimická.
 - ❖ P23: mezideponie ornice a zeminy pro zpětný zásyp tunelu Zámky-východ. Přístup pouze z prostoru staveniště.
 - ❖ P24: zařízení staveniště pro výstavbu tunelu Zámky-východ, mostu přes Čimické údolí a případně i MÚK Čimice. Dále zde bude dočasně deponována část přebytečné zeminy z úseku mezi mostem přes Čimické údolí a mostem přes Dražanské údolí (cca 700.000 m³), která bude odvezena po trase stavby k dálnici D8 až po zprovoznění mostu přes Dražanské údolí pro účely provozu stavební techniky. Do té doby bude plocha přístupná pouze po provizorní komunikaci ve stopě polní cesty a přivaděče Čimice z křižovatky ulic Spořická a Čimická.
 - ❖ P25 a P26: mezideponie ornice a přebytečné zeminy z úseku mezi mostem přes Čimické údolí a mostem přes Dražanské údolí (viz plocha P24). Přístupné jsou plochy pouze z trasy stavby přivaděče Čimice z křižovatky ulic Spořická a Čimická.
 - ❖ P27 a P28: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Čimice a mostu přes Dražanské údolí. Plochy jsou umístěny v trvalých záborech v okách MÚK a jsou přístupné pouze z trasy stavby přivaděče Čimice z křižovatky ulic Spořická a Čimická.
 - ❖ P29: zařízení staveniště pro výstavbu tunelu Chabry-Zdiby a mostu přes Dražanské údolí. Jelikož je plocha situována v prostoru hlavní trasy, nebude možno ji využívat po celou dobu stavby.
 - ❖ P30: mezideponie ornice a případně i zeminy pro zpětný zásyp tunelu Chabry-Zdiby. Přístup na plochu pouze z prostoru staveniště.
 - ❖ P31 a P32: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Ústecká a tunelu Chabry-Zdiby. Plochy jsou umístěny v trvalých záborech v okách MÚK a jsou dopravně dostupné ze silnice II/608, kudy se však nepředpokládá přepravování větších objemů zemin ani materiálů. Hlavní staveništní doprava bude vedena po provizorní staveništní komunikaci v trase stavby s napojením na D8.
 - ❖ P33: mezideponie ornice a zemin pro zpětné zásypy, především tunelu Chabry-Zdiby, ekoduktu a dalších objektů v MÚK Březiněves. Dostupná z dálnice D8 přes budovanou MÚK Březiněves.
 - ❖ P34: zařízení staveniště především pro výstavbu MÚK Březiněves. Plocha je umístěna v trvalých záborech v okách MÚK a je dobře dostupná přímo z dálnice D8.

Staveniště bude zřízeno, uspořádáno a vybaveno přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět, upravovat nebo odstraňovat. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí staveb, ohrožování bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích ke znečišťování komunikací, ovzduší a vod, k zamezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k zastávkám městských hromadných prostředků, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem a chráněných území.

Staveniště se vhodným způsobem oplotí nebo jinak zajistí, vyžadují-li to bezpečnost osob, ochrana majetku nebo jiné zájmy společnosti. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na

veřejných komunikacích. Staveniště, staveništní zařízení, oplocení stavenišť, která jsou zcela nebo zčásti umístěna na veřejných komunikacích a veřejných prostranstvích, se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly. Zvýšený důraz na zajištění staveniště bude kladen v prostoru zastavěného území. Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništích bezpečně ukládat. Jsou-li uloženy na volných prostranstvích, nesmí narušovat vzhled místa nebo jinak zhoršovat životní prostředí. Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečeno tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch staveniště, zejména vozovek. Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit. Staveniště a všechny dočasné stavby a zařízení na staveništi musí být upraveny a udržovány, aby nenarušovaly špatným vzhledem pracovní a životní prostředí.

Zemní práce. Z bilance zemin vyplývá významný přebytek zeminy (na stavbě 518 cca 2,4 mil m³, na stavbě 519 2,5 mil. m³). To je dáno vedením hlavní trasy v zářezu a v tunelech, včetně tunelového přivaděče Rybářka. Vytěžená zemina bude částečně ukládána do zemních valů, v místech možného přímého napojení staveništní komunikace na dálnici D7/D8 bude přebytečná zemina rovnou odvážena. V místech tunelů bude dočasně deponována pro zpětný zásyp tunelů. Uvažuje se také využití lodní dopravy na Vltavě, kdy přeprava výkopu by byla zajištěna přes systém šachet a štol z horních partií Suchdola, alternativně i na pravém břehu, do údolí k řece Vltavě. Koncepce hospodaření s vytěženou zeminou je po jednotlivých úsecích stavby uvažována dle ZOV [6] následovně:

- ❖ úsek MÚK Přední Kopanina – MÚK Horoměřice: vytěžená zemina bude částečně ukládána přímo do zemních valů navržených po obou stranách hlavní trasy (jedná se o cca 300.000 m³) a přebytečná zemina v objemu cca 1.200.000 m³ bude průběžně rovnou odvážena s využitím dálnice D7.
- ❖ úsek MÚK Horoměřice – MÚK Suchdol: vytěžená zemina může být i zde částečně ukládána přímo do zemních valů navržených v tomto úseku, jedná se však o řádově nižší množství (cca 40.000 m³) než v předchozím úseku. V daném místě je třeba deponovat zeminu pro zpětný zásyp hloubeného tunelu Horoměřice (cca 130.000 m³). Přebytečná zemina v objemu cca 250.000 m³ bude buď průběžně rovnou odvážena v trase stavby a dále s využitím dálnice D7 nebo je možno využít lodní dopravu po Vltavě (viz níže).
- ❖ úsek MÚK Suchdol – MÚK Rybářka: pro zpětný zásyp tunelu Suchdol je třeba dočasně deponovat cca 500.000 m³. Další cca 650.000 m³ přebytečné zeminy je třeba odvést na místo trvalého uložení. Trasu pro odvoz je možno stejně jako u předchozího úseku vést v trase stavby k dálnici D7. Jako vhodnější se však jeví využít odvodňovací štolu, kterou by se zemina dopravila přímo na nákladní loď, zakotvené u provizorního mola na levém břehu Vltavy, a dále po řece s využitím lodní dopravy.
- ❖ přivaděč Rybářka: pro zpětný zásyp tunelu Rybářka je třeba dočasně deponovat cca 40.000 m³, objem přebytečné zeminy činí cca 230.000 m³ a její odvoz bude řešen stejně jako u předchozího úseku.
- ❖ úsek most přes Vltavu – most Dražanské údolí: tento různorodý a velice členitý úsek, ve kterém se nachází 2 tunely (Zámky-západ a Zámky-východ), most přes údolí Čimického potoka a MÚK Čimice, je dopravně velice špatně dostupný. Přejezd je možný prakticky pouze po ulicích Spořická nebo Čimická, které jsou ale vedeny zastavěným územím. Ulice Spořická je navíc napojena na silnici II/608 kapacitně nevyhovující okružní křižovatkou. Využití odvodňovací štol pro dopravu k Vltavě je v tomto případě problematické, jelikož největší objem přebytečné zeminy bude těžen

v prostoru MÚK Čimice, který je ale od vrcholu odvodňovací štoly oddělen Čimickým údolím. Z těchto důvodů je navrženo veškerou vytěženou zeminu dočasně deponovat v bezprostředním okolí stavby a přebytečnou zeminu v objemu cca 800.000 m³, která nebude využita pro zpětné zásypy tunelů a zemní valy, odvážet po trase stavby k dálnici D8 až po zprovoznění mostu přes Drahanské údolí pro účely provozu stavební techniky. Alternativně lze obdobně jako na stavbě D0 518 využít pro dopravu přebytečného materiálu odvodňovací štoly, kterou by se zemina dopravila přímo na nákladní lodě, zakotvené u provizorního mola na pravém břehu Vltavy, a dále po řece s využitím lodní dopravy. Pro dopravu zeminy z úseku mezi mosty přes Čimické a Drahanské údolí (cca 700.000 m³) by bylo nutno vybudovat provizorní zpevněnou komunikaci s výhybnami v trase stávající polní cesty.

- ❖ úsek most Drahanské údolí – MÚK Ústecká: vytěžená zemina bude částečně ukládána přímo do zemních valů navržených po obou stranách hlavní trasy, pro zpětný zásyp tunelu bude zemina dočasně deponována v bezprostředním okolí stavby. Přebytečná zemina v objemu cca 300.000 m³ bude průběžně rovnou odvážena v trase stavby k dálnici D8.
- ❖ úsek MÚK Ústecká – MÚK Březiněves: vytěžená zemina bude obdobně jako v předchozím úseku částečně ukládána přímo do zemních valů kolem stavby, přebytečná zemina v objemu cca 1.400.000 m³ bude průběžně rovnou odvážena s využitím dálnice D8.

S etapou výstavby souvisí také výstavbou vyvolaná doprava – staveništní a přepravní trasy (nákladní doprava vyvolaná stavbou po veřejných komunikacích). Pro staveništní dopravu budou hned na začátku výstavby vybudovány provizorní staveništní komunikace v trase stavby, případně v bezprostřední blízkosti (především v oblastech tunelů, kde by byl dopravní koridor veden podél výkopu pro tunel). Distribuce materiálů z/na místo zapracování bude po celou dobu výstavby primárně vedena po tomto koridoru v návaznosti na dálnici D7 (stavba 518) a na dálnici D8 (stavba 519). S využitím dalších silnic II. a III. tříd, které stavbu křížují, lze uvažovat pouze v omezeném měřítku například pro provoz osobních a lehkých nákladních vozidel; nikoliv však pro odvoz zeminy. Provizorní komunikace ve stopě Čimického přivaděče a polní cesty do prostoru obtížně přístupného Drahanského a Čimického údolí bude sloužit pouze pro dovoz stavebního materiálu, nikoliv pro odvoz přebytečné zeminy (ta bude dočasně deponována, viz výše v textu).

Vysoké intenzity stavební dopravy budou generovat především zemní práce (odvoz přebytečné zeminy). Důraz bude kladen na využití co největšího množství zeminy přímo v místě stavby (návrh ozeleněných zemních valů, dále např. rozproštění ornice, případně i zeminy, na okolní zemědělské plochy, terénní úpravy v okolí stavby). Podrobněji viz dále v textu dokumentace.

Technologie výstavby. Předpokládá se, že na stavbě nebude umístěna mobilní betonárna ani obalovna a veškeré tyto materiály budou dováženy. Pro tunel Suchdol a Rybářka je navrženo využití progresivní stavební technologie pomocí podzemních stěn (systém „cover and cut“), což umožní výrazné zkrácení přímého vlivu na obyvatelstvo. Na povrchu terénu proběhnou pouze přípravné práce, výkop pouze do úrovně stropu budoucího tunelu, realizace podzemních stěn, betonáž stropní desky, zásypy a konečné úpravy terénu. Veškeré další stavební práce včetně montáže technologického vybavení tunelů budou následně probíhat pod již hotovou stropní deskou a budou vidět („obtěžovat okolí“) pouze v místě přístupu na staveniště. Proces výstavby na povrchu se všemi svými nepříznivými vlivy (zejména hluková a rozptylová situace, rušení pohody) je značně minimalizován. Principem této metody s využitím nejmodernějších technologií s čelním odtěžováním pod ochranou stropní desky je v první fázi výkop mělké stavební jámy, kde

dojde k vybudování stropní konstrukce a svislých konstrukčních prvků obvykle ve formě podzemních stěn. Poté mohou současně probíhat práce jak na horní tak i na spodní stavbě, což přináší značné časové úspory. Na povrchu může být v co nejkratší době obnoven běžný provoz a ukončena nejvíce obtěžující fáze výstavby, zatímco pod stropní konstrukcí dále probíhá těžba a další stavební práce. Takto zvolená technologie výstavby minimalizuje negativní účinky stavebních prací jak plošně a časově, tak i svou intenzitou.

Stavba ostatních tunelů proběhne v otevřeném výkopu. Předpokládá se zajištění svahů výkopů kombinací hřebíkování, kotvení s ochrannou svahů stříkaným betonem.

Obecně se předpokládá provádění běžnými technologiemi za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení s důrazem na využití nejnovějších technologií, které přispívají k minimalizaci negativních vlivů z výstavby. V tabulce **Tab. 44** v kap. B.III.4 je uveden odhadovaný počet kusů těžké stavební mechanizace uvažovaný v typickém úseku stavby. Uvažovaná doba provozu jednotlivých strojů je 10 hod/den.

Trhací práce. Při výkopových pracích tunelů, šachet a štol je nutno kromě mechanického rozpojování počítat také s trhacími pracemi, a to v poměrně velkém rozsahu. Bude upřesněno v navazující přípravě záměru.

Pro ucelenost a lepší pochopení popisu záměru je zde uveden obrázek se situací stavby. Jedná se o obrázek bez měřítka. V měřítku viz výkresové části přílohy A.I a A.II.



Obr. 6 Přehledná situace – D0, úsek 518 (obrázek bez měřítka)



Obr. 7 Přehledná situace – D0, úsek 519 (obrázek bez měřítka)

ZÁKON O INTEGROVANÉ PREVENCI včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry - Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (z. o integrované prevenci), ve znění pozd. předpisů.

B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Předpokládaný termín zahájení stavby: 2027

Předpokládaný termín uvedení stavby do provozu: 2030

Termíny jsou uvedeny dle předpokládaného harmonogramu stavby při bezproblémovém projednání povolovacích procesů v navazujících řízeních.

B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Kraj: Hlavní město Praha

Výčet obcí: Hlavní město Praha

Správní obvod: **Praha 6***)

Praha 8)**

Městská část: Praha - Přední Kopanina

Praha 8

Praha - Nebušice

Praha-Dolní Chabry

Praha - Lysolaje

Praha - Březiněves

Praha – Suchdol

Praha - Ďáblice

**) Za výkon státní správní správy ve správním obvodu odpovídá Úřad MČ Praha 6*

****) Za výkon státní správní správy ve správním obvodu odpovídá Úřad MČ Praha 8*

Kraj: Středočeský kraj

Výčet obcí: Horoměřice

Zdiby

B.I.9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE § 9A Odst. 3 A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

Výčet hlavních navazujících rozhodnutí:

- Rozhodnutí o záměru – dle § 195 stavebního zákona č. 283/2021 Sb. (nabývá účinnosti dne 1.1.2024) - vydává Specializovaný a odvolací stavební úřad

- Řízení o povolení činnosti prováděné hornickým způsobem – podle § 20 odst. 1 zákona č. 61/1988 Sb. je dotčeným orgánem v řízeních o povolení staveb, jejichž provedení je navrhováno činností prováděnou hornickým způsobem, Obvodní báňský úřad:
 - Obvodní báňský úřad se sídlem v Praze pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského
- Řízení o povolení k nakládání s povrchovými a podzemními vodami – dle § 8 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (Vodní zákon), v pl. znění – vydává příslušný vodoprávní úřad:
 - Odbor výstavby, Úřad městské části Praha 6 – zajišťuje výkon vodoprávního úřadu v přenesené pravomoci dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, a zákona 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, oba v platném znění.
 - Odbor územního rozvoje a výstavby, Úřad městské části Praha 8 – zajišťuje výkon vodoprávního úřadu v přenesené pravomoci dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, a zákona 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, oba v platném znění.
 - Odbor životního prostředí, Městský úřad Černošice
 - Odbor životního prostředí, Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. PŮDA

Zábory

Záměr zasahuje celkem do dvanácti katastrálních území. V následující tabulce jsou uvedeny záborem dotčené územní jednotky za celou stavbu:

Tab. 12 Záborem dotčené územní jednotky (ve směru staničení)

	Kraj	Obec/město	Katastrální území	Číslo katas. území
Úsek D0 518	Hlavní město Praha	Praha	Přední Kopanina	734373
	Hlavní město Praha	Praha	Nebušice	729876
	Hlavní město Praha	Praha	Lysolaje	729931
	Středočeský	Horoměřice	Horoměřice	644773
	Hlavní město Praha	Praha	Sedlec	730041
	Hlavní město Praha	Praha	Suchdol	729981
Úsek D0 519	Hlavní město Praha	Praha	Suchdol	729981
	Hlavní město Praha	Praha	Bohnice	730556
	Hlavní město Praha	Praha	Čimice	730394
	Hlavní město Praha	Praha	Dolní Chabry	730559
	Středočeský	Zdiby	Zdiby	792411
	Hlavní město Praha	Praha	Březiněves	614131
	Hlavní město Praha	Praha	Řáblice	730629

Pro předmětné úseky záměru (D0 518 a D0 519) byly vypracovány zjednodušené záborové elaboráty, které jsou součástí technických studií [1][2], a ze kterých Dokumentace EIA v kapitolách týkajících se půdy vychází.

- Zjednodušený záborový elaborát pro stavbu D0 518 Ruzyně - Suchdol (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2022).
- Zjednodušený záborový elaborát pro stavbu D0 519 Suchdol - Březiněves (AFRY CZ s.r.o., 06/2022).

Tab. 13 Celkový přehled záborů (ha) podle jednotlivých kultur využití

<p>Celkový trvalý zábor záměru (úseky D0 518 a 519) je 284,148 ha, z čehož je:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 247,40 ha ZPF ➤ 4,49 ha PUPFL ➤ 30,75 ha ostatní plocha ➤ 1,24 ha vodní plocha ➤ 0,13 ha zast. plocha 	
<p><u>Úsek D0 518</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 120,28 ha ZPF ➤ 0,21 ha PUPFL ➤ 6,08 ha ostatní plocha ➤ 0 ha vodní plocha ➤ 0,12 ha zast. plocha 	<p><u>Úsek D0 519</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 127,12 ha ZPF ➤ 4,28 ha PUPFL ➤ 24,67 ha ostatní plocha ➤ 1,24 ha vodní plocha ➤ 0,0079 ha zast. plocha

Trvalé zábory stavby (v m²) podle jednotlivých katastrálních území a kultur využití jsou uvedeny v následující tabulce. Dominantně budou trvalým zábořem dotčeny pozemky ZPF (87 %), zbytek tvoří ostatní plochy (11 %), lesní pozemky (1,5 %), vodní plochy (0,4 %) a zastav. plochy (0,05 %).

Tab. 14 Celkový přehled trvalých záborů (m²) dle jednotlivých katastrálních území a kultur využití

	katastrální území	ZPF m ²	ostatní pl., ost. kom. m ²	vodní pl. m ²	PUPFL m ²	zast.pl. m ²	celkem m ²
Úsek D0 518	Přední Kopanina	329 225	7 394	0	0	0	336 619
	Nebušice	5 839	2 192	0	0	0	8 031
	Lysolaje	860	0	0	0	0	860
	Horoměřice	547 409	22 522	0	0	0	569 931
	Suchdol	291 570	24 495	0	0	1064	317 129
	Sedlec	29 004	4 231	0	2 100	196	35 531
Úsek D0 519	Suchdol	3 745	2 326	3 547	3 503	0	13 121
	Bohnice	113 832	9 404	3 331	25 063	0	151 630
	Čimice	172 030	7 084	3 560	10 287	0	192 961
	Dolní Chabry	121 207	33 182	0	2 958	0	157 347
	Zdiby	207 135	23 417	0	1 067	0	231 619
	Březiněves	197 988	49 428	0	0	0	247 416
	Ďáblice	455 306	121 860	2 040	0	79	579 285
	celkem	2 475 150	307 535	12 478	44 978	1339	2 841 480
		87,11 %	10,82 %	0,44 %	1,58 %	0,05 %	100 %

Dočasné zábory stavby (v m²) dle jednotlivých katastr. území jsou uvedeny v následující tabulce. Obecně lze říci, že dočasné zábory budou potřebné pro zařízení staveniště, přístupové komunikace na staveniště a deponie stavebních materiálů. V dalším stupni projektových příprav budou trvalé a dočasné zábory upřesněny a budou rovněž zpřesněny dočasné zábory nad 1 rok a do 1 roku.

Tab. 15 Celkový přehled dočasných záborů (m²) dle jednotlivých katastrálních území a kultur využití

	katastrální území	ZPF m ²	ostatní pl., ost. kom. m ²	vodní pl. m ²	PUPFL m ²	zast.pl. m ²	celkem m ²
Úsek D0 518	Přední Kopanina	0	0	0	0	0	0
	Nebušice	0	0	0	0	0	0
	Lysolaje	0	0	0	0	0	0
	Horoměřice	0	0	0	0	0	0
	Suchdol	255 323	0	0	0	0	255 323
	Sedlec	54 376	0	0	0	0	54 376
Úsek D0 519	Suchdol	0	0	0	0	0	0
	Bohnice	75 047	1 932	1 504	0	0	78 483
	Čimice	123 479	0	0	0	0	123 479
	Dolní Chabry	33 190	1 142	0	0	0	34 332
	Zdiby	418	0	0	0	0	418
	Březiněves	89 514	0	0	0	0	89 514
	Ďáblice	0	0	0	0	0	0
	celkem	631 347	3 074	1 504	0	0	635 925
		99,28 %	0,48 %	0,24 %	0 %	0 %	100 %

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Dotčení zemědělského půdního fondu pro trvalý a dočasný zábor dle jednotlivých kultur sumarizuje **Tab. 16**. V navazující přípravě bude rozsah záborů upřesněn dle zaměření stavby a detailů technického řešení, budou podrobně vyčísleny trvalé i dočasné zábory půdy a vypočteny odvody za vynětí ZPF.

- Trvalé zábory ZPF: 2 475 150 m², což je cca 87 % z celkového trvalého záboru stavby
- Dočasný zábor ZPF: 631 347 m², což je cca 99 % z celkového dočasného záboru stavby

Tab. 16 Celkový přehled trvalých a dočasných záborů ZPF podle jednotlivých kultur

kultura	orná půda	trv. trav. porost	zahrada	ovocný sad	celkem
Trvalý zábor ZPF	2 462 805	954 m ²	5 690 m ²	5 701 m ²	2 475 150
	99,5 %	0,04 %	0,23 %	0,23 %	100 %
Dočasný zábor ZPF	614 681	0 m ²	16 666 m ²	0 m ²	631 347
	97,36 %	0 %	2,64 %	0 %	100 %

V rámci jednotlivých katastrálních území budou trvalým zábohem dotčeny půdy s následující bonitou (dle bonitovaných půdně ekologických jednotek) a třídou ochrany:

Tab. 17 Trvalé zábory ZPF (m²) – BPEJ/třída ochrany

Třída ochrany ZPF	Úsek	ÚSEK D0 518						ÚSEK D0 519						Celkem m ²	
	K. úz.	Př. Kopanina	Nebužice	Lysolaje	Horoměřice	Suchdol	Seelce	Suchdol	Bohnice	Čimice	D. Chabry	Zdíby	Březiněves		Ďáblice
	BPEJ														
I.	2.10.00	252279	2925	0	176946	210607	9736	0	0	0	0	0	0	0	652493
IV.	2.25.04	76946	2252	340	41132	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120670
V.	2.37.46	0	662	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	662
III.	2.25.11	0	0	520	4094	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4614
II.	2.10.10	0	0	0	8447	8627	0	3734	0	0	0	0	0	0	20808
III.	2.25.01	0	0	0	205337	0	0	0	0	0	0	0	0	0	205337
IV.	2.25.14	0	0	0	4094	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4094
II.	2.12.00	0	0	0	107359	0	0	0	0	0	0	0	0	0	107359
IV.	2.26.04	0	0	0	0	5756	0	0	0	0	0	0	0	0	5756
III.	2.26.01	0	0	0	0	26298	0	0	0	0	0	0	0	0	26298
V.	2.21.13	0	0	0	0	40282	6595	0	0	0	0	0	0	0	46877
V.	2.22.53	0	0	0	0	0	942	0	0	0	0	0	0	0	942
IV.	2.23.12	0	0	0	0	0	10475	0	0	0	0	0	0	0	10475
III.	2.26.11	0	0	0	0	0	1256	0	13231	0	0	0	0	0	14487
V.	2.22.13	0	0	0	0	0	0	11	0	36732	0	0	0	0	36743
II.	2.01.10	0	0	0	0	0	0	0	119	0	0	0	46032	122818	168969
II.	2.02.10	0	0	0	0	0	0	0	42545	18346	0	0	0	0	60891
IV.	2.26.51	0	0	0	0	0	0	0	27590	0	0	0	0	0	27590
V.	2.37.16	0	0	0	0	0	0	0	16878	0	0	0	0	0	16878
V.	2.37.46	0	0	0	0	0	0	0	13469	0	0	0	0	0	13469
I.	2.01.00	0	0	0	0	0	0	0	0	2435	9604	88662	75622	320485	496808
II.	2.01.12	0	0	0	0	0	0	0	0	89070	1741	0	0	0	90811
II.	2.08.10	0	0	0	0	0	0	0	0	21096	0	0	0	0	21096

Třída ochrany ZPF	Úsek	ÚSEK D0 518						ÚSEK D0 519						Celkem m ²	
	K. úz.	Př. Kopanina	Nebušice	Lysolaje	Horoměřice	Suchdol	Sedlec	Suchdol	Bohnice	Čimice	D. Chabry	Zdiby	Březiněves		Ďáblice
	BPEJ														
III.	2.63.00	0	0	0	0	0	0	0	0	4351	0	0	0	0	4351
I.	2.02.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15779	84126	39059	0	138964
IV.	2.20.41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28954	0	0	0	28954
IV.	2.22.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	65129	22933	9281	0	97343
IV.	2.04.01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11414	27994	48	39456
I.	2.03.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11955	11955
	celkem	329225	5839	860	547409	291570	29004	3745	113832	172030	121207	207135	197988	455306	2475150

V rámci jednotlivých katastrálních území budou dotčeny půdy dočasným zábořem s následující bonitou (dle bonitovaných půdně ekologických jednotek) a třídou ochrany:

Tab. 18 Dočasné zábořy ZPF (m²) – BPEJ/třída ochrany

Třída ochrany ZPF	Úsek	Úsek D0 518						Úsek D0 519						Celkem m ²	
	K. úz.	Př. Kopanina	Nebušice	Lysolaje	Horoměřice	Suchdol	Sedlec	Suchdol	Bohnice	Čimice	D. Chabry	Zdiby	Březiněves		Ďáblice
	BPEJ														
I.	2.10.00	0	0	0	0	162168	0	0	209	0	0	0	0	0	162377
II.	2.10.10	0	0	0	0	60269	19825	0	0	0	0	0	0	0	80094
V.	2.21.13	0	0	0	0	20753	0	0	0	0	0	0	0	0	20753
V.	2.22.13	0	0	0	0	0	0	0	0	63302	0	0	8373	0	71675
IV.	2.26.04	0	0	0	0	1542	0	0	0	0	0	0	0	0	1542
III.	2.26.01	0	0	0	0	10591	0	0	0	0	0	0	0	0	10591
IV.	2.23.12	0	0	0	0	0	30609	0	0	0	0	0	0	0	30609
III.	2.26.11	0	0	0	0	0	3942	0	301	107	0	0	0	0	4350
II.	2.02.10	0	0	0	0	0	0	0	53721	20536	0	0	0	0	74257
IV.	2.26.51	0	0	0	0	0	0	0	2625	0	0	0	0	0	2625
V.	2.37.16	0	0	0	0	0	0	0	17819	0	0	0	0	0	17819
V.	2.37.46	0	0	0	0	0	0	0	372	0	0	0	0	0	372
I.	2.01.00	0	0	0	0	0	0	0	0	2171	2612	0	0	0	4783
II.	2.01.12	0	0	0	0	0	0	0	0	37363	0	0	0	0	37363
I.	2.02.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7195	418	0	0	7613
IV.	2.22.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23383	0	0	0	23383
IV.	2.04.01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81141	0	81141
	celkem	0	0	0	0	255323	54376	0	75047	123479	33190	418	89514	0	631347

V rámci realizace stavby bude ornice a podorniční vrstva z dotčených pozemků ZPF sejmuta a deponována, po ukončení výstavby bude použita k ohumusování svahů, k vegetačním úpravám a rekultivacím dočasných záborů. Ornice sejmutá z dočasných záborů bude po ukončení výstavby vrácena na původní místo v původní vrstvě. Přebytková ornice z trvalých záborů bude nabídnuta zemědělsky hospodařícím subjektům (v souladu s požadavky příslušného orgánu ochrany ZPF).

Pozemky dotčené dočasným záborom je nutno následně rekultivovat. V prostoru manipulačních pruhů a opuštěných ploch skládek a stavebních dvorů bude provedena technická i biologická rekultivace. Po rekultivaci budou plochy dočasného záboru vráceny a připojeny k sousedním pozemkům. Na zařízení staveníšť je doporučena tříletá biologická rekultivace, na ploše manipulačních pruhů dvouletá.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Dotčení PUPFL pro trvalý a dočasný zábor sumarizuje **Tab. 19**. Zásah do jednotlivých kategorií lesa je uveden v kap. D.I.5. V navazující přípravě bude rozsah záborů upřesněn dle zaměření stavby a detailů technického řešení, budou podrobně vyčísleny záborů půdy a vypočteny poplatky za odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a výpočet škody způsobené na lesních pozemcích a lesních porostech.

- Trvalé záborů PUPFL: 44 978 m², což je cca 1,5 % z celkového trvalého záboru stavby
- Dočasné záborů PUPFL: 0 m², k dočasnému záboru PUPFL nedojde.

Tab. 19 Trvalé a dočasné záborů PUPFL (m²)

	Katastr. území	Trvalý zábor PUPFL	Dočas. zábor PUPFL		Katastr. území	Trvalý zábor PUPFL	Dočasný zábor PUPFL
Úsek D0 518	Přední Kopanina	0	0	Úsek D0 519	Suchdol	3 503	0
	Nebušice	0	0		Bohnice	25 063	0
	Lysolaje	0	0		Čimice	10 287	0
	Horoměřice	0	0		Dol. Chabry	2 958	0
	Suchdol	0	0		Zdíby	1 067	0
	Sedlec	2 100	0		Březiněves	0	0
						Ďáblice	0
Celkem D0 518, 519		Trvalý: 44 978 m² Dočasný: 0 m²					

Bilance skrývky ornice a podorničí

Skrývka svrchních kulturních vrstev půdy z ploch trvalého záboru stavby bude činit cca 1 673 239 m³. Skrývka hlouběji uložených kulturních vrstev půdy (podorničí) z ploch trvalého záboru stavby bude činit cca 145 614 m³.

Tab. 20 Bilance skrývky ornice a podorničí z ploch trvalých záborů stavby

	Skrývka ornice z trvalého záboru (m ³)	Skrývka podorničí z trvalého záboru (m ³)
Úsek D0 518	1 176 330	26 485
Úsek D0 519	496 909	119 129
Celkem	1 673 239	145 614

Bilance skrývky z ploch dočasných záborů bude stanovena v navazující PD po upřesnění jejich rozsahu. Lze očekávat, že její rozsah bude odpovídat poměru záborů ZPF pro trvalý a dočasný zábor, přičemž dočasný zábor ZPF tvoří cca ¼ záboru trvalého.

Zhodnocení půdních poměrů zájmového území a vlivu záměru na půdu je obsaženo v kapitolách C.2.5 a D.I.5.

B.II.2. VODA

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby nebudou vznikat vyšší nároky na vodu, než jaké odpovídají danému typu stavby. Spotřeba vody se bude odvíjet od organizace jednotlivých etap výstavby a počtu nasazených pracovníků.

Voda pro pitný režim a hygienické potřeby bude spotřebována v prostoru staveniště a bude v odpovídajícím množství zajišťována obvyklými prostředky (např. dovozem balené vody, barely, cisternami či napojením na stávající rozvod vody). Objem spotřebované vody bude závislý na počtu pracovníků na stavbě. Pro dopravu vody bude určující i charakter zařízení staveniště.

Technologická voda pro technologické účely (např. pro ošetřování betonu, kropení stavby a deponií, oplachy vozidel a stavebních strojů atd.) může být voda odebírána z místních zdrojů (např. vodovodní sítě), nebo dovážena cisternami. Tato problematika bude podrobně řešena dodavatelem stavby, stejně jako zajištění potencionální potřeby požární vody v průběhu výstavby (napojení na vodovodní sítě).

Odběry vody budou pouze přechodné, dočasně omezené. Množství vody a její zdroje nejsou v současném stupni přípravy stanoveny. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě specifikace stavebních technologií a způsobu realizace stavby, který navrhne dodavatel stavby. V tomto stupni rozpracovanosti lze konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka dle platných směrnic a vyhlášek:

Pitná voda 5 l/osoba/směna

Voda pro mytí (špinavý prашný provoz) 120 l/osoba/směna

OBDOBÍ PROVOZU

Pitná voda

Obslužná zařízení jako jsou čerpací stanice pohonných hmot, odpočívky nebo střediska údržby nejsou v rámci záměru navrhována. Lze uvažovat jen nároky v rámci sociálního zázemí objektů PTO, kde se však bude jednat o zcela minimální množství. Tyto objekty bývající standardně řešeny napojením na stávající vodovodní sítě.

Požární voda

Potřeba vody v době požárního zásahu při havarijní situaci bude vyžadovat odpovídající specifické řešení pro jednotlivé tunelové úseky. Podle požadavků čl. 13.4.1 ČSN 73 7507 *Projektování tunelů pozemních komunikací* se požární vodovod zřizuje u tunelů delších než 300 m. Pro tunely do délky 1000 m je požadováno pro vedení hasebního zásahu ze dvou stran zajištění průtoku nejméně 2x 15 l/s a zásoba vody musí pokrýt potřebu vody na dobu 60 minut. Pro tunely delší než 1000 m se požaduje zajistit průtok 2x 15 l/s a zásoba vody musí pokrýt potřebu vody na dobu 120 minut.

Úsek D0 518 – Tunel Horoměřice (délky 500 m)

Pro vedení hasebního zásahu ze dvou stran v tunelu délky 500 m se požaduje zajistit průtok minimálně 2 x 15 l.s⁻¹ na dobu 60 minut. Zásoba vody pro technologické účely (mytí) musí být nad tento minimální objem. Voda bude přiváděna z městského vodovodního řádu do požární nádrže.

Úsek D0 518 – Tunel Suchdol (1970 m), Tunel Rybářka (980 m)

Tunel Suchdol i tunel Rybářka je zařazen mezi dlouhé tunely. Pro vedení hasebního zásahu ze dvou stran se požaduje zajistit průtok minimálně $2 \times 15 \text{ l.s}^{-1}$ na dobu 120 minut (ČSN 73 7507). Zásoba vody pro technologické účely (mytí) musí být nad tento minimální objem. Čerpací stanice bude umístěna v PTO. Voda bude přiváděná z městského vodovodního řádu do požární nádrže nebo čerpána z Vltavy. Zásobování vodou tunelů Suchdol a Rybářka je možno řešit společně.

Úsek D0 519 Tunel Zámky-západ (150 m) a Zámky-východ (300 m)

Požární vodovod v tunelech Zámky-západ a Zámky-východ se bude zásobovat z jednoho zdroje, a to z nádrže požární vody umístěné na ploše před PTO u západního portálu tunelu Zámky-západ.

Úsek D0 519 Tunel Dolní Chabry-Zdiby (750 m)

Tunel Dolní Chabry-Zdiby, středně dlouhý tunel, bude zásobován požární vodou z nádrže na ploše před východním portálem tunelu. Nádrže požární vody v rámci stavby D0 519 budou umístěny na plochách u portálů, které jsou určeny pro odstav techniky údržby a zásah IZS. Na vnitřních stranách pod nouzovými chodníky budou umístěny požární vodovody, hydranty vždy po dvou u portálů. Doplnění vody bude buď vodovodní přípojkou napojenou na městský vodovod, nebo bude voda dovážena.

Požadovaná zásoba vody bude zajištěna v nádržích s kapacitou cca 150 m^3 na stavbě D0 519. Pro stavbu D0 518 byl dle archivních podkladů zpracovatele dříve uvažován společný vodovod pro tunel Suchdol a Rybářka s objemem požární nádrže cca 610 m^3 . Jedná se o orientační objemy odpovídající současnému stupni zpracování, tyto parametry budou upřesněny v navazující PD. V PTO jsou navrženy čerpací stanice pro doplňování vody do požární nádrže. Čerpací stanice požární vody jsou navrženy jako plně automatické a jsou požárně bezpečnostním zařízením, které musí v případě požáru být funkční po dobu minimálně 60 minut.

Technologická voda

Potřeba užitkové vody pro provoz zahrnuje nároky pro skrápění či mytí komunikací, zálivku doprovodné vegetace, mytí tunelů či pro přípravu solanky užívané pro zimní údržbu. Tato potřeba bude kryta dovozem cisternami. Pro mytí tunelů bude využívána voda z nádrže na požární vodu.

B.II.3. OSTATNÍ PŘÍRODNÍ ZDROJE

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Surovinové zdroje potřebné pro výstavbu budou odpovídat charakteru a rozsahu stavby. Pro výstavbu záměru budou třeba jednorázově především suroviny do konstrukčních vrstev vozovky a pro výstavbu tunelů. Jedná se především o následující suroviny:

- zemina a materiály pro násypy, valy anebo zásyp hloubených tunelů;
- ohumusování pro ozelenění dopravní stavby;
- kamenivo, štěrkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovky;

- kamenivo, štěrkopísky pro betonové konstrukce;
- cement a přísady do betonů;
- armatura, oplocení, atd.;
- prefabrikáty, potrubí, atd.

Dále vzniknou při výstavbě nároky především na:

- zeleň, stromy a keře určené k výsadbě;
- materiály pro bezpečnostní vybavení komunikace jako např. dopravní značení (svislé a vodorovné), zábradlí aj.);
- materiály pro přeložky a ochranu vedení inženýrských sítí;
- nátěrové hmoty, izolační materiály, kabely;
- pohonné hmoty, oleje, maziva pro provoz staveništní mechanizace a obslužné dopravy.

Kubatury jednotlivých položek stavebního materiálu vycházejí z předběžného projektu Zásad organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA [6], jsou stanoveny orientačně a budou dále upřesňovány v navazující projekční přípravě. Vyjma zemin nebudou předmětem zdrojů z místa stavby, stavební materiály budou zajišťovány běžným způsobem. V případě nároků na kamenivo, štěrkopísky nebo písky lze předpokládat, že budou zajišťovány z nejbližších těžeben nebo od lokálních dodavatelů. Podrobnější údaje o množství stavebních materiálů obsahuje tabulka níže.

Tab. 21 Předpokládané základní výměry hlavních stavebních materiálů [6]

Úsek záměru	Betonové konstrukce (m ³)	Konstrukce vozovky (m ³)	Ostatní materiály (m ³)	Celkem (m ³)
D0 518				
úsek ZÚ – tunel Horoměřice	15 000	130 000	5 000	150 000
tunel Horoměřice	80 000	10 000	2 000	92 000
úsek tunel Horoměřice – tunel Suchdol	2 000	25 000	3 000	30 000
tunel Suchdol	300 000	50 000	5 000	355 000
úsek tunel Suchdol – KÚ a přivaděč Rybářka vč. tunelu Rybářka	60 000	25 000	5 000	90 000
Celkem	460 000	240 000	20 000	720 000
D0 519				
úsek ZÚ – Vltava	40 000	6 000	1 000	47 000
úsek Vltava – Čimické údolí	65 000	24 000	3 000	92 000
úsek Čimické údolí – Dražanské údolí	85 000	80 000	5 000	170 000
úsek Dražanské údolí – východní portál tunelu Chabry-Zdíby	100 000	30 000	3 000	133 000
úsek tunel Chabry-Zdíby – KÚ	30 000	130 000	8 000	168 000
Celkem	320 000	270 000	20 000	610 000

Na staveništi budou ponechány vhodné zeminy do konstrukcí komunikací, zásypů a násypů, zásypu tunelů a zemních valů. Ty budou deponovány na nejbližších zařízeních staveniště dle ZOV. Pro snížení přebytků lze uvažovat také využití pro případné terénní úpravy (modelace terénu apod.). Zeminy musejí být v průběhu stavebních prací separovány podle jejich následného využití. Vhodnost výkopové zeminy pro násypová tělesa či případně terénní úpravy (přistoupí-li se k jejich realizaci) určí podrobný inženýrsko-geologický průzkum v navazující PD (stavební kámen, netříděný lomový kámen, vhodné zeminy a podmíněně vhodné zeminy). V úseku D0 518

je dle archivních podkladů přibližně 50 % materiálu z celkového množství přebytku zeminy stanoveno jako vhodné materiály. V úseku D0 519 lze dle dostupných podkladů předpokládat přibližně 70 % materiálu z celkového množství přebytku zeminy jako vhodné až podmíněčně vhodné materiály (podle dalších vlastností se rozhodne, zda lze použít materiál přímo bez úpravy nebo zda se musí upravit).

V případě zemních prací budou pro potřebné násypy maximálně využity materiály získané odtěžením terénních zářezů a tunelů. Z bilance zemín vyplývá významný přebytek zeminy (až cca 4,9 mil. m³). To je dáno vedením hlavní trasy D0 518 a D0 519 v zářezu s několika tunelovými úseky. Základní koncepce hospodaření s výkopovou zeminou je uvedena v tabulce níže a bude dále upřesňována v průběhu navazující projekční přípravy dle postupné konkretizace technického řešení záměru. Podrobněji viz kap. D.I.9. Předpokládané přebytky zeminy činí:

- úsek D0 518 – cca 2,4 mil. m³,
- úsek D0 519 – 2,5 mil. m³.

Tab. 22 Základní koncepce hospodaření s vytěženou zeminou [6]

Úsek záměru	Využití zeminy	Orientační přebytky zeminy (m ³)
D0 518, úsek MÚK Přední Kopanina – MÚK Horoměřice	Uložení do zemních valů (cca 300 000 m ³).	1 200 000
D0 518, úsek MÚK Horoměřice – MÚK Suchdol	Uložení do zemních valů (cca 40 000 m ³) a zásyp tunelu Horoměřice (cca 130 000 m ³).	250 000
D0 518, úsek MÚK Suchdol – MÚK Rybářka	Zásyp tunelu Suchdol (cca 500 000 m ³).	650 000
D0 518, přívaděč Rybářka	Zásyp tunelu Rybářka (cca 40 000 m ³).	230 000
D0 519, úsek most přes Vltavu – most Dražanské údolí	Uložení do zemních valů a násypových těles (cca 105 000 m ³), využití pro zásyp tunelů.	800 000
D0 519, úsek most Dražanské údolí – MÚK Ústecká	Uložení do zemních valů a násypových těles (cca 50 000 m ³), využití pro zásyp tunelů.	300 000
D0 519, úsek MÚK Ústecká – MÚK Březiněves	Uložení do zemních valů a násypových těles (cca 480 000 m ³).	1 400 000

OBDOBÍ PROVOZU

Během provozu vzniknou nároky na pohonné hmoty, oleje a maziva pro mechanismy údržby komunikace a v zimním období dále na posypový materiál. Je nutno uvažovat pohonné hmoty pro zajištění kontroly funkčnosti stavby, a to např. pro osvětlení, kontrolní prohlídky mostů, údržbu zeleně, odvětrání tunelů apod. Při výpadku elektrické energie bude dodávána pomocí záložních diesela agregátů. Spotřeba pohonných hmot uživatelů bude úměrná intenzitě dopravy.

Při případných opravách povrchu komunikace se bude jednat hlavně o obalovanou živičnou směs. U oprav a rekonstrukcí dalších částí stavby bude materiálové složení odpovídat jejich konstrukčnímu složení. Během provozu stavby lze také očekávat dosadbu nových sazenic stromů a keřů, které po výsadbě uhynou. Souhrnně provoz záměru nevyvolá podstatné nároky na surovinové zdroje.

B.II.4. ENERGETICKÉ ZDROJE

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Při výstavbě vzniknou nároky na odběr elektrické energie na staveništi, jejíž odběr je s ohledem na hustou infrastrukturu v území předpokládán z veřejné distribuční sítě. Přesná kvantifikace spotřeby elektrické energie bude stanovena po výběru dodavatele na základě znalosti použitých technologií a mechanismů. S ohledem na předpokládané období výstavby za cca 4 roky a na vývoj trendů lze uvažovat, že zhotovitel může v místech zařízení staveniště přistoupit k využívání solární energie (např. akumulované do baterií).

OBDOBÍ PROVOZU

V období provozu jsou nároky na elektrickou energii dány zejména veřejným osvětlením komunikací a tunelů a systémem odvětrávání tunelů. Dále se jedná o protipožární systémy a systémy telematiky (SOS, DIS, meteostanice, mýtné portály, měření rychlosti, kamerový dohled, automatické sčítání rychlosti). Nároky na el. energii generuje také údržba technického vybavení tunelů.

Z provozních údajů oznamovatele (data za rok 2021) lze pro představu uvést např. orientační hodnotu roční spotřeby elektřiny na 1 km tunelu, která činí cca 600 – 700 MWh (dle údajů pro tunel Cholupice na stavbě D0 513 o délce cca 1950 m a pro tunel Lochkov na stavbě D0 514 o délce cca 1650 m). Ostatní zařízení (meteostanice, mýtné brány, informační systémy aj.) či veřejné osvětlení dosahují řádově spotřeby v jednotkách MWh za rok na 1 km dálnice.

Přesná spotřeba bude stanovena v navazujících stupních projektové dokumentace. Z uvedených údajů a ze zkušenosti z obdobných staveb lze konstatovat, že se nebude jednat o spotřebu, která by znamenala zátěž pro životní prostředí.

B.II.5. BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Dotčené plochy, zábory stanovišť (ovlivnění druhů a ekosystémů)

Na levém břehu Vltavy se záměr dotýká zejména polních ekosystémů a ekosystémů zastavěného území (zahrádky, ovocné sady, opuštěná lada). Tyto ekosystémy představují v lokálním měřítku i z pohledu širších vztahů ekosystémy běžné a v krajině čteně zastoupené. Jejich dotčení je tak bez zásadních nároků na biodiverzitu zájmového území. Zdejší příměstská krajina se vyznačuje nízkou biodiverzitou i geodiverzitou, bez významnějších přírodních hodnot.

Významnější přírodní hodnoty jsou vztaženy až do míst skalnatým srázům kaňonu Vltavy, na něž navazují lesní porosty táhnoucí se od zalesněných údolí menších vodotečí. Právě tyto lokality vykazují mimořádné přírodní hodnoty, které jsou předmětem ochrany Evropsky významné lokality (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce) a několika maloplošných zvláště chráněných území. Záměr se s těmito prvky ochrany dostává do kontaktu v místech přechodu údolí Vltavy, kde je navržena mostní estakáda s důrazem na minimalizaci zásahů do tamních biotopů.

Na pravém břehu Vltavy navazují na skalnaté partie kaňonu zalesněné svahy vodotečí střídající se s včleněnými zorněnými lány polí. Záměr se přímo dotýká lesních porostů podél Čimického potoka, který překonává dlouhým 6ti-polovým mostem v km cca 39,0. Dlouhou 9ti-polovou

mostní estakádou překonává trasa D0 také údolí Drahanského potoka v km cca 41,0, kde překlenuje vodní nádrž ČOV. Po překlenutí sadu s navazujícími suchými trávníky a křovinatým svahem pokračuje záměr monotónní plochou krajinou po rozlehlých polních ekosystémech, kříží frekventovanou dopravní tepnu ul. Ústeckou, a přes MÚK Březiněves se napojuje na Proseckou radiálu (v protažení D8). V tomto prostoru je významným prvkem rozsáhlá rekultivovaná skládka odpadu Březiněves. Podrobnější popis území viz kap. C.2.7.

O celkovém stavu ekosystémů vypovídá koeficient ekologické stability (KES), jehož velikost je v zájmové území dána rozsáhlými odlesněnými plochami, mírou zastavěných ploch a mírou zornění volné krajiny. Hodnoty KES pod 0,10 vypovídají o území s maximálním narušením přírodních struktur; hodnoty mezi 0,1 – 0,3 vypovídají o nadprůměrně využívaném území, se zřetelným narušením přírodních struktur; hodnoty v intervalu 0,3 – 1,0 vypovídají o intenzivně využívané krajině, zejména zemědělskou velkovýrobou, oslabení autoregulačních pochodů v ekosystémech způsobuje jejich značnou ekologickou labilitu a vyžaduje vysoké vklady dodatkové energie.

Tab. 23 KES na území dotčených katastrálních území [49], [55]

Katastrální území	KES	Katastrální území	KES
Přední Kopanina	0,25 – 0,50	Bohnice	0,25 – 0,50
Nebušice	0,50 – 1,00	Čimice	0,10 – 0,25
Lysolaje	0,25 – 0,50	Dolní Chabry	0,10 – 0,25
Horoměřice	0,28	Zdíby	< 0,10 (zdroj: Oznámení záměru Sped centrum Zdíby)
Suchdol	0,50 – 1,00	Březiněves	< 0,10
Sedlec	0,50 – 1,00	Ďáblice	< 0,10

Dle mapování biotopů AOPK ČR [60] jsou **přírodní biotopy** mapovány v těchto místech:

- Levý břeh Vltavy, skalnaté srázy kaňonu, D0 je vedena po mostě
 - o L3.1 (100) Hercynské dubohabřiny
 - o X13 (100) Nelesní stromové výsadby mimo sídla
 - o K3 (100) Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny
 - o T3.3D (100) Úzkolisté suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých
 - o K4A (5) Nízké xerofilní křoviny, primární porosty na skalách s druhy rodu *Cotoneaster*; S1.2 (60) Štěrbínová vegetace silikátových skal a drolin; T3.1 (30) Skalní vegetace s kostřavou sivou; T6.1B (5) Acidofilní vegetace efemér a sukulentů, porosty bez převahy netřesku výběžkatého
- Pravý břeh Vltavy, skalnaté srázy kaňonu, D0 je vedena po mostě
 - o X9B (100) Lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami
 - o K4A (25), T3.1 (25), T3.3D (25), T6.1B (15), T8.1B (10) Suchá vřesoviště nížin a pahorkatin bez výskytu jalovce obecného
 - o X9A (80) Lesní kultury s nepůvodními jehličnatými dřevinami; X9B (20) Lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami
- Pravobřežní zalesněný svah Čimického potoka, mostní objekt, zářez před tunelem
 - o K3 (100)
 - o X9B (100)
- Křovinné meze nad zahrádkami na pravém břehu Drahanského p., zářez před tunelem
 - o K3 (100)



Obr. 8 Zákres záměru na podkladě mapy AOPK ČR Mapování biotopů [60]

Z hlediska nároků na biodiverzitu je důležité technické řešení záměru, které kromě významných mostních estakád přes údolí vodotečí zahrnuje také tunelové úseky, které umožní po dokončení výstavby opětovné navrácení původních kultur, případně i realizaci prvků pro podporu biodiverzity krajiny. Vyhodnocení potenciálních vlivů dle jednotlivých složek je obsahem dílčích kapitol části D.I.

Znečišťování záměrem

Provoz záměru bude generovat znečištění okolního prostředí v míře obvyklé pro dálniční stavby. Pro jeho eliminaci budou přijata příslušná opatření ke snížení či kompenzaci vlivů. Podrobněji viz kap. B.III. a D.I.

Rozvíjení zelené a modré infrastruktury

Záměr ve své trase kříží 3 vodní toky: Vltava, Čimický potok, Dražanský potok s vodní nádrží ČOV. Všechny překlenuje velkými mostními estakádami. Záměr sám o sobě nezahrnuje návrh vodních ploch (retenčních nádrže jsou navrhovány jako suché, bez stálého zadržení).

Na levém břehu Vltavy záměr prakticky nezasahuje do žádné ucelené plochy zeleně ani do lesa. Okrajový kontakt je na jižním konci přivaděče Rybářka, v místech napojení na ul. Kamýckou, kde jsou lemy pozemků určených k plnění funkce lesa. A dále v místech přechodu dálničního tělesa na most přes Vltavu. Místně je dotčena krajinná liniová zeleň v podobě doprovodných alejí místních komunikací a polních cest. Z hlediska biodiverzity nabývají na hodnotě také remízky v polích či zahrádky, zarůstající sady a neobhospodařované pozemky v koridoru stavby na Suchdole. Na pravém břehu Vltavy jsou plochy zeleně a lesa dotčeny zejména v první polovině trasy D0 519. Jedná se o zarostlé vrcholové břehové partie skal, lesní porosty ve svazích Čimického údolí a Dražanského údolí (obě údolí přechází záměr mosty) a návazné porosty mimolesní zeleně. Za Dražanským údolím se jedná o krajinu bezlesí. Z významnějších zastoupení mimolesní zeleně lze jmenovat dva větrolamy v polích. Přírodní prvky s jejich stávajícími či očekávanými funkcemi jsou zapojeny do územního systému ekologické stability, jehož popis je uveden v kap. C.2.7.

Stavba zahrnuje návrh vegetačních úprav a náhradních výsadeb. Ty budou v navazujícím stupni PD rozpracovány jako multifunkční projekt mj. s cílem podpory začlenění stavby do krajiny a k podpoře biodiverzity. Při využití autochtonních dřevin, které pokud se již v území nevyskytují, přispějí k navýšení počtu rostlinných druhů v území, ke zvýšení ozeleněné plochy a případnému zvýšení biodiverzity v území. Návrh vegetačních úprav musí zohlednit také charakter příměstské krajiny a podpořit funkci všech přírodních a polopřírodních prvků a zapojit je jako součást zelené infrastruktury. např. ve smyslu Krajinářsko-urbanistické studie [12][13]– viz návrh opatření v kap. D.IV. Tedy při jejich návrhu je nezbytné klást vysoký důraz na propojenost, prostupnost a multifunkčnost.

Udržitelné využívání přírodních zdrojů

Surovinové a energetické zdroje, které budou potřeba pro výstavbu a provoz, jsou uvedeny v kap. B.II.3. Lze konstatovat, že výstavba ani provoz záměru nebudou znamenat žádná rizika pro udržitelné využívání přírodních zdrojů.

B.II.6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

B.II.6.1 NÁROKY NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Objízdné trasy

Z hlediska stávající silniční sítě bude potřeba rekonstrukce či přeložek vyvolána na částech křižujících, případně i přilehlých stávajících komunikací nižšího řádu, a polních cest. Uvažované úpravy a přeložky souvisejících komunikací jsou popsány v kap. B.I.6. Při výstavbě bude kladen důraz na zachování maximální obslužnosti území. Střety budou řešeny výstavbou provizorních komunikací, etapizací výstavby či lokálními objíždkami. Dočasné přerušení provozu nelze v této fázi vyloučit u ul. Roztocká (sil. II/242) při výstavbě základu a pilíře mostu přes Vltavu a u ul. Čimická/Spořická při realizaci napojení Čimického přivaděče.

Po dobu výstavby základu, pilíře a mostního objektu přes Vltavu se předpokládá také omezení provozu železniční trati č. 090 a 091.

Podrobně bude provoz na dotčených komunikacích při výstavbě (kyvadlový provoz, provizorní komunikace, případné objízdné trasy) řešen v rámci podrobného projektu Zásad organizace výstavby pro Dokumentaci pro navazující řízení.

Převážní a přístupové trasy na stavenišťě, staveništní doprava

Předpokládá se, že na stavbě nebude umístěna mobilní betonárka ani obalovna a veškeré tyto klíčové materiály budou dováženy. Největší intenzity stavební dopravy budou generovat především zemní práce, provádění konstrukčních vrstev vozovky, jak stmelěných, tak nestmelěných, a provádění betonových konstrukcí. Pro potřeby dokumentace EIA byly zpracovány předběžné ZOV [6]. Podrobné ZOV budou rozpracovány v navazujícím stupni PD.

Pro staveništní dopravu bude hned na začátku výstavby vybudována provizorní staveništní komunikace v trase stavby, případně v bezprostřední blízkosti (především v oblasti tunelů, kde by

byl dopravní koridor veden podél výkopu pro tunel). Distribuce materiálů od dálnice D7 a dálnice D8 na místo zpracování bude po celou dobu výstavby probíhat primárně v tomto koridoru. Stejně tak odvoz zemin. S využitím silnic, které stavbu křížují, nelze pro odvoz zemin uvažovat. Jako dopravně problematické je však území Dražanského údolí, podrobněji viz níže v textu.

V rámci předběžného ZOV [6] jsou pojednány přepravní trasy pro odvoz přebytečné zeminy. Z technického řešení stavby vyplývá významný přebytek zeminy, na stavbě 518 cca 2,4 mil m³, na stavbě 519 2,5 mil. m³). Na staveništi budou ponechány vhodné zeminy do konstrukcí komunikací, zásypů a násypů, zásypu tunelů a do zemních valů podél trasy. Pro snížení přebytků lze uvažovat také využití pro případné terénní úpravy (modelace terénu).

Na stavbě D0 518 se jeví jako nejvhodnější rozdělení na dvě hlavní přepravní trasy s předělem přibližně od MÚK Suchdol:

- Dálnice D7 ve směru na Slaný nebo s napojením na D0 a dále na dálnici D6 a D5 dle lokalit určených pro definitivní uložení. Na tuto trasu by při využití lodní dopravy (viz druhý úsek) zbývalo cca 130 tis. nákladních automobilů, což by představovalo při uvažování realizace zemních prací v horizontu cca 1 roku dopravní zátěž cca 45 NA/hod v každém směru.
- Lodní doprava po Vltavě ve směru na Kralupy a Mělník (zde pravděpodobně překládka na nákladní automobily a přeprava na místo definitivního uložení). Pro dopravu zeminy od východního portálu tunelu Suchdol k Vltavě se uvažuje využít odvodňovací šachtu a navazující odvodňovací štolu, která ústí přímo do Vltavy. Ty musí být proto vybudovány co nejdříve, nejlépe v předstihu před celou stavbou, čímž by se zároveň zajistilo odvodnění staveniště. Kapacita dopravy materiálu v šachtě a štolě s hřeblovým dopravníkem je předpokládána 400-500 m³/hod, což dává předpoklad transportu 1 milion m³ výkopů v horizontu jednoho roku. Této kapacitě bude přizpůsobeno a řešeno přístaviště a zejména pracoviště před výsypkou (drcení a úprava výkopku).

Na stavbě D0 519 se využití lodní dopravy jeví jako problematické, neboť k odvodňovací šachtě, kterou by bylo možno zeminu dopravovat k řece, není možná doprava v trase stavby před dokončením mostu přes Čimické údolí. Proto je uvažováno, že veškerá zemina bude odvezena v trase stavby s napojením na D8:

- Dálnice D8 ve směru na Lovosice nebo s napojením na D0 a dále po připojených dálnicích dle lokalit pro definitivní uložení. Zemina z úseku od D8 k mostu přes Dražanské údolí (cca 1,7 mil m³) bude odvážena ihned po vytěžení, tj. cca 1. rok výstavby. Zemina v úseku od mostu přes Dražanské údolí k mostu přes Vltavu (cca 0,8 mil. m³) bude uložena na mezideponie a odvezena až po zprovoznění mostů přes Čimické a Dražanské údolí pro účely provozu stavební techniky. V 1. roce výstavby lze tedy uvažovat intenzitu dopravní zátěže cca 55 NA/hod v každém směru (při uvažovaném objemu 10 m³ na 1 NA se jedná o 170 tis. NA), v poslední roce výstavby pak cca 25 NA/hod v každém směru (cca 80 tis. NA).
- Alternativní úvaha využití lodní dopravy po Vltavě přes odvodňovací štolu s provizorním molem je podmíněna vybudováním provizorní zpevněné komunikace s výhybnami v trase stávající polní cesty.

Pro dopravu materiálu na stavbu platí stejné přístupové trasy jako pro odvoz přebytečné zeminy viz výše. Pro přístup je však problematické území Dražanského údolí, jelikož výstavba mostu přes něj bude časově náročná a přístup k úseku od mostu přes Vltavu k mostu přes Dražanské údolí

není tudíž možný v trase stavby. Jelikož se zde ale nachází klíčové mostní a tunelové objekty, je nutno uvažovat přístupovou trasu k tomuto úseku stavby vedenou mimo trasu stavby. Příjezd je možný prakticky pouze po ulicích Spořická nebo Čimická, a to od severu z exitu 1 dálnice D8 po ulici Ústecká (silnice II/608), do ulice Spořická (která je však napojena okružní křižovatkou o poměrně malém poloměru) nebo do ulice K Ládví a Čimická. Alternativně (dle umístění výroben materiálů) lze uvažovat i s přístupem od jihu od Městského okruhu ulicí Zenklovou. Od křižovatky ulic Spořická a Čimická bude pro potřeby dopravy materiálu na stavbu (tedy ne pro odvoz přebytečné zeminy) vybudována provizorní staveništní komunikace v trase Čimického přivaděče a dále po nově budovaných nebo provizorně zpevněných polních cestách. Po zprovoznění mostů přes Dražanské a Čimické údolí bude využíván koridor v trase stavby.

Dle základních výměr stavebních materiálů uvažovaných v ZOV [6] jsou průměrné intenzity stavební dopravy pro dovoz stavebních materiálů:

- Celkově za stavbu D0 518: 90 NA/den v každém směru.
- Celkově za stavbu D0 519: 78 NA/den v každém směru.

Rozdělení dle jednotlivých úseků sumarizuje následující tabulka.

Tab. 24 Průměrné intenzity stavební dopravy pro dovoz stavebního materiálu dle jednotlivých úseků

Úsek	Průměrná intenzita stavební dopravy
MÚK Přední Kopanina – tunel Horoměřice	19 NA/den v každém směru.
Tunel Horoměřice	12 NA/den v každém směru.
Tunel Horoměřice – tunel Suchdol	4 NA/den v každém směru.
Tunel Suchdol	44 NA/den v každém směru.
Tunel Suchdol-most přes Vltavu a přivaděč Rybářka vč. tunelu Rybářka	11 NA/den v každém směru.
Most přes Vltavu na levém břehu Vltavy	6 NA/den v každém směru.
Vltava (pravý břeh) – Čimické údolí	12 NA/den v každém směru.
Čimické údolí – Dražanské údolí	22 NA/den v každém směru.
Dražanské údolí – východní portál tunelu Chabry-Zdiby	17 NA/den v každém směru.
Tunel Chabry – Zdiby – MÚK Březiněves	21 NA/den v každém směru.

V rámci akustického posouzení (příl. B.2 dokumentace) byly na základě výpočtu akustické situace v okolí, resp. emisních příspěvků podle předem zvolených kritérií a ve smyslu platné legislativy, určeny maximální intenzity staveništní dopravy na okolních stávajících komunikacích pro příjezd/odjezd. Zajištění těchto maximálních intenzit je zaneseno do návrhu opatření v kap. D.IV.

OBDOBÍ PROVOZU

Organizace stávající cestní sítě

V nutné míře budou upraveny cesty křižující záměr, viz kap. B.I.6. Organizace dopravy v ul. K Tuchoměřicům, na sil. III/2404 a sil. III/2403 nebude prakticky nijak zásadně změněna, přes hlavní trasu jsou vedeny nadjezdy či přes tunel. Silnice II/240 bude napojena na D0 prostřednictvím MÚK Horoměřice, samotná silnice je přes hlavní trasu převedena nadjezdem, větve křižovatky jsou připojeny přes dva kruhové objezdy. Silnice II/241 (ul. Kamýčká) bude na

D0 napojena prostřednictvím MÚK Suchdol, přes hlavní trasu bude přecházet po povrchu přes tunelovou část trasy (tunel Suchdol), napojení na MÚK je prostřednictvím kruhové křižovatky. Na jižním okraji Suchdola je na ul. Kamýckou napojen přes úrovnňovou křižovatku řízenou SSZ přivaděč Rybářka. Samotné řešení křižovatky již není předmětem předloženého záměru, ale rozvojových aktivit IPR Praha, které zohledňují i rozvoj obytných ploch v této lokalitě (organizační řešení této křižovatky bylo prověřeno mikrosimulací IPR). Směry propojení místních komunikací v prostoru MČ Suchdol zůstanou zachovány. Nové přesměrování dopravy bude způsobeno realizací přivaděče Rybářka, který zajistí alternativní trasu k dnešní stopě ul. Kamýcká. Záměr je a nadále bude ve své přípravě koordinován s plánovanými akcemi v prostoru Suchdola, viz kap. B.I.4. Z hlediska řešení dopravy lze odkázat např. Koncepční studii zklidnění ul. Kamýcká [17], kdy právě koordinované řešení uličního prostoru Kamýcké může být přínosem pro omezení tranzitní dopravy a její přesun na záměr (tj. D0 a přivaděč Rybářka).

Silnice II/242 (ul. Roztocká) a ulice V Zámčích budou po dokončení výstavby zohledňovat konkrétní podobu zbudovaného pilíře a základu mostu přes Vltavu. Ulice Čimická a Spořická budou po dokončení výstavby napojeny přes stykovou světelně řízenou křižovatku na Čimický přivaděč. Stejným způsobem by měl být napojen dále na jih vedený plánovaný Čimický sběrač, jehož trasa je zanesena v územním plánu SU HMP, viz kap. B.I.4.

Silnice II/608 (ul. Ústecká) bude ponechána ve stávající stopě, avšak s výškovou úpravou a v rámci koordinace s investicí tramvajové trati do Zdib rozšířena tak, aby umožnila umístění tělesa tramvajové trati. Ulice Cínovecká je předmětem záměru, viz popis B.I.6. Stejně tak napojení ulice Ďáblické (silnice II/243), které je koordinováno s obchvatem Březiněvsí, viz kap. B.I.4 a B.I.6.

Směry propojení polních cest zůstanou zachovány, lokálně jsou polní cesty odkloněny do průchozích profilů pod velkými mosty nebo přes tunely.

Železniční a tramvajová doprava

Mostem přes Vltavu překlenuje záměr železniční trať č. 090/091, která vede z Prahy údolím Vltavy přes Ústí n. L. a Děčín do Německa a je součástí I. a IV. tranzitního železničního koridoru. Zprovoznění záměru je bez vlivu na provoz železnice, po dokončení výstavby bude obnoven stávající stav. Z plánovaných staveb lze zmínit modernizaci trati Praha-Kladno a vysokorychlostní trať Praha-Drážďany, které se nacházejí v širším okolí záměru, bez přímého kontaktu se záměrem.

Lze zmínit také tramvajové tratě, kdy v ulici Kamýcká je výhledově plánována tramvaj z Podbaby do Suchdola. Dále je také výhledově plánována výstavba tramvajové trati ve středním dělicím pásu silnice II/608 (ulice Ústecká) do Zdib.

Letecká a lodní doprava

Záměr nezpůsobí přímé ovlivnění letecké dopravy ani Vltavské plavební dráhy.

Cyklotrasy

Záměr kříží několik cyklistických tras, které byly v technickém návrhu záměru zohledněny. Propojení cyklotras tak zůstane zachováno. V území dotčeném stavbou prochází cyklotrasa A33 (od Padesátníku k Přední Kopanině), A17, A167 (Nebušice – Přední Kopanina), 0077 (Tichá Šárka – Horoměřice), A18 (páteřní trasa přes Suchdol ke Kozím hřbetům), A181 (přes Suchdol

k Roztockému háji), A1 (levobřežní cyklotrasa podél Vltavy), A2 (pravobřežní cyklotrasa podél Vltavy), A281 (Bohnice – Zámecká rokle), A282 (Dolní Chabry-Drahanské údolí), A283 (Dolní Chabry-Zdiby), A42 (po ul. Ústecká), A288 nebo A276 (Děblice-Zdiby), A287 (Zdiby-Březiněves).

Dopravní zatížení komunikační sítě ve výhledových stavech, modelované scénáře

Předkládaný záměr jako liniová stavba silničního charakteru, zařazená jako dálnice D0, s sebou přinese zásadní vliv s poměrně rozsáhlým dopadem na rozložení dopravy na stávající silniční síti. Dobudování severozápadního a severního segmentu Pražského okruhu ovlivní rozložení dopravní zátěže na významných dopravních tepnách v Praze a dotkne se i silniční sítě v přilehlé oblasti Středočeského kraje.

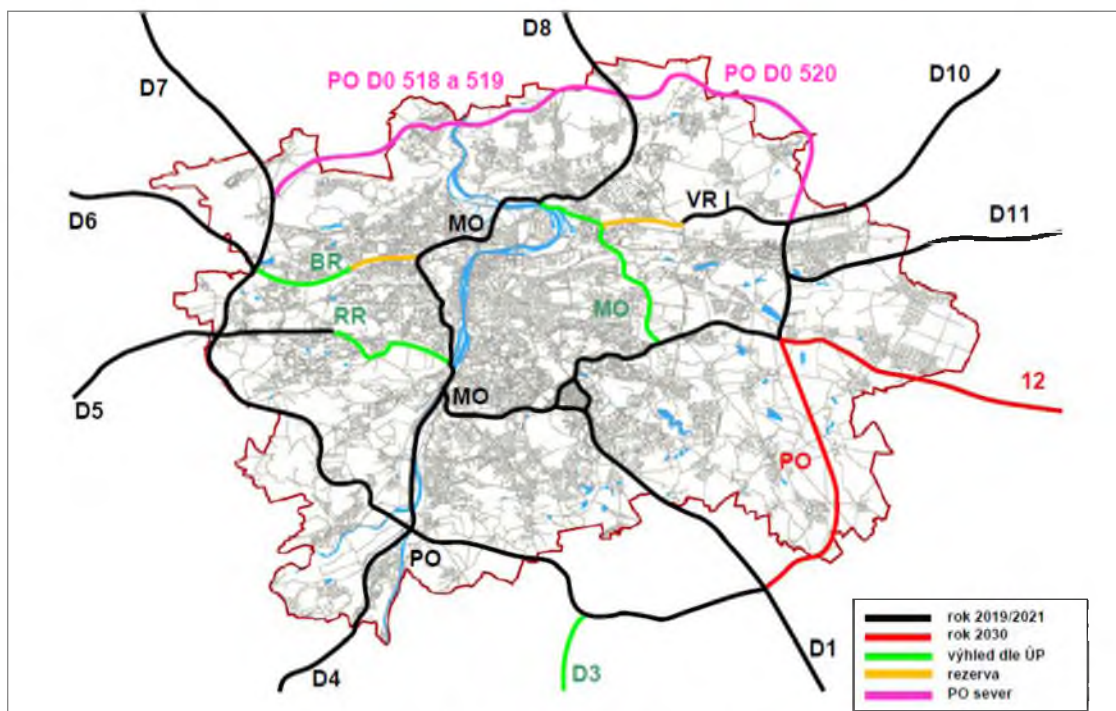
Dopravně inženýrské podklady byly pro potřeby posouzení vlivů záměru zpracovány pro střednědobý výhled roku 2030 TSK hl. m. Prahy, a.s. (Úsek dopravního inženýrství) a pro dlouhodobý výhled období 2050 IPR hl. m. Prahy a jsou přiloženy jako samostatná příloha B.1 dokumentace. Tyto dopravní prognózy zapracovaly relevantní požadavky vznesené v rámci zjišťovacích řízení. S ohledem na skutečnost, že zpracování dopravní prognózy bylo vzhledem k jejímu rozsahu a časové náročnosti výstupů zadáno již v roce 2021, je z hlediska dopravních intenzit stávajícím stavem rok 2019 jako poslední stabilizovaný zjištěný stav před pandemií covid-19. Podrobně viz kap. D.V.

STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED. ROK 2030

Prognóza dopravy od TKS hl. m. Prahy, a.s. byla sestavena pro 8 stavů, přičemž intenzity dopravy v roce 2000, označované v DIP jako „Stav A“, nejsou již v rámci předkládaného posouzení na základě novely Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (účinné od 1. 7. 2023) dále využity. Podrobná specifikace jednotlivých stavů je uvedena v příloze B.1. Jsou zde také uvedeny základní principy a podklady pro zpracování dopravního modelu včetně grafických výstupů DIP. Intenzity automobilové dopravy jsou zobrazeny na kartogramech jako obousměrné intenzity v počtech všech / z toho nad 3,5 t vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené u všech vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky vozidel. V kartogramech nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID, které jsou uvedeny v samostatných přílohách DIPu. Předpokládané dopady realizace záměru jsou pak ilustrovány v rozdílových kartogramech.

Tab. 25 Přehled modelových stavů pro střednědobý výhled 2030

Stav	Časový horizont	Zkapacitnění D0 510 a D0 515, zprovoznění D0 511 a I/12	D0 518 a 519 Ruzyně–Suchdol–Březiněves (hodnocený záměr)	D0 520 Březiněves–Satalice
Historický stav				
A	2000			
Současný stav				
B	2019			
Výhledové stavy bez záměru				
C	2030	NE		
D	2030	ANO		
Výhledové stavy se záměrem				
E1	2030	NE	ANO	
E2	2030	ANO	ANO	
E3	2030	ANO	ANO	ANO
E3.1	2030	ANO	ANO, bez Čimického sběrače	ANO



Obr. 9 Schéma nadřazené komunikační sítě, stav B

Zprovoznění záměru představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní (kapacitní šestipruhová komunikace dálničního typu), tak po stránce kvalitativní (nové propojení obou břehů Vltavy v severní části města, kde doposud citelně chybí).

ZÁVĚRY dopravně inženýrské prognózy pro střednědobý výhled:

▪ Dopravní výkony

V rámci DIP byla provedena analýza vlivu na počet cest a dopravní výkon. Dvoumodální (IAD a VHD) model dopravní poptávky vychází z těchto předpokladů:

1. Celkový počet vykonaných cest závisí na počtu obyvatel a jejich potřebách dosáhnout cílů cest pro realizaci svých aktivit. Pro daný časový horizont a scénář rozvoje území je tedy konstantní, nezávislý na nabídce dopravní infrastruktury.
2. Se zlepšením dopravní infrastruktury je možné za stejnou dobu urazit delší vzdálenost, může tedy dojít k prodloužení cest zlepšením dostupnosti vzdálenějších cílů.
3. Zlepší-li se dopravní infrastruktura jednoho módu, může přebrat některé cestující na úkor módu druhého.
4. Stávající uživatelé silniční dopravy, i pro své původní zdroje a cíle cest v nezměněné poloze, zvolí rychlejší a komfortnější trasu po nadřazené komunikaci, i když je tato trasa o něco delší než původní trasa přes komunikace nižšího řádu, popř. postižené kongescemi apod.

Celkový nárůst dopravního výkonu vyplývá z přímého porovnání daného scénáře se scénářem referenčním.

▪ **Scénáře C (bez záměru) a E1 (se záměrem) při provozu pouze stávajících úseků D0 a bez plánovaných rozšíření D0**

Jedná se o nejméně pravděpodobný, nežádoucí stav. Je zařazen na základě požadavku ZZŘ D0 520, který je pro zachování konzistentnosti posuzovaných stavů respektován i pro záměr D0 518 a 519.

Největší odlišnost v těchto scénářích je v nákladní dopravě. Vlivem absence D0 511 nákladní vztahy západ – východ více využívají severní část Pražského okruhu a vztahy sever – jih více využívají západní část Pražského okruhu. Na severovýchodě (ul. Kbelská, Vysočanská radiála) a na jihozápadě (PO D0 513, D0 514, D0 515, Jesenice – Lahovice – Třebonice) se tyto dva vlivy vzájemně kompenzují, zatímco na severozápadě (PO D0 516, D0 517, D0 518 a 519 Třebonice - Řepy – Ruzyně – Březiněves) se sčítají, takže na severozápadní části PO by v tomto scénáři byla intenzita nákladní dopravy nejvyšší. Naopak výraznější pokles nákladní dopravy tento scénář generuje i při absenci D0 511 na jihovýchodě (Chodovská radiála, Spořilovská spojka, Jižní spojka východ, Štěrboholská radiála).

▪ **Scénáře D (referenční bez záměru), E.2 (se záměrem D0 518 a 519)**

Vlivem zprovoznění severozápadních úseků PO D0 518 a 519 v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves:

- Lze očekávat významné snížení intenzit dopravy na severním okraji centra města, především ve směru západ – východ, jmenovitě v Evropské ulici, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, v ul. V Holešovičkách a Liberecké a dalších, v menší míře i na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku.

- Obecně se jedná o místa často zasažená kongescemi, takže i když očekávané snížení (z velké počáteční hodnoty) relativně není velké, může **velmi přispět k plynulosti dopravy** na těchto komunikacích.

- Ve scénáři E.2 je nevýhodou další přetížení dnes již velmi silně zatížené Kbelské ulice a z toho vyplývající zvýšení intenzity dopravy na řadě dalších ulic v severovýchodním sektoru města.

- Nákladní dopravě se otevírá další propojení západ – východ po severní části D0, čímž se snižuje intenzita nákladní dopravy na dnes jediné dálkové trase po jižní části D0, uvolnění kapacity na jižní části D0 však pravděpodobně bude dorovnáno osobními automobily a dodávkami.

Veškeré grafické výstupy jsou doloženy v příloze B.1. Zde pro přehlednost doložen rozdílový kartogram stavů E2 (tj. se záměrem, bez D0 520) oproti stavu D, který ilustruje dopad záměru na rozložení dopravy v území.

Komunikace	Úsek (popis dle mapy)	Stávající stav 2019		Stav 2030 referenční scénář D		Stav 2030 Scénář E2	
		Všechna	Nad 3,5t	Všechna	Nad 3,5t	Všechna	Nad 3,5t
III/2404	II/240 (Velvarská v Horoměřicích) –K Tuchoměřicům	12 000	900	12 900	680	2 400	50
II/240 (Velvarská)	Revoluční – Truhlářka / MÚK Horoměřice	6 600	440	6 400	400	12 800	820
III/2403 (Revoluční)	Velvarská – K Vodárně	3 300	70	3 600	90	2 700	90
II/241 (Kamýcká)	Severně od Suchdola po ul. Dvorská / MÚK Suchdol	13 000	560	14 500	560	15 000	400
II/241 (Kamýcká)	Internacionální – Suchdolská / přivaděč Rybářka	14 900	500	15 100	410	12 500	250
II/241 (Kamýcká)	Suchdolská / přivaděč Rybářka – Roztocká	16 400	540	16 700	460	22 700	910
Přeložka II/240 (D7-D8)	Vel. Přílepy - MÚK Kněževs	-		22 900	2 920	17 700	980
II/242	Kamýcká – V Rokli	9 000	360	9 700	280	10 300	430
Čimická ul.	Spořická – K Ládví	9 400	140	9 400	140	13 700	80
Spořická ul.	Čimická - Ústecká	9 100	190	9 700	190	8 000	140
II/608 Ústecká	Spořická - Zdiby	21 400	980	17 900	870	10 700	820
II/608 Ústecká	Spořická - K Ládví	21 300	1 070	19 300	980	14 500	980
Čimický sběrač		-	-	-	-	13 600	620
Hornátecká	Žernosecká - Čimická	18 100	680	16 300	600	20 500	840
Průběžná ul.	Pražská – Klecanská	8 600	260	10 300	260	11 800	270
Čsl. armády	Klecanská - Topolová	4 800	60	5 600	70	6 800	100
D8	MÚK Březiněves – MÚK Zdiby	67 500	12 810	84 800	15 230	91 900	15 610
I/9	D8 – U Rybníka	15 300	1 400	21 600	1 740	25 000	1 780
ŠIRŠÍ VZTAHY							
Evropská	Drnovská - Vlastina	37 100	1 900	38 500	1 780	30 300	1 410
Evropská	Na Pískách - Gymnasijní	30 900	1 410	33 300	1 210	23 600	920
Bělohorská	Radimova - Ankarská	37 000	2 090	38 000	2 000	34 300	1 380
Karlovarská	Drnovská – Na Hůrce	36 500	2 140	37 800	2 360	33 700	1 960
Střešovická	Patočkova – V Průhledu	17 800	590	18 800	560	16 400	440
Bubeneč. tunel		87 000	3 730	90 100	3 280	75 000	2 440
D0 517	MÚK Ruzyně – MÚK Řepy	67 600	7 880	86 000	9 810	112 800	14 540
D0 516	MÚK Řepy – MÚK Třebonice	78 100	11 170	98 300	13 830	114 700	16 300
Liberecká	Zenklova – Vysočanská	77 100	4 280	79 800	3 920	72 900	3 450
Cínovecká	Veselská - Kostecká	91 300	14 530	103 100	16 290	122 400	18 510
Vysočanská	Liberecká - Prosecká	16 600	270	21 600	380	28 300	680
Kbelská	Veselská - Prosecká	65 000	13 660	64 700	14 980	68 700	16 310
D0 510		73 100	17 410	113 100	22 300	117 900	20 690

▪ Vlivy (ne)existence úseku D0 520 – scénář E.3

Po doplnění úseku D0 520 Březiněves Satalice se celý Pražský okruh propojí a výše uvedené přínosy Pražského okruhu ve vnitřním městě se ještě zvýrazní, a to včetně severovýchodního sektoru, kde se sníží intenzita nákladní dopravy na Kbelské a Cínovecké ul., uvolněnou kapacitu

opět pravděpodobně dorovnájí osobní auta a dodávky. Zároveň se realizací D0 520 dále odlehčí oblasti Ďáblic a Dolních Chabech. Dále se dopravní intenzity sníží v oblasti Kobylis, Čakovic, Třeboradic, Letňan, Kbel, Satalic a okolí, u kterých došlo zprovozněním záměru bez D0 520 k jistému navýšení dopravy.

▪ Ovlivnění jižního segmentu městského okruhu a jižního segmentu D0

Z výsledků dopravní prognózy vyplývá snížení dopravních intenzit na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku, kde jsou v rozdílech E.2-D modelován pokles až 5800 vozidel do 3,5 t a až 410 vozidel nad 3,5 t.

Nákladní dopravě se otevírá další propojení západ – východ po severní části D0, čímž se snižuje intenzita nákladní dopravy na dnes jediné dálkové trase po jižní části D0, uvolnění kapacity na jižní části D0 však pravděpodobně bude dorovnáno osobními automobily a dodávkami. Např. v úseku D0 512 je v rozdílech E.2-D modelován pokles až 3 770 vozidel nad 3,5 t. Zároveň je ale prognózován nárůst dopravy do 3,5 t a to až o 3900 vozidel.

▪ Scénář E.3.1 (bez Čimického sběrače)

Pro potřeby předloženého posouzení vlivů záměru byl prověřen také scénář existence Čimického přivaděče bez napojení na Čimický sběrač.

K dané lokalitě je nutno uvést, že v modelu bylo zahrnuto následující dopravní opatření. V ulici Spořické v Dolních Chabech je v současnosti uplatněn zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t, mimo zásobování. Tím se i Čimice stávají pro nákladní dopravu prakticky slepou oblastí bez možnosti průjezdu a toto omezení nepřímo funguje i tam. Po zprovoznění MÚK Čimice na Pražském okruhu D0 519 a navazujícího přivaděče by se tento stav narušil. Proto bylo v dopravním modelu ve všech stavech se záměrem (E.1, E.2, E.3 a E.3.1) navrženo symetricky obdobné omezení nákladních automobilů i v ul. Čimické (mezi ul. K Ládví a přivaděčem). Na Čimickém přivaděči a sběrači se omezení nákladní dopravy nenavrhuje, aby MÚK Čimice mohla zajišťovat dopravní obsluhu přilehlých oblastí i pro nákladní dopravu (např. včetně oblasti technického vybavení a služeb kolem ul. Dopraváků a K Ládví).

Ve stavu se záměrem bez Čimického sběrače je Čimická ul. v Čimicích přetížena dopravou z Bohnic k MÚK Čimice, vztahy z Kobylis na MÚK Čimice pak využívají především ul. Ústeckou a Spořickou. Pokud se doplní Čimický sběrač, určité navýšení dopravy od Bohnic zůstane na Čimické ul. v Čimicích, zatímco doprava od Kobylis velice snadno přejde z Ústecké a Spořické na kratší a lepší trasu po sběrači, čímž na Ústecké a Spořické klesne intenzita dokonce pod úroveň referenční varianty. Ukazuje se tedy, že Čimický sběrač hraje v systému komunikací navazujících na MÚK Čimice významnou roli.

Tab. 27 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných úsecích, stávající stav a střednědobý výhled, 0-24h prům. pracovní den, všechna vozidla / z toho nad 3,5 t (mimo BUS PID)

Komunikace	Úsek (popis dle mapy)	Stav 2030 referenční scénář D		Stav 2030 Scénář E3		Stav 2030 Scénář E3.1	
		Všechna	Nad 3,5t	Všechna	Nad 3,5t	Všechna	Nad 3,5t
Čimická ul.	Spořická – K Ládví	9 400	140	13 800	60	14 800	120
Spořická ul.	Čimická - Ústecká	9 700	190	6 200	100	12 700	150
II/608 Ústecká	Spořická - Zdiby	17 900	870	12 000	920	12 000	960
II/608 Ústecká	Spořická - K Ládví	19 300	980	14 800	1030	19 900	1 110
Čimický sběrač		-	-	11 300	310	-	-

DLOUHODOBÝ VÝHLED, OBDOBÍ 2050

Prognóza dopravy od IPR hl. m. Prahy byla sestavena pro jeden základní stav:

- F – stav 2050, aktivní varianta – stav se záměrem

Pozn. Modelové označení F3 je stanoveno ve vazbě na označení TSK

Tab. 28 Přehled modelovaného stavu pro dlouhodobý výhled stav 2050

Stav	Časový horizont	Zkapacitnění D0 510 a D0 515, zprovoznění D0 511 a I/12	D0 518 a 519 Ruzyně–Suchdol–Březiněves (hodnocený záměr)	D0 520 Březiněves–Satalice	NKS (MO, radiály, AO)
Historický stav					
A	2000				
Současný stav					
B	2019				
Výhledové stavy bez záměru					
C	2030	NE			
D	2030	ANO			
Výhledové stavy se záměrem					
E1	2030	NE	ANO		
E2	2030	ANO	ANO		
E3	2030	ANO	ANO	ANO	
F.3	2050	ANO	ANO	ANO	ANO

Scénáře jsou modelovány k roku 2050, nejde o konkrétní rok, ale o období, kdy by mohly být výhledové (dosud nerealizované) dopravní stavby dokončeny. Jedná se o základní model dlouhodobého výhledu, platného ÚP SÚ Hl. m. Prahy a jeho změn, respektující příslušné ZÚR modelového území, upravená dle aktuální projektové varianty. Toto období koresponduje s požadavky na posouzení a představuje období dokončení výhledové komunikační sítě dle platných územně plánovacích dokumentací a schválených, schvalovaných změn, z pohledu demografie se pak jedná o výběry nejvyšších očekávaných hodnot mezi lety 2040 a 2050, případně po 2050, z prognóz pro hl. m. Prahu a Středočeský kraj, s analogií očekávaného růstu cestujících LVH Praha na >21 mil. cestujících a vnějších vstupů do modelu.

Uspořádání komunikační sítě v zájmové oblasti (viz také příl. B.1 dokumentace):

- Záměr (stavba D0 518 a 519)
- dokončení D0 520 (Březiněves – R10, 3+3 jp), včetně přivaděčů, D011**
- zkapacitnění D8 (po MUK Zdiby, 4+4 jp) – včetně kompletní přestavby
- přeložky a MUK na úsecích I/9 (D017 - D020 Zdiby - Mělník)**
- přeložky silnice II/101 a II/240 (D057 - D058 Tuchoměřice – Chvatěruby, vč. MUK)**
- přeložky úseků II/101 (D059 – D062 Kostelec - Chvatěruby)**
- úseky II/244 (D 177 Mratín - Přezletice)**
- MÚK Odolena Voda (D8), D006**
- úprava, rekonstrukce D7 vč. přestavby či nových MÚK (R7, Aviatická), D010**
- stavba SV 1 – Čimický přivaděč, ***

- stavba SV 2 – východní obchvat Březiněves, a zklidnění původní II/243, ***
- stavby SV X – propojení Veselské-Toužimské-Mladoboleslavská, bez propojení na D0 520
- silnice II/608 (ulice Ústecká a Pražská) 1+1 jp (tramvajová trať)
- bez napojení Ďáblická, Na Hlavní s D0

Uspořádání komunikační sítě mimo zájmovou oblast:

- dokončení PO 511 (D1 – Dubeč)
- zkapacitnění PO 510, 515
- zkapacitnění D11 (po MÚK Jirny), vč. MÚK Beranka
- zkapacitnění D10 (po MÚK Radonice)
- zkapacitnění D5 (po MÚK Rudná)
- dokončení východní části MO (MUK Pelc-Tyrolka až MÚK Rybníčky), vč. návazných komunikací
- dokončení Libeňské spojky
- přestavba D7 (Ruzyně-MÚK Aviatická, včetně)
- přestavba ulice Kbelské na MÚK s Kolbenova a Poděbradská
- dokončení D3, včetně zapojení na PO
- dokončení Vestecké spojky (Vestec II/603 – Újezd D1)
- dokončení D35 v plné délce
- dokončení D4, D6
- přeložka úseků I/12 (MÚK Běchovice, Dubeč – MÚK Tuklaty), včetně přivaděčů
- přeložky I/16, D032**
- přeložky úseků II/101, II/240, I/61 aj. v koridoru „aglomeračního okruhu“ (v rámci kraje dle ZÚR Stč. kraje)
- humanizace severojižní magistrály (na 2+2 průběžné pruhy)
- soubor staveb C XX (Jarovská spojka, páteřní komunikace VRÚ Holešovice – Bubny Zátory, most Holešovice–Karlín, komun. propojení Čiklova – Křesomyslova – Otakarova – U Plynárny aj.) ***
- soubory staveb JZ XX (Radlická radiála, zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická, MÚK Peluněk (R4), propojení Strakonická – Mezichuchelská aj.)***
- soubory staveb SZ XX (komunikační propojení Evropská - Svatovítská, Drnovská - Dlouhá Míle, Dlouhá Míle – R6 aj.)
- soubor staveb JV XX (východní obchvat Dolních Měcholup, propojení Průmyslová – Kutnohorská, Klánovická spojka, Nova Komořanská včetně MÚK s PO, propojení Českobrodská – Národních hrdinů, východní obchvat Písnice, Kunratická spojka-Dobronická, Dobronická-Vídeňská, přeložka III/33312 K Říčanům – Přátelství, propojení I/2 s II/101, propojení Hornoměcholupská – Fr. Diviše-K Dálnici-K Lipanům, přeložka Novopetrovická, Mírová-Přátelství, obchvat Pitkovic aj.) ***
- soubor staveb SV XX (Mladoboleslavská – Vysočanská radiála, Bohdanečská – Mladoboleslavská, Kostecká – Veselská, podjezd Harfa, přeložka II/611 k MÚK Beranka, propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka, Chlumecká – Božanovská, Ocelkova – Budovatelská, Ve Žlíbku – U Úlu aj.)***

** kód veřejně prospěšné stavby dle ZÚR Středočeského kraje

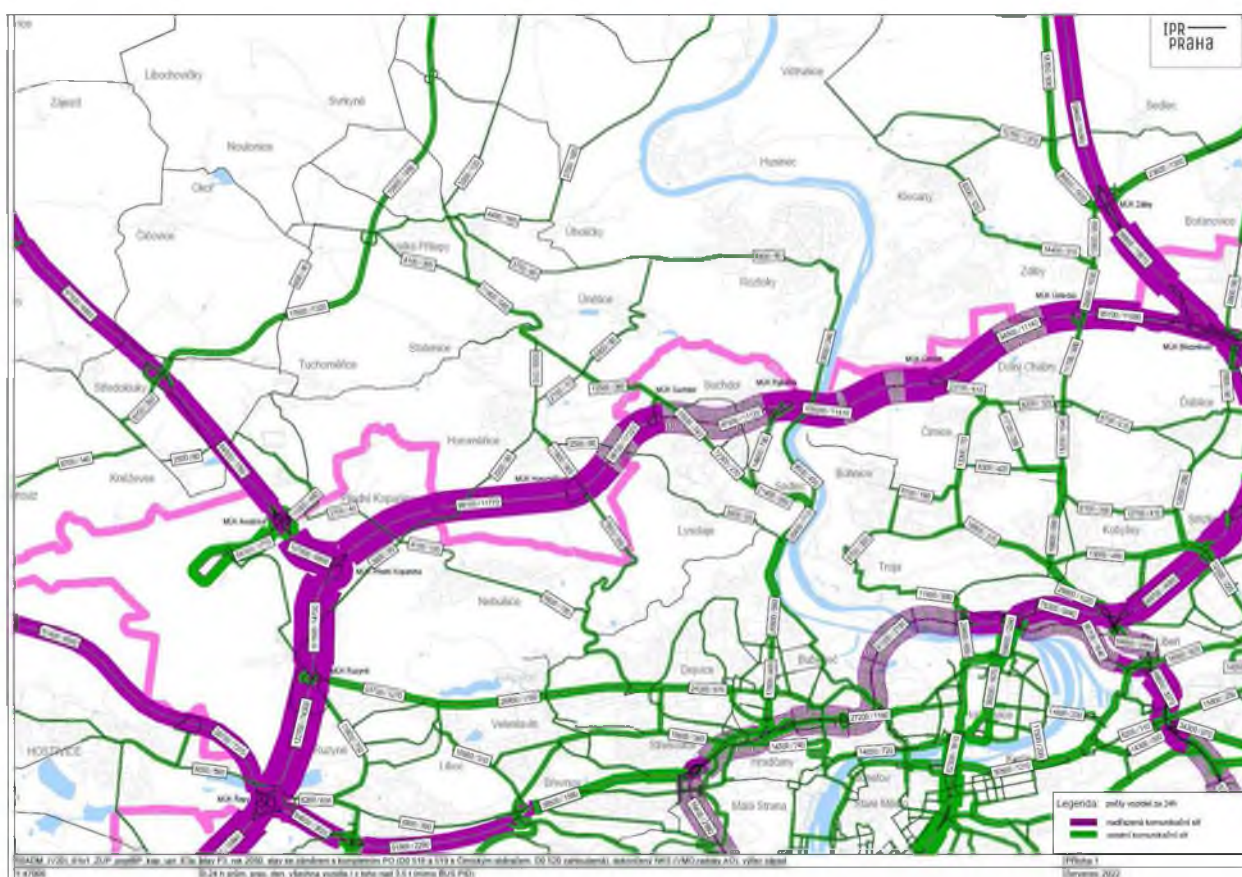
*** označení sektorů dle Dopravní záměry na území HMP, kde první dvě písmena označují sektor, XX pak číslo stavby v sektoru, ostatní v rámci Středoč. kraje dle seznamu VPS v platných ZUR Stč. kraje (bez rezerv), vč. aktualizací

Z pohledu vlivu na dělbu přepravní práce jsou uvažovány v síti hromadné dopravy a kombinované dopravy (výběr):

- trasa metra D (nám. Míru – Depo Písnice)

- bez přestavby železničního uzlu Praha (ŽUP), ale s prvními úseky VRT
- modernizace železničního spojení Praha – Kladno, s novou odbočkou na LVH Praha
- nové železniční zastávky – např. Výtoň, Rajská Zahrada, Zahradní Město
- nové tramvajové trati, např. TT Podbaba-Suchdol, TT Kobylisy-Bohnice, „východní tramvajová tangenta“, Dvorecký most
- nová lanová dráha Podbaba-Bohnice
- prodloužení tramvajových tratí, např. TT z Kobylis přes Zdiby do Sedlce v koridoru II/608 (prakticky bez vlivu na dělbu přepravní práce)

Kartogramy v příloze B.1. pro výhledový stav 2050 zobrazují celodenní intenzity automobilové dopravy, zobrazeny jsou obousměrné intenzity v počtech všech vozidel / pomalých vozidel (vozidel nad 3,5 t NPH) za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené na stovky u všech a desítky u pomalých vozidel. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.



Obr. 11 Výhledové období (2050), 0-24 h prům. pracovní den, výřez okolí stavby 518 a 519 (viz příl. B.1)

V tabulkové formě jsou uvedeny hodnoty prognózované dopravní zátěže ve scénáři F pro vybrané úseky D0 518 a D0 519 a pro nejbližší navazující či významně ovlivněné komunikace. Kompletně viz příl. B.1.

Tab. 29 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných úsecích, dlouhodobý výhled, 0-24h prům. pracovní den, všechna vozidla / z toho nad 3,5 t (mimo BUS PID)

Komunikace	Úsek (popis dle mapy)	Stav 2050 Scénář F	
		Všechna	Nad 3,5t
D0 518	MÚK PŘ. Kop. – MÚK Horoměřice	99 100	11 770
D0 518	MÚK Horoměřice – MÚK Suchdol	99 100	11 320
D0 518	MÚK Suchdol – MÚK Rybářka	97 500	11 120
Přivaděč Rybářka	MÚK Rybářka - Kamýcká	14 900	780
D0 519	MÚK Suchdol – MÚK Čimice	109 200	11 410
D0 519	MÚK Čimice – MÚK Ústecká	94 500	11 140
D0 519	MÚK Ústecká - MÚK Březiněves	95 100	11 090
Čimický přivaděč		23 700	410
Přel. I/7	Do Horoměřic - Drnovská	131 500	14 700
D7	MÚK Aviatická – MÚK Kněževs	64 500	7 760
K Tuchoměřicům	K Prelátům – K Juliáně	2 700	40
III/2404	II/240 (Velvarská v Horoměřicích) – K Tuchoměřicům	3 200	80
II/240 (Velvarská)	Revoluční – Truhlářka / MÚK Horoměřice	11 800	900
III/2403 (Revoluční)	Velvarská – K Vodárně	2 500	90
II/241 (Kamýcká)	Severně od Suchdola po ul. Dvorská / MÚK Suchdol	13 500	380
II/241 (Kamýcká)	Internacionální – Suchdolská / přivaděč Rybářka	12 300	270
II/241 (Kamýcká)	Suchdolská / přivaděč Rybářka – Roztocká	21 400	850
Přeložka II/240 (D7-D8)	Vel. Přílepy - MÚK Kněževs	17 600	1 320
II/242	Kamýcká – V Rokli	9 500	450
Čimická ul.	Spořická – K Ládví	13 300	70
Spořická ul.	Čimická - Ústecká	8 200	120
II/608 Ústecká	Spořická - Zdiby	11 700	880
II/608 Ústecká	Spořická - K Ládví	15 200	1 040
Čimický sběrač		11 700	300
Horňátecká	Žernosecká - Čimická	19 800	690
Průběžná ul.	Pražská – Klecanská	14 400	310
Čsl. armády	Klecanská - Topolová	8 300	120
D8	MÚK Březiněves – MÚK Zdiby	98 800	15 910
I/9	D8 – U Rybníka	23 800	1 300
Evropská	Drnovská - Vlastina	23 700	1 270
Evropská	Na Pískách - Gymnasijní	24 300	870
Bělohorská	Radimova - Ankarská	38 500	1 580
Karlovarská	Drnovská – Na Hůrce	6 200	630
Střešovická	Patočkova – V Průhledu	15 600	360
Bubeneč. tunel		81 300	2 790
D0 517	MÚK Ruzyně – MÚK Řepy	122 700	14 300
Liberecká	Zenklova – Vysočanská	72 900	3 450
Cínovecká	Veselská - Kostecká	102 900	7 190
Vysočanská	Liberecká - Prosecká	12 000	220
Kbelská	Veselská - Prosecká	62 600	4 570
D0 510		131 300	23 470

Hromadná doprava

V rámci střednědobého výhledu jsou pro počty spojů autobusů a trolejbusů Pražské integrované dopravy v současném stavu uvedeny v příl. B.1 výstup 11.1 a 11.2. Jedná se o revidovaný

bezvýlukový stav prosinec 2019, odpovídající platným jízdním řádům, spoje provozované s cestujícími (u tramvají jsou zohledněny i nájezdové / zátahové / přejezdové spoje s cestujícími). Výhledové počty spojů pro období po roce 2030 jsou uvedeny v přílohách 11.3 a 11.4. Související model veřejné hromadné dopravy byl zpracován v rámci právě probíhajícího projektu Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (SP ŽUP). Přesné jízdní řády pro výhledové období nejsou stanoveny, počty spojů jsou odvozeny z tabulek provozních parametrů, kde se rozlišují intervaly linek na období ranní špička / dopolední sedlo / odpolední špička / večer / noční linky. Ve výhledu nejsou zohledněna přechodová období ani nájezdy / zátahy tramvají, výhledové počty spojů jsou tedy více orientační.

V dlouhodobém výhledu vychází výhledové počty spojů z modelu VHD aktualizovaného v rámci SP ŽUP, jedná se o stav roku 2050 BP, bez projektu dokončení přestavby zmíněného železničního uzlu. Přesné jízdní řády výhledu nejsou stanoveny, počty spojů jsou odvozeny z tabulek provozních parametrů, kde intervaly linek jsou strukturovány na ranní špička / dopolední sedlo / odpolední špička / večer / noční linky. Ve výhledu nejsou zohledněna přechodová období či manipulace, výhledové počty spojů jsou tedy orientační. Zpracovány jsou plánované tramvajové trati, s případnou redukcí autobusů PID, naopak jsou orientačně zavedeny autobusové linky do rozvojových oblastí.

Objízdne trasy v době mimořádných událostí

Pro období provozu je nutno uvažovat také objízdne trasy, které budou využívány v případě mimořádných situací na D0, při omezení či přerušení provozu daného provozního úseku, v době plánovaných či mimořádných událostí v tunelových úsecích. V současné době jsou dálnice vybavovány telematikou, která pomáhá řidiče informovat o aktuální situaci a poskytuje informace o vedení objízdnych tras.

Dle technického řešení záměru je v celém řešeném úseku mimo tunely umožněno v případě uzavírky, či omezení dopravy, vést dopravu v uspořádání 2+2 v jednom jízdním pásu. Přesná umístění přejezdů SDP, dopravní značení a bezpečnostních zařízení nejsou v TES rozpracována a budou upřesněna v navazující PD.

Adekvátní kapacitní spojení zejména pro tranzitní dopravu mezi dálnicemi D7 a D8 nabízí stávající trasa. Tj. Pražský okruh D0 od D7 po D1 – D1 – Jižní spojka – Štěrboholská spojka - D0 (stavba 510) - Novopacká - Kbelská - Cínovecká. Po dostavbě D0 511 bude úsek D1 - Jižní spojka - Štěrboholská spojka nahrazen rovněž trasou dálnice D0. Po dostavbě D0 510 bude úsek Novopacká - Kbelská - Cínovecká nahrazen trasou D0. Pro oba tyto úseky zůstanou velmi pravděpodobně tyto trasy rovněž jejich alternativami. V MÚK Přední Kopanina (ze směru od D7 a D0 517) a MÚK Březiněves (ze směru od D8 a D0 520) musí být při mimořádných situacích na úseku D0 518 a 519 odkloněna na tuto objízdnu trasu tranzitní doprava.

Jako náhradní alternativní propojení dálnic D7 a D8 při uzavření stavby D0 518/519 lze rovněž uvažovat stávající trasu silnice I/16 v úseku Slaný (D7, resp. I/7) a Novou Vsí (D8). Využití této trasy lze předpokládat pro vozidla přijíždějící od Chomutova a dále směřující na D8, D10 a D11 a pro vozidla přijíždějící od Ústí nad Labem směřující na D7, D6 a D5. Pro tuto alternativu je však nezbytné zajistit včasné informování řidičů, a to už ve vzdálenosti cca 40 km před Prahou.

Pro osobní vozidla bude možné využít trasu s Městským okruhem. Tato trasa by byla vedena MÚK Řepy - Karlovarská - Bělohorská - Patočkova - MÚK Malovanka - tunelový komplex Blanka (Městský okruh) - V Holešovičkách - Liberecká - Cínovecká.

Podle toho, ve kterém místě D0 518 + 519 mimořádná/plánovaná situace nastane, bude možné dojet na exit, který to ještě umožňuje (Horoměřice, Suchdol, Rybářka, Čimice, Ústecká). Tyto exity bude v podstatě využívat jen místní/zdrojová/cílová doprava. Nejkritičtější bodem je vyloučení provozu v úseku MÚK Rybářka – MÚK Čimice, se kterým souvisí uzavírka mostu přes Vltavu. U ostatních úseků dojde s ohledem na krátkou mezikřižovatkovou vzdálenost mimoúrovňových křižovatek k rozdělení místní dopravy na okolní komunikace.

Pro situace, kdy provoz naroste především v bezprostřední blízkosti případných uzavírek, tj. na přilehlých komunikacích nižších tříd v blízkosti uzavírky, musí být v navazující přípravě záměru provedena komplexní rešeršní studie, která shrne stávající stav komunikací napojených na mimoúrovňové křižovatky, a která specifikuje kritická místa s příslušným návrhem opatření. Tato opatření budou přijata pro zajištění odpovídajícího stavebně – technického stavu místních objízdných tras. Tato podmínka je zanesena v kap. D.IV v návrhu opatření.

B.II.6.2 NÁROKY NA JINOU INFRASTRUKTURU

Inženýrské sítě, ochranná pásma

Záměrem budou dotčeny některé inženýrské sítě včetně jejich ochranných pásem. Kolize s hlavními inženýrskými sítěmi jsou popsány v kap. B.I.6. Veškeré stavbou dotčené inženýrské sítě budou dle možnosti buď ochráněny, nebo přeloženy do nové trasy tak, aby byly splněny obecné technické podmínky pro jejich křížení. Před začátkem zemních prací bude staveniště uvolněno přeložením všech inženýrských sítí křižujících trasu nové komunikace v nejnútnejším rozsahu. Stavební práce a činnosti v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny po předchozím souhlasu správce sítě a dle jím stanovených podmínek.

Ochranná pásma silnic I., II. a III. třídy jsou definována zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v platném znění.

Ochranná pásma železniční dráhy jsou definována zák. č. 266/1994 Sb., drážní zákon, v pl. znění.

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 68.

Při křížení nebo souběhu s *telekomunikační infrastrukturou* je nutno dodržet parametry stanovené ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů, v pl. znění.

Letecká ochranná pásma. Pro letecké stavby (letišťe) se dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v pl. znění, zřizují ochranná pásma (OP), která zajišťují bezpečnost leteckého provozu, spolehlivou funkci leteckých staveb a jejich výhledový rozvoj. Tato OP jsou členěna:

- OP se zákazem staveb
- a) OP provozních ploch letišťe - tvar obdélníku s podélnou osou RWY o celkové šířce 600 m a přesahující konce předpolí o 400 m.
- b) OP zájmového území letišťe - stanovuje se jako plocha zahrnující pozemky letišťe ležící mimo ochranné pásmo provozních ploch a jako plocha výhledově využitelná pro další výstavbu letišťe, to znamená, že se jedná i o plochy mimo stávající pozemek letišťe.
- OP s výškovým omezením: OP vzletového prostoru, OP přiblížovacích prostorů, OP vnitřní vodorovné plochy, OP kuželové plochy, OP přechodové plochy, OP vnější vodorovné plochy
- Dále existují v prostoru letišťe následující ochranná pásma: OP proti nebezpečným a klamavým světélům, OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN, OP ornitologická (vnitřní, vnější), OP leteckých zabezpečovacích zařízení.
- Ochranné hlukové pásmo kolem letišťe představuje opatření, kterým se v souladu s legislativou řeší překročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu

Z ochranných pásem z oblasti ochrany přírody lze uvést *ochranné pásmo lesa*, které je určeno zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, v pl. znění, ve vzdálenosti 50 m. Dotčení tohoto ochranného pásma je zřejmé z kapitoly D.I.7 (část vlivy na lesní porosty). *Ochranná pásma zvláště chráněných území* mohou být dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v pl. znění, buď vyhlášena orgánem ochrany přírody, nebo pokud není vyhlášeno, je to ze zákona území 50 m od hranice ZCHÚ. Dotčení těchto ochranných pásem je pojednáno v kapitole D.I.7 (část vlivy na zvláště chráněná území).

Ochranná pásma vodních zdrojů jsou dle zákona 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v pl. znění, stanovena vodoprávními úřady k ochraně vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m³ za rok, nebo zdrojů vody pro výrobu balené kojenecké vody nebo pramenité vody. Předkládaný záměr do žádného OPVZ nezasahuje.

Hmotný majetek

Pro umístění záměru bude nutno provést demolicе, jejichž předpokládaný rozsah není vzhledem k parametrům stavby rozsáhlý, viz. kap. B.I.6. Trasa nové komunikace využívá stopu dlouhodobě předurčeného koridoru bez zásadního dopadu na zástavbu, rozsah demolic tak není nijak významný.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ, VODY, PŮDY A PŮDNÍHO PODLOŽÍ

B.III.1.1 OVZDUŠÍ

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Jako plošný zdroj znečištění ovzduší lze považovat záměr zejména v průběhu realizace zemních prací a dále při pokládce živých povrchů. Celková plocha plošného zdroje bude přibližně shodná s rozsahem trvalého a dočasného záboru. Z odkryté plochy staveniště se dá očekávat nárůst emisí poletavého prachu. Může se jednat o prašnost vznikající při manipulaci se zeminami a stavebními materiály (sekundární, resp. resuspendovaná prašnost). Pro případ suché stavební plochy a zvýšené prašnosti bude předepsáno zkrápění proti nadměrné prašnosti. Při pokládce živého povrchu lze očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků.

Jako liniový zdroj znečištění ovzduší lze uvažovat emise z naftových motorů nákladních přepravních prostředků převážející zeminy a potřebný stavební materiál. Jako charakteristické emise související se spalováním pohonných hmot lze uvést emise oxidů dusíku, oxidu uhličitého, benzenu a prachových částic.

Lze uvést také bodové zdroje znečištění ovzduší, které se mohou ve vazbě na prostor stavby v omezené míře vyskytovat. Stacionární bodové zdroje znečišťování ovzduší mohou představovat především betonárny a podobná zařízení v okolí stavebních prací, pokud k jejich zřízení zhotovitel přistoupí. Tato zařízení nejsou součástí záměru a je na zhotoviteli stavby, zda přistoupí k jejich instalaci v rámci stavby, či bude směs dovážena z již existujících výroben. Obecně jsou tato zařízení z dlouhodobého hlediska málo významná, mohou však významněji ovlivnit krátkodobé koncentrace znečišťujících látek ve svém bezprostředním okolí.

V Rozptylové studii v příl. B.3 dokumentace je proveden výpočet příslušných emisí znečišťujících látek z prostoru stavby staveniště. Na základě vstupních dat dle předběžného projektu Zásady organizace výstavby zpracovaného pro potřeby EIA [6] byly vypočteny emise z prostoru staveniště a ze staveništní dopravy na navazujících komunikacích v průběhu výstavby. V průběhu zemních prací se předpokládá nakládka zejména rostlého terénu. Na nebezpečných komunikacích v prostoru staveniště byla uvažována rychlost nákladních vozidel ve výši 30 km/h.

V případě dopravy na navazujících komunikacích je v souladu s příslušnou metodikou nutno postupovat tak, že jsou vyčísleny emise z celkové dopravy, emise navýšené o staveništní dopravu a posuzován je rozdíl obou hodnot. Důvodem je skutečnost, že vstupní hodnoty pro výpočet resuspenze z dopravy je nutno stanovit vždy pro souhrn všech vozidel na komunikaci a nikoli jen pro dílčí část dopravního proudu. Následující tabulka uvádí produkci emisí v průběhu posuzované stavební činnosti. Z tabulky je patrné, že nejvyšší objem emisí suspendovaných částic frakce PM₁₀ pochází z pojezdu po stavbě a z nakládání se zeminou, v případě oxidů dusíku pak z provozu stavebních strojů.

Tab. 30 Emise v průběhu posuzovaných stavebních činností

Zdroj znečišťování	Částice PM ₁₀ [*]	Oxidy dusíku
	(kg.den ⁻¹)	
Stavební stroje, primární emise z pojezdu vozidel po staveništi	11,40	55,91
Staveništní komunikace a prašnost z nakládání se zeminou, buldozerování	78,39	–
Staveniště celkem	89,8	55,9
Doprava na navazujících komunikacích (staveništní doprava)	4,6	1,5

^{*}) včetně sekundární prašnosti

OBDOBÍ PROVOZU

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší bude hlavní trasa a přivaděče, tedy automobilová doprava, která produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných hmot široké spektrum emisí. Mezi plošné zdroje lze řadit portály tunelů. Výduchy odvětrání tunelů tvoří bodové zdroje emisí.

Pro účely tohoto posouzení byla zpracována rozptylová studie (příloha B.3). Ve studii je porovnávána výhledová imisní situace v zájmovém území v hodnocených scénářích. Jako modelové imisní veličiny jsou zpracovány průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5} a průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Vyhodnocení dopadu záměru na imisní situaci bylo provedeno pro projektový stav s odvětráním tunelových úseků pomocí portálů tunelů, pouze v případě tunelu Rybářka bylo uvažováno s využitím výdechu, který je v technické studii již navržen. Variantně je v Rozptylové studii provedeno hodnocení vlivů v případě využití výdechového objektu i pro tunel Suchdol a nevyužití výdechového objektu pro tunel Rybářka. Vyhodnocení viz kap. D.I.2.

Jako zdroj znečišťování ovzduší byla uvažována automobilová doprava. V rámci vyhodnocení stávajícího stavu byly použity údaje o intenzitách automobilové dopavy (příloha B.1 dokumentace). Pro výpočty emisí z automobilové dopavy byl použit model MEFA 13. Ve výpočtu byla zohledněna dynamická skladba vozového parku (podíly vozidel bez katalyzátoru a automobilů splňujících jednotlivé limity EURO). V případě hodnocení suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu byly vedle sazí, emitovaných přímo spalovacími motory do ovzduší (tzv. primární prašnost), vypočteny také emise částic zviřených projíždějícími automobily (resuspenze). Tab. 31 uvádí přehled o produkci emisí znečišťujících látek z automobilové dopavy v jednotlivých výpočetních stavech v rámci řešeného území.

Tab. 31 Emise znečišťujících látek z dopavy

Úsek	Délka (km)	Emise				
		oxidy dusíku [*]	benzen	částice PM ₁₀ ^{**}	částice PM _{2,5} ^{**}	B[a]P ^{**}
		(t.rok ⁻¹)				
Stávající stav						
Ostatní komunikace	353,8	1 327,5	14,56	1 109,6	355,2	25,01
Rok 2030 – výchozí stav C						
Ostatní komunikace	369,8	866,4	15,92	1 155,3	333,0	28,26
Rok 2030 – výchozí stav D						
	369,8	852,3	15,73	1 136,3	327,3	27,72

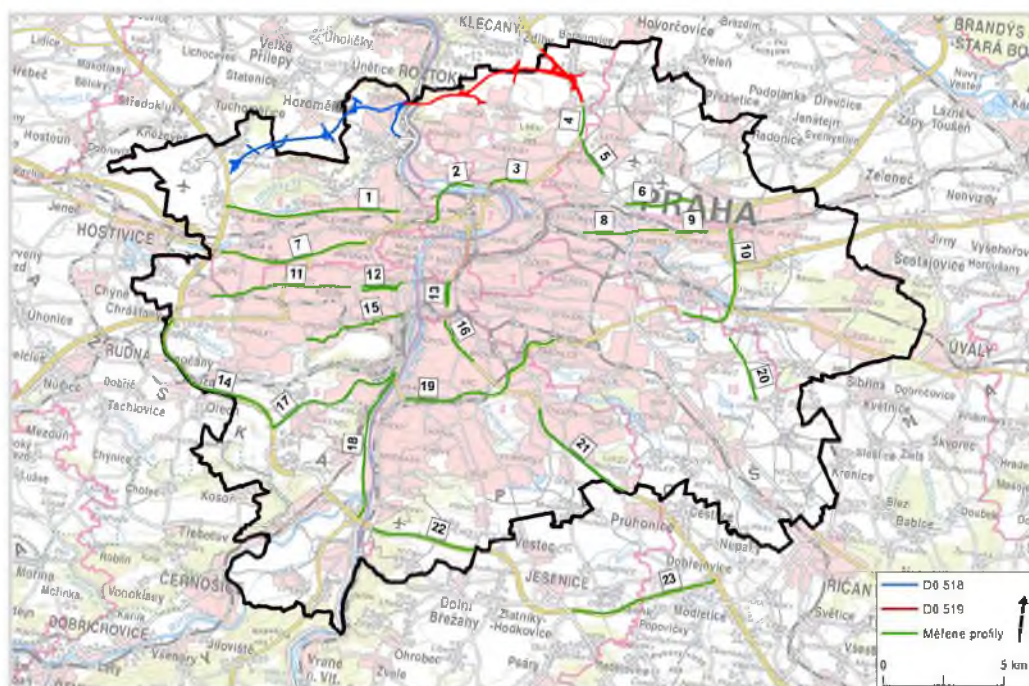
Úsek	Délka (km)	Emise				
		oxydy dusíku*	benzen	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	B[a]P**
Rok 2030 – stav se záměrem E.1						
Úsek D0 518	16,5	106,5	1,12	134,2	38,6	3,89
Úsek D0 519	15,0	104,2	1,09	114,4	33,4	3,59
Ostatní komunikace	368,8	844,5	15,26	1 174,0	335,9	28,69
Rok 2030 – stav se záměrem E.2						
Úsek D0 518	16,5	95,3	1,09	114,2	32,8	3,29
Úsek D0 519	15,0	89,2	1,05	92,4	27,0	2,92
Ostatní komunikace	368,8	830,6	15,06	1 147,2	328,4	27,87
Rok 2030 – stav se záměrem E.3						
Úsek D0 518	16,5	99,3	1,15	118,0	33,9	3,46
Úsek D0 519	17,1	104,6	1,28	115,0	33,2	3,56
Ostatní komunikace	374,9	829,9	15,03	1 153,6	329,1	27,79
Rok 2030 – stav se záměrem E.3.1						
Úsek D0 518	16,5	98,8	1,14	117,6	33,8	3,44
Úsek D0 519	17,1	104,9	1,28	115,0	33,2	3,57
Ostatní komunikace	374,1	830,0	15,04	1 153,2	329,0	27,80
Období 2050 – stav se záměrem						
Úsek D0 518	16,5	47,8	0,42	115,5	31,2	2,99
Úsek D0 519	17,1	51,7	0,47	115,1	31,1	3,07
Ostatní komunikace	383,2	404,5	4,74	1 101,6	294,7	21,81

* produkce NO₂ představuje 7 – 15 % NO_x

** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

V následujících tabulkách je uvedeno emisní vyhodnocení pro výhledové stavy 2030 (nulová, aktivní varianta) a pro období 2050 na vybraných úsecích, které představují v rámci širšího území Prahy významné komunikační tahy, na nichž je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací záměru.

Rozmístění hodnocených úseků je zřejmé z následujícího obrázku, popis úseků viz příl. B.3.



Obr. 12 Schéma hodnocených úseků

Tab. 32 Emise znečišťujících látek z dopravy - vybrané úseky v širším území, stav C, E.1

Číslo úseku	Délka (km)	Emise (t.rok ⁻¹), B[a]P (kg.rok ⁻¹)									
		STAV C					STAV E.1				
		NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P	NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P
1	7,2	29,00	0,78	30,02	9,07	0,92	22,12	0,58	23,52	7,06	0,68
2	3,0	26,44	0,43	8,41	3,53	0,81	21,93	0,37	6,93	2,91	0,67
3	1,6	21,27	0,41	12,71	4,39	0,80	19,09	0,37	11,43	3,95	0,71
4	1,2	13,27	0,15	17,56	5,07	0,55	15,25	0,18	19,78	5,72	0,65
5	1,7	16,77	0,16	24,24	7,12	0,67	17,59	0,17	25,07	7,37	0,70
6	2,9	25,46	0,23	39,08	11,11	1,02	26,61	0,25	40,45	11,51	1,08
7	6,1	28,96	0,64	20,06	6,64	0,81	24,50	0,58	17,09	5,62	0,70
8	3,6	12,44	0,33	10,16	3,18	0,36	11,93	0,32	9,83	3,07	0,34
9	1,3	5,77	0,10	9,24	2,59	0,21	5,61	0,10	9,01	2,53	0,20
10	5,2	71,87	0,61	154,07	41,75	3,88	62,82	0,60	127,96	34,68	3,19
11	5,9	16,87	0,59	17,28	5,27	0,53	14,80	0,52	15,47	4,69	0,46
12	3,8	10,69	0,28	6,16	2,13	0,30	9,83	0,26	5,79	1,98	0,28
13	2,0	9,96	0,24	5,38	1,92	0,31	10,08	0,24	5,44	1,94	0,31
14	6,9	116,88	0,95	275,34	73,91	7,02	114,93	0,93	272,64	73,17	6,90
15	4,1	15,17	0,33	10,29	3,40	0,46	14,12	0,31	9,70	3,19	0,43
16	2,1	16,80	0,36	12,92	4,12	0,65	17,48	0,38	13,48	4,30	0,68
17	5,6	32,28	0,63	35,53	10,58	1,23	29,01	0,57	32,01	9,53	1,09
18	6,4	39,64	0,57	63,80	18,04	1,51	38,84	0,58	61,56	17,40	1,47
19	7,6	108,21	1,33	116,65	34,86	4,37	98,49	1,28	103,12	30,80	3,92
20	2,8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	5,0	95,05	0,87	208,57	55,83	5,53	85,67	0,87	174,33	46,64	4,61
22	4,3	82,47	0,54	63,47	20,54	2,82	81,31	0,54	62,21	20,14	2,77
23	6,1	76,33	0,53	118,80	33,21	3,24	73,89	0,52	114,25	31,94	3,10
Celkem	96,4	871,60	11,06	1259,74	358,26	38,00	815,90	10,52	1161,07	330,14	34,94

Tab. 33 Emise znečišťujících látek z dopravy - vybrané úseky v širším území, stav D, E.2

Číslo úseku	Délka (km)	Emise (t.rok ⁻¹), B[a]P (kg.rok ⁻¹)									
		STAV D					STAV E.2				
		NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P	NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P
1	7,2	28,47	0,76	29,58	8,93	0,90	21,54	0,56	23,04	6,91	0,66
2	3,0	25,66	0,42	8,14	3,42	0,79	20,95	0,35	6,60	2,77	0,64
3	1,6	20,34	0,39	12,17	4,20	0,77	17,96	0,35	10,78	3,71	0,68
4	1,2	13,27	0,15	17,57	5,07	0,56	15,31	0,17	20,16	5,82	0,66
5	1,7	16,84	0,16	24,27	7,13	0,67	18,19	0,18	26,26	7,72	0,73
6	2,9	26,97	0,25	41,01	11,67	1,10	28,50	0,26	43,90	12,49	1,18
7	6,1	28,29	0,63	19,62	6,49	0,79	24,16	0,57	16,88	5,54	0,69
8	3,6	12,58	0,33	10,26	3,22	0,36	12,64	0,33	10,33	3,24	0,36
9	1,3	6,41	0,11	10,33	2,90	0,24	6,37	0,11	10,29	2,89	0,24
10	5,2	89,42	0,85	187,27	50,44	5,17	83,42	0,84	168,96	45,56	4,62
11	5,9	16,32	0,58	16,75	5,10	0,51	14,24	0,51	14,93	4,52	0,45
12	3,8	10,31	0,27	6,00	2,06	0,29	9,59	0,25	5,69	1,94	0,27
13	2,0	9,72	0,24	5,26	1,88	0,30	9,79	0,24	5,29	1,89	0,30
14	6,9	128,29	1,08	295,39	79,31	7,78	122,37	1,05	277,81	74,59	7,25
15	4,1	14,99	0,33	10,21	3,37	0,45	13,91	0,30	9,62	3,16	0,42
16	2,1	16,96	0,37	13,07	4,16	0,66	17,26	0,37	13,30	4,24	0,68

17	5,6	34,75	0,67	38,15	11,36	1,33	32,33	0,63	35,48	10,57	1,23
18	6,4	36,18	0,54	57,55	16,27	1,34	35,24	0,53	55,69	15,74	1,30
19	7,6	96,03	1,35	96,78	28,84	3,82	91,23	1,28	92,03	27,42	3,60
20	2,8	47,11	0,39	61,80	17,39	1,89	41,82	0,38	52,07	14,68	1,58
21	5,0	69,22	0,81	125,61	33,54	3,26	68,86	0,81	124,69	33,29	3,23
22	4,3	82,91	0,54	63,90	20,68	2,83	77,96	0,53	58,95	19,10	2,65
23	6,1	89,01	0,62	138,05	38,59	3,92	80,68	0,62	119,34	33,41	3,37
Celkem	96,4	920,05	11,84	1288,74	366,02	39,73	864,32	11,22	1202,09	341,20	36,79

Tab. 34 Emise znečišťujících látek z dopravy - vybrané úseky v širším území, stav E.3, E.3.1

Číslo úseku	Délka (km)	Emise (t.rok ⁻¹), B[a]P (kg.rok ⁻¹)									
		STAV E.3					STAV E.3.1				
		NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P	NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P
1	7,2	21,75	0,57	23,35	7,00	0,66	21,98	0,57	23,56	7,07	0,67
2	3,0	21,14	0,35	6,67	2,80	0,65	21,28	0,36	6,72	2,82	0,65
3	1,6	18,45	0,36	11,08	3,82	0,69	18,32	0,36	11,00	3,79	0,69
4	1,2	10,88	0,15	11,96	3,47	0,41	10,98	0,15	12,06	3,49	0,41
5	1,7	11,17	0,17	12,79	3,76	0,39	11,18	0,17	12,79	3,76	0,39
6	2,9	15,81	0,21	18,52	5,27	0,51	15,84	0,21	18,56	5,28	0,51
7	6,1	23,77	0,56	16,64	5,46	0,68	23,83	0,56	16,67	5,47	0,68
8	3,6	10,43	0,27	8,89	2,76	0,29	10,48	0,27	8,93	2,78	0,30
9	1,3	5,01	0,09	8,09	2,27	0,18	5,02	0,09	8,12	2,28	0,18
10	5,2	88,34	0,87	181,80	48,99	5,03	88,40	0,87	181,87	49,01	5,03
11	5,9	13,79	0,49	14,57	4,40	0,43	13,84	0,49	14,62	4,42	0,43
12	3,8	9,43	0,25	5,62	1,91	0,27	9,44	0,25	5,62	1,91	0,27
13	2,0	9,45	0,23	5,12	1,82	0,29	9,45	0,23	5,12	1,82	0,29
14	6,9	114,49	1,03	252,63	67,83	6,54	114,55	1,03	252,81	67,88	6,55
15	4,1	13,44	0,29	9,34	3,06	0,41	13,45	0,29	9,35	3,07	0,41
16	2,1	16,63	0,36	12,82	4,08	0,65	16,63	0,36	12,82	4,08	0,65
17	5,6	30,89	0,61	33,74	10,05	1,17	30,92	0,61	33,76	10,05	1,17
18	6,4	35,29	0,53	55,80	15,78	1,30	35,29	0,53	55,80	15,78	1,30
19	7,6	89,01	1,26	89,59	26,69	3,50	89,09	1,26	89,70	26,72	3,50
20	2,8	43,76	0,40	53,96	15,22	1,66	43,76	0,40	53,96	15,22	1,66
21	5,0	67,39	0,79	121,99	32,57	3,14	67,39	0,79	121,99	32,57	3,14
22	4,3	71,40	0,52	52,60	17,07	2,40	71,40	0,52	52,60	17,07	2,40
23	6,1	79,10	0,62	115,68	32,40	3,27	79,10	0,62	115,68	32,40	3,27
Celkem	96,4	820,82	10,98	1123,25	318,48	34,52	821,62	10,99	1124,11	318,74	34,55

Tab. 35 Emise znečišťujících látek z dopravy - vybrané úseky v širším území, stav F

Číslo úseku	Délka (km)	STAV F Emise (t.rok ⁻¹), B[a]P (kg.rok ⁻¹)				
		NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P
1	7,2	9,77	0,156	20,27	5,62	0,43
2	3,0	10,91	0,122	6,13	2,24	0,50
3	1,6	8,62	0,102	9,33	2,86	0,48
4	1,2	5,40	0,053	12,53	3,40	0,36
5	1,7	4,85	0,052	11,55	3,17	0,28
6	2,9	8,36	0,082	20,75	5,56	0,49
7	6,1	7,43	0,093	12,78	3,60	0,30
8	3,6	5,35	0,081	8,19	2,34	0,22
9	1,3	2,52	0,030	8,17	2,17	0,15

Číslo úseku	Délka (km)	STAV F Emise (t.rok ⁻¹), B[a]P (kg.rok ⁻¹)				
		NO _x	Benzen	PM ₁₀	PM _{2,5}	B[a]P
10	5,2	37,75	0,305	155,45	40,19	3,88
11	5,9	4,58	0,104	10,84	2,96	0,20
12	3,8	4,10	0,058	4,83	1,44	0,15
13	2,0	4,18	0,058	4,00	1,26	0,18
14	6,9	51,84	0,372	241,48	62,27	5,70
15	4,1	3,15	0,040	5,85	1,62	0,14
16	2,1	6,46	0,089	9,57	2,77	0,37
17	5,6	12,58	0,163	26,86	7,40	0,72
18	6,4	16,75	0,184	53,97	14,38	1,05
19	7,6	43,36	0,440	88,62	24,48	2,93
20	2,8	18,99	0,155	44,86	11,91	1,23
21	5,0	31,73	0,287	125,04	32,06	2,83
22	4,3	35,03	0,214	49,97	14,59	2,05
23	6,1	38,77	0,250	116,85	30,95	3,04
Celkem	96,4	372,48	3,49	1047,89	279,24	27,68

B.III.1.2 VODA

Záměr může potenciálně generovat látky, které mohou způsobit znečištění povrchových a podzemních vod. Během výstavby se bude jednat především o látky produkované stavebními mechanismy a s nimi souvisejícími pracemi. Během provozu se bude jednat o látky z provozu na komunikaci a v tunelech, a se související údržbou rozdílnou během roku a během zimního období.

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Znečištění povrchových vod

Ke znečištění povrchových vod může docházet zejména během výstavby tělesa komunikací a souvisejících terénních úprav, a poté výstavbou mostních konstrukcí. Znečištění může být způsobeno pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení staveniště, a to v důsledku možného úkapů látek, a údržbou a oplachy mechanizace, a posléze splachem do nejbližšího vodního toku. Riziko znečištění se bude lišit dle lokality stavebních prací, v blízkosti vodních toků a výstavby mostních objektů bude riziko možného znečištění větší. Bude se jednat především o ropné látky, oplachy zemin a v případě výstavby mostních objektů i možnost zviření a narušení sedimentů říčního dna (Vltava, Drahaňský potoka). Ke specifickému znečištění může docházet v místě břehů Vltavy, kde je navrženo provizorní přístaviště pro dovoz / odvoz materiálu a výkopových zemin. Zde je tedy potenciálně možné znečištění samotnou zeminou a zanášení přilehlých břehů a dna.

- Standardní provoz na plochách stavenišť na terénu a zařízení stavenišť – riziko znečištění z úkapů ze stavebních mechanismů a z jejich údržby a splach do nejbližšího vodního toku. Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním základních pravidel na ochranu životního prostředí, dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření. Proti splachům kontaminantů musí být staveniště řádně vybaveno, zhotovitel je povinen zajistit, aby nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do vodotečí.

- Plochy stavenišť na terénu a zařízení stavenišť během srážek – riziko znečištění z neřízeného oplachu stavebních mechanismů, splach z terénu a zemin do nejbližšího vodního toku. Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.
- Plochy stavenišť pro realizaci pilířů mostních objektů (pouze 2 pilíře v rámci přechodu vodní plochy na Drahaňském potoce, 1 pilíř v korytu Drahaňského potoka, výstavba částí 2 pilířů přemostění Vltavy, úprava mostu přes Mratínský potok na Cínovecké ul.) a provizorní přístaviště navazující na vodní tok – zviření sedimentů, zákaly od pohybu stavební techniky, úlomky stavebních materiálů, úkapy ze stavební mechanizace, zanášení dna zeminou z mezideponií a během manipulace na lodní dopravu. S ohledem na charakter prací se tomuto znečištění nelze zcela vyhnout. Lze ho však významně eliminovat přijetím standardních technologicko-organizačních opatření a dodržováním technologické kázně.

Znečištění podzemních vod

Ke znečištění podzemních vod může docházet nejvíce během výstavby objektů vyžadujících zásahy pod terén a především takových, které mohou zasáhnout do hloubek s výskytem hladiny podzemní vody – například výstavby tunelových úseků, odvodňovacích šachet, DUN, RN.

Znečištění podzemních vod může být způsobeno ze stejných zdrojů jako u povrchových vod, a to pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení stavenišť. Potenciálním zdrojem znečištění tedy budou úkapy látek z mechanizace, z jejich údržby a oplachy, a posléze možným zasakováním. Riziko znečištění se bude lišit dle lokality stavebních prací, v blízkosti podzemních zdrojů, hladin podzemní vody či pod ní, bude riziko možného znečištění větší. Bude se jednat především o ropné látky. Ke specifickému znečištění může docházet během výstavby tunelových úseků.

- Standardní provoz na plochách stavenišť s hloubením pod terén a zařízení stavenišť – riziko znečištění z úkapů ze stavebních mechanismů a z jejich údržby a možnost zasakování do podzemních vod. Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním základních pravidel na ochranu životního prostředí, dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.
- Plochy stavenišť s hloubením pod terén a zařízení stavenišť během srážek – riziko znečištění z neřízeného oplachu stavebních mechanismů, splach z terénu do výkopových jam a možnost zasakování do podzemních vod. Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.
- Plochy stavenišť a zařízení stavenišť pod terénem či pod hladinou podzemní vody – zviření sedimentů, zákaly od pohybu stavební techniky, úlomky stavebních materiálů, úkapy ze stavební mechanizace, zanášení dna zeminou z mezideponií a během manipulace na lodní dopravu. S ohledem na charakter prací se tomuto znečištění nelze zcela vyhnout. Lze ho však významně eliminovat přijetím standardních technologicko-organizačních opatření a dodržováním technologické kázně.

Mimořádná událost během výstavby

Pro období výstavby bude v další projekční fázi zpracován tzv. Havarijní plán. Havarijní plán bude zpracován pro ucelené provozní území, na kterém má být prováděna předkládaná stavba

velkého rozsahu ve smyslu ustanovení §2 písm. f) vyhlášky č.450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků. Obsahem havarijního plánu bude popis a stanovení technického zabezpečení stavby, postup v případě vzniku havárie, návrh řešení havarijního odtoku závadných látek, a dále i návrh stavebních, technologických a konstrukčních preventivních opatření.

Během výstavby může dojít ke vzniku havárie na ploše stavenišť, zařízení stavenišť či na dopravních trasách. V dané fázi projekční přípravy je celkem navrženo 29 ploch zařízení stavenišť, jejichž počet i lokalizace bude upřesněna v dalších stupních projekční přípravy. Zdroji znečištění bude poté odpovídat i typ havarijního zásahu, tj. způsob a postup likvidace (např. při převozu materiálů bude havárie odpovídat jejich složení a množství, lokalitě havárie).

Dle obdobných projektů a praxe je předpokladem, že každé zařízení staveniště bude adekvátně vybaveno zařízeními a prostředky pro případ vzniku havárie. Dále se předpokládá, že veškerá manipulace se závadnými látkami bude výhradně probíhat v určených zabezpečených prostorech (např. záchytné vany, vodotěsné kontejnery a jímky), a to v souladu s navrženými postupy. Další předpokládaná opatření pro ochranu vod jsou popsána v příloze B.13 této Dokumentace.

OBDOBÍ PROVOZU

Znečištění povrchových vod

Největší vliv na jakost vody ve vodotečích, které jsou situovány v zájmovém území či jeho blízkosti, bude mít především odtékající srážková voda ze zpevněného povrchu silnice. Tyto vody mohou být kontaminovány látkami souvisejícími s provozem a údržbou dálnice. Vzhledem k zimní údržbě vozovky nejvíce ovlivňuje chemismus odtékající vody posypová sůl, resp. soli, chloridy v ní obsažené. Koncentrace těchto látek závisí na době trvání a intenzitě sněhových srážek v zimním období, na dopravním zatížení komunikace a na údržbě. Výjimečně může dojít ke splachu jiných látek v důsledku havárie na komunikaci. Očekávanému znečištění vod z komunikace odpovídá technické řešení se zabezpečovacími prvky.

Níže jsou uvedeny standardní kontaminanty z dálnic dle TP 202 a kontaminanty kalů v usazovacích nádržích.

Tab. 36 Znečištění dešťových vod z dálnic a rychlostních silnic [113]

Kontaminant	Jednotka	Průměr	Medián	Q ₉₀
Pb	µg/l	3,82	2,40	6,10
Cd *)	µg/l	0,406	0,190	0,770
Ni *)	µg/l	45,3	21,8	132
Hg	µg/l	0,199	0,140	0,270
Cr *)	µg/l	4,83	4,50	6,80
Cu	µg/l	19,0	13,7	52,8
Zn	µg/l	142	69,0	400
Cl	mg/l	1095	726	1510
C ₁₀ - C ₄₀	mg/l	0,145	0,145	0,88
benzo(b) fluoranten	ng/l	7,66	3,75	20,4
benzo(k) fluoranten	ng/l	5,87	3,65	15,7

Kontaminant	Jednotka	Průměr	Medián	Q ₉₀
benzo(a)pyren	ng/l	5,63	2,10	11,8
benzo(g,h,i) perylen	ng/l	6,29	3,33	13,1
indeno(1,2,3-cd)pyren	ng/l	5,69	3,25	15,5
fluoranten	ng/l	21,2	9,80	63,0
Σ 6 PAU	ng/l	7,66	3,75	20,4

Zdroj: TP 202; schváleno MD-OI pod č.j.1013/08-910-IKP/1 ze dne 24.11.2008

Pozn.: Kontaminant – prioritní nebezpečná látka daná směrnicí EU a vyskytující se v dešťových vodách odtékajících z vozovek

Q₉₀ - hodnota znečištění odtékající vody z vozovek, která je překročena max. u 10% vzorků

*) vyskytují se statisticky významné rozdíly mezi jednotlivými lokalitami

Pro dešťové usazovací nádrže se sledují látky obsažené v usazených kalech, dle výsledku koncentrací lze určit další postup deponování kalu po vyčištění nádrže. Tabulka níže uvádí nejvýše přípustné koncentrace škodlivin umožňující deponování na povrch terénu.

Tab. 37 Nejvýše přípustné koncentrace škodlivin v sušině odpadů podle vyhl. 273/2021 Sb.

Ukazatel	Jednotka	Limitní hodnota I	Limitní hodnota II
As	mg/kg sušiny	10	30
Cd	mg/kg sušiny	1	2,5
Cr celk.	mg/kg sušiny	100	200
Hg	mg/kg sušiny	0,8	1
Ni	mg/kg sušiny	65	80
Pb	mg/kg sušiny	100	200
V	mg/kg sušiny	180	180
Cu	mg/kg sušiny	100	170
Zn	mg/kg sušiny	300	600
Ba	mg/kg sušiny	600	600
Be	mg/kg sušiny	5	5
uhlovodíky C ₁₀ -C ₄₀	mg/kg sušiny	200	300
benzen	mg/kg sušiny	0,4	0,7
benzo(a)pyren	mg/kg sušiny	0,005	0,015
PAU	mg/kg sušiny	0,05	-
PCB	mg/kg sušiny	0,05	0,2
EOX	mg/kg sušiny	1	2

§6 (3) U odpadu využívaného k zasypávání nesmí a) obsah škodlivin v sušině využívaných odpadů překročit nejvýše přípustné hodnoty uvedené v sloupci II, b) v případě využití ve svrchní vrstvě v mocnosti 1 m od konečného povrchu terénu a v ochranných pásmech vodních zdrojů II. stupně nebo v případě využití odpadů pod úrovní hladiny podzemní vody překročit nejvýše přípustné hodnoty uvedené v sloupci I
PAU - polycyklické aromatické uhlovodíky (suma benzo(b)fluorantenu, benzo(k)fluorantenu, indeno(1,2,3-cd)pyrenu a benzo(a)antracenu)
PCB - polychlorované bifenylly (suma kongenerů č. 28, 52, 101, 118, 138, 153, 180) EOX - extrahovatelné organicky vázané halogeny

Znečištění podzemních vod

Během standardního provozu s plně funkčním navrženým odvodňovacím systémem se nepředpokládá vznik znečištění podzemních vod. To může nastat výjimečně během havarijních stavů a mimořádných událostí.

Mimořádná událost během výstavby

Během provozu může dojít k havárii na komunikaci či v tunelech. Typ znečištění bude poté odpovídat zdroji havárie (např. při převozu materiálů bude havárie odpovídat jejich složení a množství, lokalitě havárie).

Koncepční návrh odvodnění zohledňuje možnost vzniku případné havárie na plochách vlastní komunikace. Z koncepčního řešení lze předpokládat, že havarijní znečištění vzniklé v místech s možným zasakováním srážkové vody do příkopů budou odfiltrována půdním horizontem. Ten bude posléze odtěžen, aby nedocházelo k dalšímu možnému zasakování, a odstraněn v souladu se zákonem o odpadech. Posléze bude odstraněný půdní horizont nahrazen odpovídající novou vrstvou v zasažené lokalitě. Úseky komunikace s odvodněním přímo do středové kanalizace jsou navrženy tak, že lze havarijní znečištění zachytit v několika stupních. Prvním stupněm je zachycení přímo v kanalizaci, kterou lze uzavřít ve vybraných a označených šachtách. Druhou možností je zachycení havarijního znečištění v systému sedimentačních jímek s navrhovanými nornými stěnami. Třetím stupněm je možnost uzavření odtoku z retenčních jímek, dokud nebude havarijní znečištění odstraněno. Retenční jímky jsou nadto osazeny i odlučovacími lehkých kapalin. Postupy pro případ mimořádných událostí budou podrobně definovány provozními řády jednotlivých vodohospodářských objektů, případně i pro jednotlivé dálniční úseky.

V případě vzniku požáru nebo havárie v tunelech budou vody odtékat navrženým odvodňovacím systémem do sběrných kontaminačních jímek, které jsou dimenzovány pro plánovanou údržbu a případný požární zásah. Na základě příslušných technických podmínek a norem bude v navazující PD pro jednotlivé tunely zpracována Bezpečnostní dokumentace tunelu, shrnující postupy pro řešení rizikových situací během jejich provozu (např. požární zásahy). Vyhodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody je obsahem kapitoly D.I.4, návrh příslušných opatření je obsahem kap. D.IV.

B.III.1.3 PŮDA A PŮDNÍ PODLOŽÍ

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby by k znečišťování půdy a půdního podloží nemělo při dodržování základních pravidel na ochranu životního prostředí a dodržování technologické kázně docházet. Zdroj znečištění půdy nebo půdního podloží obdobně, jako v případě znečištění vod, mohou představovat úkapy ropných látek ze stavební techniky, která bude využita v rámci výstavby záměru, nebo v případě havárie této techniky. Riziko případné kontaminace půd může vzniknout zejména v samotných prostorech zařízení stavenišť, kde může dojít ke znečištění půd povrchovými splachy znečištěných vod, úniky ropných látek a oleji. Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.

Pro období výstavby bude zpracován havarijní plán, který určí, jakým způsobem se chovat při vzniku havárie na stavbě. V případě vzniku havárie budou neprodleně kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému a budou realizována příslušná opatření dle přijatého havarijního plánu. Staveniště budou v dostatečné míře vybavena pomůckami sloužícími k likvidaci havarijního úniku závadných látek.

OBDOBÍ PROVOZU

Silniční doprava má obecně za následek objemově nepatrnou, avšak kontinuální kontaminaci okolního prostředí, do kterého se dostávají různé cizorodé látky, jako například polyaromatické uhlovodíky, posypová sůl a těžké kovy. Největší míra rizika je spojena s havarijními situacemi. Při provozu záměru jsou potenciálním zdrojem kontaminací půd:

- emise výfukových plynů – jsou směsí desítek různých chemických látek. Z hlediska kontaminace půd jsou sledovány zejména: oxidy dusíku (možnost eutrofizace), polycyklické aromatické uhlovodíky (jako zástupce persistentních organických látek), těžké kovy, např. Zn, Cd, platinové kovy.
- obrušování pneumatik, brzdových destiček a vozovky.
- zimní údržba komunikací posypovými materiály.
- úniky pohonných hmot a mazadel z vozidel při provozu nebo haváriích.

Polyaromatické uhlovodíky (PAU) jsou nejzávažnějšími kontaminanty z automobilového provozu, nejvýznamnějším zdrojem jejich emisí je automobilový provoz ze spalování pohonných hmot v motorech a z otěru pneumatik. Zvýšenou produkci PAU lze sledovat u naftových motorů díky většímu množství vypouštění pevných částic a přidaným biopalivům. V půdním horizontu koncentrace s hloubkou značně klesá.

Těžké kovy nejsou z hlediska silniční dopravy dominantním typem polutantů, jsou však považovány za významný zdroj těžkých kovů v ekosystému. Koncentrace těžkých kovů se zvyšuje při změnách rychlosti, tj. brždění a rozjíždění, které zvyšují abrazi materiálů vozidla (pneumatik, brzd) a emise výfukových plynů.

Zasolování půd posypovými solemi může vést ke změně fyzikálních a chemických vlastností půdy. Ovlivňují vodní režim, snižují stabilitu a propustnost a zvyšují potenciál k erozi, zhoršují dostupnost vody a živin rostlinám, zvyšují pH. Dle [40] jsou nejvyšší koncentrace chloridů v půdě dosahovány 2-3 m od krajnice, ve vzdálenosti 10 m už dosahují pozadových hodnot. Do hloubky jsou chloridy zvýšeny do 1 m.

Nejvýznamnější riziko kontaminace půdy je spojeno s mimořádnými situacemi při dopravních nehodách, kdy kromě úniku ropných látek mohou být poškozena transportní vozidla přepravující nebezpečné látky. Pro eliminaci tohoto rizika je nutné sledovat a mít stanoveny podmínky přepravy nebezpečných nákladů. Likvidace havarijních následků musí být provedena přímo v místě havárie. Je nutno operativně identifikovat zdroj a neodkladně provést zabezpečovací práce. Sanace musí být řešena v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Vlivy z hlediska znečištění půd a půdního prostředí jsou vyhodnoceny v kap. D.I.5 a navržená opatření jsou uvedena v kap. D.IV této dokumentace.

V případě dodržení všech předpisů v oblasti ochrany životního prostředí a zajištění řádné technologické kázně je riziko kontaminace půd a půdního prostředí jak v souvislosti s výstavbou, tak i s provozem záměru minimální.

B.III.2. ODPADNÍ VODY

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Způsob nakládání s odpadními vodami (dešťové, splaškové, technologické) při výstavbě bude proveden v souladu s platnou legislativou a bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod nelze v tomto stupni rozpracovanosti stanovit a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Splaškové odpadní vody

V období výstavby lze předpokládat produkci splaškových odpadních vod z hygienického a sociálního vybavení, vybudovaného pro pracovníky dodavatelských firem. Množství vyplyne z celkového nasazeného počtu pracovníků (projekt organizace výstavby) pro jednotlivé etapy a zařízení stavenišť a bude shodné s bilancovanými nároky na vodu. Jejich charakter bude odpovídat běžným splaškovým vodám z domácností. Během výstavby se předpokládá využití mobilních nebo chemických toalet, které budou přímo součástí zařízení stavenišť. Součástí mohou být též umývárny. Lze předpokládat, že dle obecných zvyklostí bude odpadní splašková voda ze zařízení stavenišť jímána do provizorních jímek a pravidelně vyvážena na ČOV. Nakládání s nimi musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. [99] a s nařízením vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových a odpadních vod, v platném znění [100].

Technologické (provozní) a průsakové vody

Vznik technologických vod v průběhu výstavby se předpokládá v souvislosti s činnostmi na ploše stavenišť i na plochách zařízení stavenišť.

Na plochách zařízení stavenišť budou vznikat vody související s čištěním stavebních mechanismů, při čištění komunikací na příjezdových trasách, při vlhčení betonu či úpravách materiálu před přívozem na plochu stavenišť atd. Množství těchto odpadních vod nelze v tomto stupni rozpracovanosti stanovit, jelikož se přímo odvíjí od plánu organizace výstavby konkrétního stavebního dodavatele (počet zaměstnanců, druh použité stavební mechanizace a technologie), konkrétního uspořádání jednotlivých ploch stavenišť, nasazení konkrétního typu technologie a materiálu. Předpokladem je standardní zabezpečení a realizace preventivních opatření na zařízení stavenišť ve smyslu jímání těchto například oplachových vod do bezodtokých jímek, jejich případné znovuvyužití, nebo odvod a likvidace dle platné legislativy.

Na plochách stavby může dále docházet ke vzniku technologických (provozních) vod přímo souvisejících s výstavbou jednotlivých stavebních objektů, a to v rámci použití jednotlivých materiálů, směsí, přímého stříkání betonů, vrtných prací v případě realizace tunelů atd. Vznik těchto vod se předpokládá jako minimální a bude odváděn ze stavebních jam do dočasných jímek a dále do odvodnění stavby obdobně jako průsakové vody viz dále.

Při realizaci tunelových úseků, případně dalších objektů pod úrovní HPV, budou vznikat tzv. průsakové vody. Průsakovou vodou je podzemní voda prosakující do stavebních jam zasahujících dnem pod úroveň HPV. Tyto vody budou odváděny například v patách stavebních jam do dočasných bezodtokých jímek, odkud budou přečerpávány kalovými čerpadly do sedimentační jímky nad jámou nebo budou svedeny přímo do těchto jímek, dle etapy a lokality výstavby (dle výšky a lokality výkopu). Tyto dočasné akumulární a sedimentační jímky/nádrže budou

předsazeny před neutralizační stanicí pro úpravu pH vody před vypouštěním do gravitační štol, resp. do Vltavy. V případě potřeby budou provizorní odvodňovací zařízení zabezpečena proti havarijním únikům závadných především ropných látek. Sedimentační kal z provizorních odvodňovacích zařízení je nutné považovat za nebezpečný odpad, z tohoto důvodu s ním bude nakládáno dle zákona o odpadech v platném znění.

Jako předstihový objekt budou realizovány odvodňovací štolky již v definitivním provedení před prováděním zemních výkopových prací pro tunely a další objekty a budou sloužit po celou dobu výstavby pro odvodnění stavby. Vyčištěné a upravené (neutralizační stanice pH) vody budou odváděny gravitačně do Vltavy. Po dokončení výstavby budou štolky sloužit k odvodnění jednotlivých úseků komunikace za provozu.

Význam technologických (provozních) a průsakových vod nespočívá v jejich množství, ale v potenciálním nebezpečí možného úniku stavbou nebo z ploch zařízení staveniště potenciálně kontaminované vody do okolního prostředí. Nakládání s těmito vodami bude provedeno v souladu s platnou legislativou a dále v souladu s havarijním plánem pro období výstavby, jež bude zpracován jako součást dalších stupňů projektové dokumentace. V dalších stupních projektové dokumentace budou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby a podrobněji navržena opatření k prevenci vzniku potenciálního znečištění podzemních vod dle výše navrženého koncepčního řešení odvodnění stavby a zařízení stavenišť. Havarijní plán stanoví technické zabezpečení stavby, postup pro případ vzniku havárie, návrh řešení havarijního odtoku závadných látek, technické řešení stavebních, technologických a konstrukčních preventivních opatření.

Srážkové vody

Jedná se o srážkové vody, u nichž nelze vyloučit smyv olejových úkapů z povrchu staveniště. Nebezpečí uvedených znečištěných vod nespočívá v jejich objemovém množství, ale lze je považovat za možné zdroje havarijního znečištění okolního prostředí. Zhotovitel je povinen zajistit, aby nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do okolí. Pro manipulaci s látkami, které jsou závadné vodnímu nebo horninovému prostředí, je nezbytné zajistit vhodné a dle souvisejících předpisů vybavené prostory. V rámci využívaných stavebních mechanismů budou přednostně používána ekologicky šetrná a biologicky degradovatelná mazadla a oleje, včetně stavební chemie (REACH). Staveniště budou v dostatečné míře vybavena pomůckami sloužícími k likvidaci havarijního úniku závadných látek (např. VAPEX), budou zřízeny dočasné usazovací nádrže k zadržení splachu ze staveniště při nadměrných dešťových srážkách. Zpevněné plochy sloužící k dopravě a parkování stavebních strojů budou zabezpečeny proti úniku závadných látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jámek a čistících stanic. Separovaný kal bude nadále zneškodňován v souladu s platnou legislativou.

OBDOBÍ PROVOZU

Splaškové vody

Provozem záměru nebudou vznikat téměř žádné splaškové odpadní vody (součástí záměru nejsou žádné odpočívky, čerpací stanice pohonných hmot apod., kde by docházelo k jejich vzniku). V rámci objektů PTO je uvažováno o sociálním zázemí, které však bude produkovat jen minimální množství splaškových vod dle počtu pracovníků. Způsob zneškodňování splaškových

vod bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace, a to dle kapacity provozu. Lze uvažovat napojení na veřejnou kanalizaci, případně zřízení jímky s pravidelným vývozem odbornou firmou.

Odvodnění tunelů – drenážní vody, provozní vody, požární vody

Záměr svým charakterem nepřináší přímé vstupy do podzemních vod. Drenážní vody zpoza tunelů budou na stavbě 518 odváděny samostatnou stokou a mimo tunel budou napojeny do dešťové kanalizace. Drenážní vody zpoza tunelů budou na stavbě 519 odděleny od ostatních provozních vod a budou odváděny k portálům tunelů a přes horské vpusti dále do nejbližších recipientů do Dražanského potoka v případě tunelu Dolní Chabry – Zdiby nebo Čimického potoka v případě obou tunelů „Zámky“.

Během provozu jsou uvažovány oplachové odpadní vody, které budou vznikat v souvislosti s údržbou tunelu, nebo vody z protipožárních zásahů. Tyto vody budou odváděny do nádrží kontaminovaných vod, kam budou odváděny i vody z případných havárií. Přítok kontaminovaných vod zachycují podélné šterbinové žlaby odvodňující vozovky tunelu. Nádrže umístěné u portálu tunelu budou havarijním přepadem propojeny přes uzávěr do dešťové kanalizace trasy. Uzávěr bude otevřen při překročení uvažované normové délky požárního zásahu, kdy dojde k naplnění nádrže. Znečištěná voda bude z nádrží odvážena k zneškodnění odbornou firmou, překročení provozní hladiny v nádržích bude signalizováno řídicím systémem.

Srážkové vody

Popis odvodnění je uveden v kap. B.1.6. a pro přehlednost také zde níže v textu. Množství produkovaných dešťových vod bude adekvátní velikosti odvodňované plochy, znečištění bude odpovídat provozu na komunikaci. Na kanalizačním řádu jsou pro ochranu recipientu navržena technická opatření: dešťové usazovací nádrže (DUN) s odlučovačem lehkých kapalin z hlediska kvalitativního, retenční nádrže (RN) jako opatření pro snížení průtoků z hlediska kvantitativního.

Koordinační vodohospodářská studie [7] konstatuje, že z výsledků posouzení možného vsakování srážkových vod do vod podzemních plyne, že nelze počítat s významným podílem vsakovacích vod do celkových vodohospodářských bilancí. Systém odvodnění je navržen vzhledem k dané situaci, v dalších stupních bude dále prověřována možnost zasakování na podkladě podrobnějšího průzkumu a zasakovacích zkoušek.

Úsek D0 518

Realizací stavby vzniknou nové zpevněné plochy vozovek (přibližně 22,4 ha), které neumožňují přirozené vsakování srážkových vod. Dotčené plochy jsou ve stávajícím stavu zejména nezpevněné – orné půdy, v oblasti Suchdola se jedná o plochy zahrádek a zarůstající louky. Zpevnění dotčených ploch přinese zvýšení objemu povrchového odtoku přímo úměrně k hodnotám odtokového součinitele (TP 83 Odvodnění pozemních komunikací). Příznivě figurují tunelové úseky, kde bude po rekultivaci ponechán nezpevněný (zřejmě zatravněný) povrch. V hydrotechnických výpočtech TES [1] je pro dimenzování odvodnění počítáno nejen s plochou vozovek, ale i s plochami odvodňovaných zářezů.

Veškerá srážková voda ze zpevněných ploch komunikací bude zachycována v rigolech se svedením vody do dešťové kanalizace, nebude nikde volně rozptylována po terénu. Odvodnění křižovatkových větví v místech MÚK je v přiměřené míře svedeno pomocí krátkých

řadů do dešťové kanalizace D0. Pro zachycení vod ze zářezů se navrhují příkopy na patách svahů, pro zachycení vod z přilehlých povodí se navrhují nadzářezové příkopy v kombinaci s případnými zemními valy (jedná se o velmi malé množství vod bez podstatného významu právě s ohledem na zemní valy). Hlavním recipientem bude řeka Vltava, která je dostatečně vodná. Dešťová kanalizace hlavní trasy se typicky navrhuje ve středním dělicím pruhu (SDP), v místech mostních stojek v SDP se navrhuje trasu dešťové stoky odklonit do krajnice. Dešťové stoky křížovatekových větví jsou v maximální možné míře navrhovány mimo vozovky.

Odvodnění je rozděleno do 3 základních úseků – viz následující tabulka. Úsek č.1 je v malé části MÚK Přední Kopanina odvodněn do kanalizace I/7 přes RN Letiště V.H Praha, ostatní část MÚK a následující část trasy D0 je poté svedena kanalizací délky 4150 m do DUN/RN Horoměřice. Úsek č.2 odvádí návaznou část trasy kanalizací délky 1650 m do DUN/RN Suchdol-Výchledy. Úsek č.3 je odváděn kanalizací o délce 1950 m, která se napojuje na štolu v délce 770 m a přes spadiště v km 38,20 je odvedena do Vltavy. Do spadiště je také vyústěn odpad DUN Suchdol – Za Hájem, umístěné na systému odvodnění prostoru MÚK Rybářka.

Tab. 38 Odvodnění úseku D0 518

Úsek	Staničení délka kanalizace	Plocha brutto [ha]		Plocha redukovaná [ha]		Q* [m ³ /rok]	DUN / RN	Recipient
		Komunik.	Svahy/zářezy	Komunik.	Svahy/zářezy			
č.1 část MÚK P.Kopanina	30,10 - 34,10 4 150 m	14,55	16,00	11,64	8,00	103 110	RN Letiště V.H.Praha (není součástí záměru)	Kopaninský potok
č.1		30,55		19,64			DUN/RN Horoměřice (10 000 m ³) Qred = 60 l/s	Vltava
č.2	34,10 - 35,75 1650 m	4,79	6,25	3,83	3,13	36 540	DUN/RN Suchdol-Výchledy (2 000m ³) Qred = 130 l/s	Vltava
		11,04		6,96				
č.3 úsek do km 36,7	35,75 - 38,25 1950 m kanalizace 770 m štola	3,07	1,89	2,45	0,94	17 850	v km 36,7 ke spadišti. DUN Suchdol - Za Hájem v km 38,15; RN Suchdol - Na Mírách (20 000m ³) s Qred = 100 l/s	odklonění od tunelu štolou do Vltavy (km 37,7) spadiště km 38,2 vyústění do Vltavy v ř. km 40,4
		4,95		3,40				
celkem		22,41	24,14	17,92	12,07			
		46,55		29,99		157 448		

Q*celkový průměrný roční odtok z redukovaných ploch, pro prům.roční úhrn srážek 525 mm (Praha-Ruzyně)
Pozn. redukční koeficient: zpevněná plocha=0,8, svahy tělesa=0,5
Zdroj: [1][7]

Dešťové usazovací nádrže (DUN) mají všeobecně za úkol zachytit usaditelné látky a odstranit je tak z povrchového odtoku z komunikace před jeho výtokem do recipientu. Nádržemi mají být zachycovány jednak usaditelné látky, jednak látky vzlínající k hladině nebo odstranitelné průtokovým filtrem a také celý objem cisternového vozu při případné havárii na svém zachytném území. Přítok i odtok nádrží je napojen pouze na středovou kanalizaci D0. DUN budou vybaveny odlučovačem lehkých kapalin (OLK). Kalojem všech DUN je dimenzován na objem 200 x Q_n. Na stavbě D0 518 jsou navrženy tři DUN (viz také Tab. 11 v kap. B.I.6):

- DUN Horoměřice, km 34,20;

- DUN Suchdol-Výhledy, km 35,80;
- DUN Suchdol-Za Hájem, km 38,15

Pro snížení kulminačních odtoků z odvodňovaných ploch dešťovou kanalizací řešené stavby jsou navrženy retenční nádrže.

- RN Horoměřice v km 34,30 je předběžně dimenzována na retenční kapacitu $V_{\min} = 10\,000\text{ m}^3$. Přítok i odtok je napojen pouze na dešťovou kanalizaci D0 518; řízený odtok = 60 l/s.
- RN Suchdol – Výhledy v km 35,90 je předběžně dimenzována na retenční kapacitu $V_{\min} = 2\,000\text{ m}^3$. Přítok i odtok je napojen pouze na dešťovou kanalizaci D0 518; řízený odtok = 130 l/s (70+60 l/s).
- RN Suchdol - Na Mírách v km 36,70 je dimenzována na retenční kapacitu $V = 20\,000\text{ m}^3$. Přítok vody je pouze z přilehlého povodí tunelu, který tvoří přesypáním hráz ve stávající terénní depresi. Odpad z nádrže se navrhuje řízeným odtokem do dešťové kanalizace D0 518 vedené tunelem Suchdol; řízený odtok = 100 l/s.
- Regulovaný odtok z úseku D0 518 činí 230 l/s, recipient Vltava.

Velikost odtoku pro stoku pod tunelem Suchdol byla v předchozí přípravě stavby stanovena ve Výzkumném ústavu vodohospodářském, a to pro odtok s četností opakování 20 let. Odtok byl stanoven na velikost 4013 l/s.

Úsek D0 519

Realizací daného úseku stavby vzniknou nové zpevněné plochy vozovek (přibližně 42 ha), které neumožňují přirozené vsakování srážkových vod. Dotčené plochy jsou ve stávajícím stavu zejména nezpevněné – orné půdy, trvalé travní porosty a louky, a pouze v malé oblasti mezi Dolními Chabry a Brnkami se jedná o plochy chat a okolí ČOV. Zpevnění těchto ploch přinese zvýšení objemu povrchového odtoku přímo úměrně k hodnotám odtokového součinitele (TP 83 Odvodnění pozemních komunikací). V prostoru tunelových úseků bude po rekultivaci ponechán nezpevněný (zřejmě zatravněný) povrch. V hydrotechnických výpočtech technické studie je pro dimenzování odvodnění počítáno nejen s plochou vozovek, ale i s plochami odvodňovaných zářezů, a poté i přilehlými plochami extravilánu.

Srážkové vody z povrchu komunikací a souvisejících ploch budou odváděny středovou gravitační kanalizací v kombinaci s odvodňovacími prvky, vsakovacími příkopy podél komunikace a systémem retenčních nádrží s regulovaným odtokem a odlučovači lehkých kapalin situovaných podél navrhované stavby. Srážkové vody z přilehlých povodí budou zachyceny pomocí nadzářezových příkopů a odváděny mimo komunikaci, případně v některých částech do silničního příkopu.

Navrhovaná stavba spadá do dvou povodí. Západní část řešeného území náleží do povodí Vltavy. Východní část území náleží do povodí Mratínského potoka, část vod z východní části stavby bude převedena do povodí Třeboradického potoka, obě patří do povodí Labe. Rozvodí se nachází v km 43,200 hlavní trasy na východ od portálu tunelu „Dolní Chabry - Zdiby“.

Povodí Labe Srážkové vody z povrchu komunikací a přilehlých ploch budou odváděny středovou gravitační kanalizací v kombinaci se zatravněnými vsakovacími příkopy se šterkovou rýhou a drenážním potrubím do RN a DUN Ďáblice. Zatravněné vsakovací příkopy

budou sloužit k předčištění a zpomalení odtoku dešťových vod do kanalizace a v místech vhodných pro zasakování budou dešťové vody vsakovány do podloží. RN a DUN Ďáblice je navržena v prostoru MÚK Březiněves mezi Proseckou radiálou a pokračováním úseku D0 stavba 520. Z retenční nádrže budou dešťové vody přes odlučovač lehkých kapalin odváděny potrubím do Mratínského potoka v místě, kde nehrozí vzduť hladiny a zaplavení okolních pozemků zpětným proudem. Regulovaný návrhový odtok z retenční nádrže byl vypočten dle aktuálních požadavků povodí Labe v souladu s normou TNV 75 9011 v max. množství 3 l/s.ha odvodňované plochy. Regulovaný návrhový odtok z RN a DUN Ďáblice bude max. 200 l/s.

Srážkové vody z komunikací budou odváděny středovou kanalizací (v případě vod z komunikací) či odvodňovacími příkopy (v případě vod neznečištěných) směrem k DUN Ďáblice a RN2 stavby SOKP 520.

Povodí Vltavy Srážkové vody ze západní části komunikace v povodí Vltavy budou odváděny po mostě přes Dražanské údolí k údolí Čimického potoka středovou kanalizací v kombinaci se zatravněnými vsakovacími příkopy se štěrkovou rýhou a drenážním potrubím (mimo úseky vedené v tunelu a na mostě) do retenční nádrže a DUN Čimice. Sem budou také svedeny srážkové vody z mostu přes Vltavu a jeho krátkého úseku levobřežního předpolí. Z RN/DUN Čimice budou dešťové vody svedeny přes odlučovač lehkých kapalin raženou štolou do Vltavy. Regulovaný návrhový odtok z RN/DUN Čimice do Vltavy je uvažován v max. množství 10 l/s.ha z odvodňované plochy, tj. regulovaný návrhový odtok bude max. 266 l/s.

Jako základní prvek pro odvádění vod budou využity vsakovací příkopy se štěrkovou rýhou, ve kterých budou vedena sběrná drenážní potrubí, která budou mít zároveň funkci klasické dešťové kanalizace. V místech oboustranného sklonu komunikace plně postačuje umístění vsakovacích příkopů po obou stranách komunikace a středem je vedena jen klasická dešťová kanalizace. V místech, kde se vyskytuje vhodné podloží pro vsakování bude drenážní potrubí uloženo v horní části štěrkové rýhy, aby se využila retenční kapacita podzemní štěrkové rýhy (bude upřesněno v navazující PD). Srážková voda je v tomto případě zachycena v zasakovacím příkopu a přes půdní profil je zasáknuta do podzemního kolektoru. Předčištění bude zajištěno ve vlastním půdním profilu příkopu. A to kromě větších intenzit dešťů přesahujících návrhovou intenzitu, resp. retenční schopnost příkopu, v tomto případě bude voda přepadat mříží (bezp. přelivem příkopu) přímo do kanalizace komunikace a nebude předčištěna v zatravněném půdním profilu příkopu, ale bude již součástí navrhovaného čištění v rámci daného kanalizačního systému.

Tab. 39 Odvodnění úseku D0 519

Úsek	Staničení délka kanaliz.	Plocha brutto [ha]			Plocha redukována [ha]			Q* [m ³ /rok]	DUN / RN	recipient
		Komunik.	Svahy	xtravilán	Komunik.	Svahy	xtravilán			
č.1 D0 519 Od Vltavy po MÚK Ústecká	38,25 - 43,20 4410 (kanalizace) +1248 m (vedlejší stoky) 410m (štola 370m+40m odtok.potrubí)	15,43	8,87	2,27	12,35	4,43	0,23	88 112	DUN/RN Čimice (3 700 m ³) Řízený odtok Qred = 266l/s	Vltava
		26,57		17,01						
č.2	43,20 –	19,69	22,37	24,69	15,75	11,19	2,47		DUN/RN	Mratínský

D0 519 Od MÚK Ústecká po MÚK Březiněves	45,10/45,6 2600m (včetně části do DUN/RN stavby 520)	66,75 (letní provoz)			29,41 (letní provoz)			152 344	Ďáblice (8400 m ³) Qred = 200l/s	potok
		14,30	17,14	24,69	11,44	8,57	2,47	116 446		
		56,13 (zimní provoz)			22,48 (zimní provoz)					
č.3 MÚK Březiněves + Prosecká		6,82	5,85	3,24	5,46	2,93	0,32	45 092	DUN+RN2 (5100 m ³) Řízený odtok Qred = 80l/s	Třeboradi cký potok
		15,91 (letní provoz)			8,71 (letní provoz)					
		12,21	11,08	3,24	9,76	5,54	0,32	80 966		
		26,53 (zimní provoz)			15,63 (zimní provoz)					
Celkem [ha]		41,94	37,09	30,2	33,56	18,55	3,02			
		109,23			55,13			285 573		

Q* celkový průměrný roční odtok z redukováných, pro prům. roční úhrn srážek 518mm (Praha-Hostivař)

Redukční koeficient: zpevněné plochy = 0,8, svahy = 0,5, extravilán = 0,1

Zdroj: [2] [7]

Na řešeném úseku D0 519 jsou navrženy 2 areály DUN/RN a z provozních důvodů bude součástí realizace stavby 519 i areál DUN+RN2 z navazující stavby 520. Na základě výpočtů byla převedena část vod do povodí Vltavy (původně MÚK Ústecká), převedení části povodí Prosecké radiály (D8) a povodí „0“ stavby 520 do povodí RN2 (stavba 520). Navržené DUN/RN:

- RN a DUN Čimice – umístěná v km 39,2-39,3, retenční prostor 3700 m³, odvodnění komunikace v km 38,250 – 43,200 včetně mostu přes Vltavu, Čimické údolí, Drahaňské údolí, přilehlé svahy komunikace a MÚK Ústecká; regulovaný odtok 266 l/s, recipient Vltava. Areál DUN/RN slouží i jako retenční prostor, na odtoku bude osazen OLK.
- RN a DUN Ďáblice – umístěná v km 45,6 – 45,9 odvádí vody z komunikace mezi MÚK Ústecká a MÚK Březiněves (km 43,200 – 45,100), včetně přilehlých svahů a části MÚK Březiněves, a z rozšíření Prosecké radiály (D8) od MÚK Zdiby po MÚK Březiněves po cca km -3,400 Prosecké radiály (D8).

V místě křížení navrhované MÚK Březiněves s ul. Cínoveckou dojde ke křížení navrhovaných kanalizací se stávajícím kanalizačním systémem odvodňujícím ul. Cínoveckou (Proseckou radiálu). Stávající odvodnění této komunikace je vedeno do stávající DUN a přes retenční stoku do Mratínského potoka. V souvislosti s vybudováním stavby 519 se musí zkapacitnit i ul. Cínovecká (Prosecká radiála) ve směru k MÚK Zdiby*) resp. by mělo dojít k jejímu rozšíření, čímž dojde k navýšení množství srážkových vod. Součástí stavby 519 je úsek Prosecké radiály v km -2,000 až -4,870.

**) Pozn.: V rámci akce Úsek od MÚK Zdiby D8 MÚK Zdiby je ve výhledu navrženo odvodnění této křižovatky do areálu DUN a RN umístěného v prostoru MÚK Zdiby (recipient Přemyšlenský potok). Tím dojde ke zmenšení velikosti povodí, ze kterého dnes odtékají vody směrem k Praze.[8]*

Z důvodu navýšení odvodňovaného množství srážkových vod, kolize stávajícího odvodňovacího systému se stavbou MÚK Březiněves a vzhledem ke kvalitativnímu a kvantitativnímu stavu Mratínského potoka (vychází z prověření zatížení Mratínského potoka v zimním období chloridy ze solení) a kapacitě stávající DUN je navrženo převedení všech srážkových vod z povodí ul. Cínovecké (severně od křižovatky stavby č. 519 a ul. Cínovecké) do odvodňovacího systému staveb č. 519 a č. 520. Z tohoto důvodu je počítáno s nutností propojení kanalizací obou komunikací spojovací šachtou. Stavby tak vyvolají přeložku stávající

kanalizace v délce 940 m, která bude napojena na středovou kanalizaci stavby 519 s navrženou rozdělovací šachtou (v km 45,100).

S ohledem na kvalitativní a kvantitativní poměry v následném recipientu (Mratínský a Třeboradický potok) je odtok z prostoru MÚK Březiněves rozdělen mezi RN Ďáblice a RN 2 stavby 520. Přerozdělování vod mezi povodí DUN/RN Ďáblice a DUN/RN2 520 vychází z návrhu Koordinační vodohospodářské studie [7], ze souvisejícího rozšíření Prosecké radiály – výsledkem je nutnost převedení vod z povodí z ul. Cínovecké do odvodnění stavby D0 519/520. Z důvodu dodržení kvality jakosti vod v Mratínském potoku bude množství vod rozděleno v zimním období cca 50/50 % do DUN/RN Ďáblice a DUN/RN2 520. Provoz DUN/RN Ďáblice bude tedy rozdělen na letní a zimní. V letním provozu budou do nádrže odváděny srážkové vody z Prosecké radiály mezi MÚK Zdiby a MUK Březiněves a z části odvodňovaných ploch MÚK Březiněves. V zimním období se odváděné množství srážkových sníží o předpokládaných 50 % odvodňovaných ploch z Prosecké radiály, které se v rozdělovací komoře přeměrují do DUN+RN2 520.

Areál DUN/RN Ďáblice je rozdělen na 4 části: sedimentační (940 m³) – zachycovací (400 m³) - retenční (8400 m³, letní provoz) - rezervní objem retenční části (22 000 m³), regulovaný odtok do Mratínského potoka 200l/s.

- DUN+RN2 ze stavby 520 – dle výše zmíněných důvodů pro DUN/RN Ďáblice a souvisejícího nutného přerozdělování odvádění vod, je nutné zahrnout tuto stavbu již do výstavby úseku D0 519. Areál je umístěn v km 46,5 – 46,6 (D0 520), budou do ní odváděny vody ze stavby 520 z km 45,100- 46,600 a srážkové vody z převážné části MÚK Březiněves včetně přilehlých povodí. V zimním období budou do areálu odváděny vody z Prosecké radiály (cca 50 % odtoku). Objem retence 5100 m³, sedimentační části 500 m³, regulovaný odtok do Třeboradického potoka je navržen ve výši 80 l/s.

Hodnocení vlivů záměru na vody je obsahem kapitoly D.I.4.

B.III.3. ODPADY

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období výstavby mohou vznikat následující odpady:

- Odpady kategorie „ostatní“ – O: odpady vzniklé při samotné stavební činnosti (stavební a demoliční odpady) – beton, asfalt bez dehtu, železo a ocel, zemina a kameny, dále odpad z kácení dřevin, směsný komunální odpad atd.
- Odpady kategorie „nebezpečné“ – N: nátěrové hmoty, barvy, laky, kabely, směsný stavební odpad, sorbent, čisticí a filtrační materiály, eventuálně asfalt s dehtem.

V současném stupni přípravy záměru není možné specifikovat množství odpadů vzniklých v průběhu výstavby, projekt nakládání s odpady z výstavby bude součástí dalších stupňů projektové přípravy záměru. S ohledem na charakter stavby lze ale konstatovat, že **objemově nejvýznamnější** budou odpady ze skupiny 17 - zejména výkopová a těžená zemina, dále ze stavební činnosti či materiál z demolic.

Nakládání s odpady se bude v době realizace stavby řídit platnými legislativními předpisy, tj. zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy, tj. především vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady*.

Zařazování odpadu se bude provádět již dle Vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů) v platném znění (zařazování odpadu se do 31. prosince 2023 provádí dle vyhlášky č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů).

**Vyhláška č. 273/2021 Sb. je jako závazný dokument účinná od 7. 8. 2021, nicméně pro jednotlivé druhy odpadů, činnosti a nakládání má „dělenou účinnost“ definovanou v přechodných ustanoveních až do konce roku 2023. Vzhledem k předpokládanému termínu uvedení záměru do provozu v roce 2030 však již bude tato vyhláška plně závazná bez jakýchkoliv výjimek a možnosti uplatnění současných přechodných ustanovení.*

Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Provozovatel stavby povede průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 94 zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění, resp. dle § 26 vyhlášky č. 273/2021 Sb., v platném znění. V případě produkce více než 600 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu je původce povinen posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 95 odst. 3 tohoto zákona, resp. § 27 této vyhlášky. Ke kolaudaci budou následně předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů během stavebních prací a evidence odpadů z etapy stavebních prací.

Odpad bude v průběhu stavebních prací na staveništi tříděn podle kategorie a druhu. Ke shromažďování, resp. soustřeďování odpadů dle nové terminologie, jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky definované § 30 zákona č. 541/2020 Sb., resp. § 5 vyhlášky č. 273/2021 Sb. v platném znění. Dále bude vznikající odpad ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště k následnému odvozu. Přednostně budou odpady dále využity (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou původcem předávány v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech. Odvoz odpadu bude prováděn smluvně. Hierarchii nakládání s odpady lze dle preferencí definovat následovně:

- Předcházení vzniku odpadů
- Příprava k opětovnému použití
- Recyklace odpadů
- Jiné využití odpadů (např. energetické využití)
- Odstranění odpadů

Nebezpečné odpady, resp. odpady kategorie N definované § 7 zákona, budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Nebezpečné odpady budou rovněž náležitě označovány ve smyslu § 39 vyhlášky č. 273/2021 Sb. Nebezpečné odpady budou předávány původcem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech.

Základní přehled odpadů, které běžně vznikají při dopravních stavbách, je uveden v následující tabulce **Tab. 40**

Tab. 40 Zatřídění a způsob odstranění odpadů vznikajících při výstavbě – celkový přehled

Číslo*)	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
05 01	<i>Odpady ze zpracování ropy</i>			
05 01 05	uniklé (rozlité) ropné látky	N	biodegradace	útkapy, havárie z provozu stav. strojů
08 01	<i>Odpady z výroby, zpracování, distribuce a používání a odstraňování barev a laků – podle použitých barev</i>			
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	odpady z používání nátěrových hmot
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O	skládkování na skládkách S-OO	odpady z používání vodorozpustných nátěrových hmot
10 13	<i>Odpady z výroby cementu, vápna a sádry a předmětů a výrobků z nich vyráběných</i>			
10 13 14	Odpadní beton a betonový kal	O	recyklace	z provozu dočasné betonárny
12 01	<i>Odpady z tváření a z fyzikální a mechanické povrchové úpravy kovů a plastů</i>			
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O	recyklace	úprava kovových prvků stavby
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O	recyklace	úprava kovových prvků stavby
12 01 13	Odpady ze svařování	O	recyklace	svařování kovových prvků stavby
13 01	<i>odpadní hydraulické oleje - zatřídí původce odpadu</i>		regenerace (nakládání podle § 92 zákona č. 541/2020 Sb.)	ze stavebních strojů
13 02	<i>odpadní motorové, převodové a mazací oleje - zatřídí původce odpadu</i>			ze stavebních strojů
15 01	<i>Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)</i>			
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 02	Plastové obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 03	Dřevěné obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 04	Kovové obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 05	Kompozitní obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 06	Směsné obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 07	Skleněné obaly	O	recyklace	třídění odpadů
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	skládkování na skládkách S-NO	třídění odpadů
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlak. nádob	N	skládkování na skládkách S-NO nebo zpětný odběr	třídění odpadů
15 02	<i>Absorpční činnidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy</i>			
15 02 02	absorpční činnidla, filtrační materiály (vč. olej. filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	spalování, skládkování na skládkách S-NO	znečištěné dřevní piliny, písek, fibroil, Vapex, hadry – havárie; odstranění asfaltových emulzí při pokládání vozovek
15 02 03	Absorpční činnidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O	spalování, skládkování na skládkách S-OO	znečištěné materiály
16 01	<i>Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (vč. stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby</i>			
16 01 03	Pneumatiky	O	recyklace	pneumatiky (poškozené či zničené)
16 01 07	Olejevé filtry	N	recyklace	údržba strojů
16 01 13	Brzdové kapaliny	N	recyklace	údržba strojů
16 06	<i>Baterie a akumulátory</i>			
16 06 01	Olovené akumulátory	N	zpětný odběr	provoz vozidel
17 01	<i>Beton, cihly, tašky a keramika</i>			
17 01 01	Beton	O	recyklace	demolice betonových konstrukcí, podezdívky, propusty aj.
17 01 02	Cihly	O	recyklace	demolice zděných konstrukcí
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O	skládkování	kameninové potrubí, demolice objektů v zahrádkářské kolonii
17 01 06	Směsí nebo oddělené frakce betonu, cihel,	N	skládkování na skládkách S-NO	zbytky stavebního odpadu

Číslo*)	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Činnost, při níž vzniká odpad
	tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky			
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keram. výrobků neuvedené pod č. 17 01 06	O	skládkování	zbytky stavebního odpadu
17 02	<i>Dřevo, sklo a plasty</i>			
17 02 01	Dřevo	O	opětne využití jako masivní dřevo, štěpkování, spalování	oplocení, dřevěné chatky, kůlny, aj.
17 02 02	Sklo	O	recyklace	demolice
17 02 03	Plasty	O	recyklace, skládkování	demolice, plastové potrubí, směrové sloupky, aj.
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky ...	N	skládkování na skládkách S-NO	přeložky vodovodního potrubí z PVC, dřevěné impregnované sloupky, apod.
17 03	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>			
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	skládkování na skládkách S-NO	event. vrstva s dehtovým pojivem v konstrukci rozebíraných vozovek
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	recyklace, opětovné využití	frézování a demolice vozovek, zbytky z čištění strojů
17 04	<i>Kovy (včetně jejich slitin)</i>			
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O	recyklace	kabely, kovové konstrukce
17 04 02	Hliník	O	recyklace	demolice konstrukcí
17 04 05	Železo a ocel	O	recyklace, znovupoužití	demolice ocelových konstrukcí, odstranění svodidel, sloupky, aj.
17 04 07	Směsné kovy	O	recyklace	dopravní značky aj.
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	demontáž inž. sítí – staré kabely
17 04 11	Kabely neuvedené pod č. 17 04 10	O	recyklace, skládkování	demontáž inž. sítí – novější metalické a optické kabely
17 05	<i>Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina</i>			
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	dekontaminace oprávněnou osobou, skládkování	výkopy kontaminované zeminy
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O	znovuvyužití	výkopy, rozebírané podsypy vozovky
17 06	<i>Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu</i>			
17 06 03, 17 06 04	Izolační materiály – zařídí původce odpadu	O, N	skládkování	izolační materiály
17 09	<i>Jiné stavební a demoliční odpady</i>			
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	skládkování na skládkách S-NO	vybourané neroztříděné materiály
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 17 09 01, 170902 a 170903	O	skládkování	vybourané neroztříděné materiály bez nebezpečných příměsí
20 02	<i>Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)</i>			
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování, štěpkování, mulčování	pařezy a dřevní hmota z vykácené zeleně
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O	skládkování	údržba zeleně
20 03	<i>Ostatní komunální odpady</i>			
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	skládkování, spalování	odpady ze zařízení stavenišť
20 03 03	Uliční smetky	O	skládkování, spalování	údržba komunikací, odpad z vpustí
20 03 04	Kal ze septiků a žump	O	skládkování, kompostování (odstraní pronajímatelem WC)	odpad z chemických WC na zařízení stavenišť

Pozn.: O ... ostatní odpad, N ... nebezpečný odpad *) Katalogové číslo odpadu

✓ **Z bilance zemín [1] [2][6]** vyplývá významný přebytek zeminy (až 4,9 mil. m³). To je dáno vedením úseků D0 518 a 519 v zářezech a v tunelech.

Úsek D0 518 ... přebytek zeminy cca 2,4 mil. m³

Úsek D0 519 ... přebytek zeminy cca 2,5 mil. m³

Celkem D0 518 + D0 519 ... přebytek zeminy cca 4,9 mil. m³

Na staveništi budou ponechány vhodné zeminy do konstrukcí komunikací, zásypů a násypů, zásypu tunelů. Pro snížení přebytků lze uvažovat také využití pro případné terénní úpravy (zemní valy, modelace terénu). Přebytečná zemina může být nabídnuta k využití na jiných stavbách (to vše v souladu s plněním zákonných požadavků vztahujících se k tomuto způsobu využití odpadu – např. vedení evidence o odpadech, splnění požadavků vyhlášky č. 273/2021 Sb. aj.), zbylé množství bude určeno k uložení na skládku. Vhodnost výkopové zeminy k dalšímu využití určí inženýrsko-geologický průzkum v navazující PD (stavební kámen, netříděný lomový kámen, vhodné zeminy a podmíněně vhodné). V úseku D0 518 je dle archivních podkladů přibližně 50 % materiálu z celkového množství přebytku zeminy v tomto úseku stanoveno jako vhodné materiály. V úseku D0 519 lze dle dostupných podkladů předpokládat přibližně 70 % materiálu z celkového množství přebytku zeminy v tomto úseku jako vhodné až podmíněně vhodné materiály (podle dalších vlastností se rozhodne, zda lze použít materiál přímo bez úpravy nebo zda se musí upravit). Dle inženýrsko-geologických rozborů v dalším stupni PD bude upřesněna bilance zemín vhodných pro další zpracování.

S ohledem na možnost odvozu nadbytečné nevyužité zeminy lodní dopravou se nabízí širší možnosti finálního využití na jiných stavbách, či uložení na skládky v širším okolí, tedy nejen ve vazbě na nejbližší okolí po silniční síti. Pro navazující přípravu záměru je doporučeno zpracovat koncepční studii nakládání s přebytečnou zemínou, a to i s ohledem na kumulaci s přebytečnou zemínou z připravovaného návazného úseku D0 520, v rámci samostatné dokumentace, která by postihla tyto a další velké plánované stavby ŘSD ve Středočeském kraji či stavby jiných investorů. Materiál lze využít například pro rekultivaci skládek odpadu či lokalit těžby surovin, které eviduje Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského a které by bylo možno konkrétně určit až dle data skutečné realizace staveb. Dále bude pravděpodobně nutno uvažovat s uložení přebytečného materiálu na předem připravené pozemky s tím, že budou určeny jako zemníky pro využití v následujících letech, nebo budou uloženy trvale a následně rekultivovány.

Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami. V případě zjištěné kontaminace je nutno provést standardní rozbor materiálu na kontaminaci a následně na základě výsledku tohoto rozboru materiál zařadit jako druh 17 05 03* (zemina a kamení obsahující nebezpečné látky) a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. uložit na skládce nebezpečných odpadů, popř. využít biodegradace).

Pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech. Pro předání odpadu oprávněné osobě je nutné zjistit jeho kvalitu, a to podle postupů daných vyhláškou č. 273/2021 Sb.:

- např. v případě předání odpadu po zasypání (dříve využití odpadu na povrchu terénu) musí odpad splňovat limity, které jsou stanoveny v Příloze č. 5 (tab. 5.1, 5.2 a 5.3) vyhlášky č. 273/2021 Sb. Zároveň v případě, že se na jednom místě využije k zasypání více než 1000 t odpadu, je nutné pro takovou činnost zpracovat hodnocení rizika podle § 6 odst.6 vyhlášky č. 273/2021 Sb.

- pokud jsou překročeny limity ukazatelů uvedených v tab. 5.1, 5.2 a 5.3 Přílohy č. 5 vyhlášky č. 273/2021, je nutné s odpadem nakládat dle jeho skutečných vlastností a předat ho do zařízení k tomu určenému (např. zařízení skládka, biodegradace apod.).

✓ **Demolice** budou prováděny postupně po částech a vybouraný materiál bude separován podle jednotlivých druhů tak, aby jej bylo možné využít jako druhotnou surovinu. Hlavními druhy odpadů, které mohou při této činnosti vznikat, jsou dřevo, beton, cihly, kámen, ocel, hliníkový a pozinkovaný plech, drátěné pletivo, sklo, aj. Jedná se převážně o odpady kategorie ostatní odpad. Odpad, který nebude možno opětovně využít či recyklovat, bude uložen na skládku kategorie S-OO, v případě příměsí nebezpečných odpadů na skládku kat. S-NO. Předpokládaný rozsah demolic je uveden v kap. D.I.9.

✓ Většinu **odpadů ze stavby** je možné po separaci materiálu recyklovat, proto se doporučuje, aby původce odpadu používal technologie s využitím recyklace. Hlavním recyklovatelným odpadem budou živičné vozovky (recyklace na místě nebo v obalovně pro opětovné využití živičných směsí), beton (předrtit na požadovanou frakci a poté využít jako kamenivo), ocel a železo (zpracovat v příslušné firmě jako kovový šrot), plasty, kabely (recyklace jako kovový šrot a plasty).

✓ **Dřevní hmotu a odpad z vykáčené zeleně** (větvě, keře) se doporučuje štěpkovat na stavbě a použít ke zkvalitnění povrchu násypových a zářezových svahů nebo využít k mulčování a kompostování. Pařezy budou frézovány nebo vykopány a uloženy na skládku. Kvalitní stromy mohou být využity jako dřeviny a postoupeny právníckým či fyzickým osobám, nejedná se o odpad, takové nakládání s pokácenými dřevinami nepodléhá zákonu o odpadech. Předpokládaný rozsah vykáčené zeleně je uveden v kap. D.I.7.

✓ Odpad z chemických WC lze předpokládat v místech zařízení staveniště. Tento odpad bude předán do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu.

✓ Směsný komunální odpad bude předán do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu.

✓ Nebezpečné odpady mohou vznikat při výstavbě mostů a tunelů (odpady z provádění nátěrových prací, izolace), při úkapech pohonných hmot a olejů ze stavebních strojů (tomu lze zabránit udržováním stavebních strojů a zařízení v dobrém technickém stavu – zodpovídá zhotovitel stavby), event. při rozebírání starých asfaltových vozovek s obsahem dehtu.

Nakládání s nebezpečnými odpady bude realizováno dle postupů stanovených platnou legislativou, viz výše v textu této kapitoly. Ropné látky mohou být likvidovány biodegradací, znečištěné čisticí tkaniny apod. mohou být spáleny (pouze v zařízení k tomu určeném). Eventuální zbytky izolací s příměsí nebezpečných látek a zbytky nátěrových materiálů budou uloženy na skládku typu S-NO.

OBDOBÍ PROVOZU

Provozovatel komunikace jakožto původce odpadu je povinen zajistit odstranění odpadů vznikajících při provozu komunikace. Pro nakládání s odpady platí stejná ustanovení uvedená v části pro období výstavby.

Období provozu nové komunikace negeneruje významnou produkci odpadů. Odpady budou vznikat z činností, které vyplývají z údržby a úklidu vozovek a tunelů, a provozu silnice. Jedná se zejména o následující činnosti:

- provoz dopravy a úklid plochy vozovek (zbytky pneumatik, uliční smetky, polyetylenové patníky, kovy z havarovaných vozidel, uhynulá zvířata apod.). *Na odstraňování těl uhynulých zvířat se z. o odpadech nevztahuje, je třeba postupovat dle z. č. 166/1999 Sb. (veterinární zákon).*
- úklid a údržba tunelů, odpadní vody z nádrží pro zachycení znečištěných vod z tunelu
- údržba – seřezávání krajnic, středního pásu (zemina, klest z prořezávání keřů a stromů, odpad ze sekání trávy apod.)
- stavebně-údržbářské činnosti při opravě vozovky, svahů silnice a objektů (např. stavební suť, výkopová zemina, materiál z demolice vozovek, apod.)
- vodohospodářské činnosti (např. různé druhy kalů z propustků, sedimentačních nádrží, mostků a příkopů apod.)
- provádění oprav doplňkových konstrukcí, jakými jsou silniční svodidla a zábradlí (např. nádoby železné i plastové se zbytky barev a jiných škodlivin, ředidla, textilní materiál znečištěný různými škodlivinami, dřevěné ořezky a piliny, apod.).

Produkce odpadů je spojena také s havarijními situacemi, se kterými souvisí únik kontaminujících kapalin z poškozených vozidel do okolního prostředí. Odpadem vzniklým v těchto situacích jsou použité materiály pro zachycování olejů, zemina znečištěná ropnými látkami, směsi olejů s vodou apod. V případě úniku ropných látek se jedná o nebezpečné odpady, u nichž musí být zajištěno zneškodnění osobou oprávněnou nakládat s nebezpečným odpadem.

Zatřídění uvedených odpadů podle Katalogu odpadů je uvedeno v Tab. 41. Uváděné množství odpadů (dle údajů z roku 2022 od SSÚD 8 Rudná – roční průměrné množství) je nutné považovat za orientační, je použito na základě analogie s podobnými stavbami. Skutečné hodnoty produkce odpadů budou vyčísleny v navazující PD a stanoveny z evidence odpadového hospodářství správce daného úseku silničního okruhu. O nakládání s odpady a způsobu jejich odstranění bude vedena evidence v souladu s § 15 zákona 541/2020 Sb., o odpadech.

Tab. 41 Průměrné množství odpadů vzniklých při provozu komunikace za jeden rok (t/rok)

Název odpadu	Kód druhu odpadu	Kategorie odpadu	t/rok
Směs plastů	17 02 03	O	3,33
Vapex	15 02 02	N	3,14
Oleje	13 01, 13 02	N	0,6
Pneumatiky	16 01 03	O	4,96
Železný šrot	17 04 05	O	4,46
Uliční smetky	20 03 03	O	16,17
Zelený odpad	20 02 01	O	39,98

Pozn.: O - ostatní odpad, N - nebezpečný odpad

B.III.4. OSTATNÍ EMISE A REZIDUA

B.III.4.1 HLUK

OBDOBÍ VÝSTAVBY

V období stavebních prací dojde na časově omezené období ke zhoršení hlukové zátěže v prostoru stavby a jeho blízkém okolí. Posouzení hluku ze stavební činnosti je vyhodnoceno na základě akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., 04/2023) v příl. B.2 dokumentace. Základní předpoklady pro posouzení výstavby byly převzaty ze Zásad organizace výstavby zpracovaných pro potřeby EIA [6]. Podrobné zásady organizace výstavby budou předmětem navazujících stupňů projektové dokumentace, na jejichž podkladě bude zpracována aktualizovaná hluková studie pro výstavbu.

Pracovní doba na stavbě se předpokládá 10 hodin denně v období od 7 do 21 h (předpoklad na straně bezpečnosti posuzování).

Trasy a intenzity obslužné staveništní dopravy

Uvažované trasy a intenzity obslužné staveništní dopravy jsou popsány dle předběžného projektu ZOV [6] v kapitole B.II.6. Dle uvedeného podkladu byla pro přepravní trasy na úseku D0 518 stanovena intenzita 45 nákladních vozidel/1 h, tj. 45 příjezdů/1 h a 45 odjezdů/1 h, při které nedochází k překračování hygienického limitu. Na úseku D0 519 byla intenzita nákladní dopravy pro odvoz přebytečné zeminy v rámci přepravních tras stanovena i při zohlednění kumulativního souběhu s výstavbou navazujícího úseku D0 520 (není součástí záměru), a to při uvažování zatíženějšího scénáře tunelové varianty stavby D0 520, na celkem 112 nákladních vozidel/hodinu pro trasu po D8. Výpočtem bylo prokázáno, že tímto dopravním zatížením nedochází k překračování hygienických limitů hluku. Na ostatních vytipovaných příjezdových a odvozových trasách pro úsek D0 519 nejsou v této fázi projektu přesné počty nákladních vozidel zatím známy. Proto byly stanoveny maximální intenzity staveništní dopravy, aby na sledovaných úsecích komunikací nebyl překročen příslušný hygienický limit z provozu silniční dopravy, resp. aby emisně nedocházelo k nárůstu $L_{Aeq,T}$ vlivem provozu nákladní staveništní dopravy oproti výhledovému stavu bez zprovoznění záměru.

Výsledky popisovaného výpočtu uvádí následující tabulky. Stanovené maximální intenzity staveništní dopravy na úseku D0 519 na dotčených komunikacích jsou uvedeny v kap. D.I.3 a také v kap. 12 Hlukové studie v příl. B.2 dokumentace.

D0 518 Jak je uvedeno v kap. B.II.6, odvoz přebytečné zeminy bude rozdělen na dvě hlavní přepravní trasy: (i) nákladní automobilová doprava v trase stavby a dále po dálnici D7, resp. alternativně po dálnici D0 a dále po dálnici D6 nebo D5, (ii) přebytečná zemina z tunelů Suchdol a Rybářka šachtou a štolou na lodní dopravu po Vltavě. Hlavní přepravní trasa pro dovoz materiálu na stavbu D0 518 vede po dálnici D7, resp. alternativně po dálnicích D0 a D6/D5. Další distribuce materiálů od dálnice D7 už bude vedena v prostoru stavby.

D0 519 Jak je uvedeno v kap. B.II.6, odvoz přebytečné zeminy bude zajištěn v trase stavby a dále po dálnici D8, přičemž zemina z úseku od dálnice D8 k mostu přes Dražanské údolí bude odvážena ihned po vytěžení, zatímco zemina v úseku od mostu přes Dražanské údolí k mostu přes Vltavu bude uložena na mezideponii a odvezena až po zprovoznění mostů přes Čimické a

Drahanské údolí pro účely provozu stavební techniky. Pro dovoz materiálu bude hlavní přepravní trasa vedena po dálnici D8 a dále po trase stavby. Protože výstavba mostu přes Drahanské údolí bude časově náročná, je nutné uvažovat přístupovou trasu pro přepravu materiálu k úseku mezi mostem přes Vltavu a přes Drahanské údolí vedenou mimo trasu stavby – je uvažováno s opuštěním stavebního koridoru v prostoru MÚK Ústecká a dalším pokračováním po místních komunikacích ve dvou alternativách: (i) po ulici Spořická nebo (ii) ulicemi Čimická a K Ládví. Obě tyto varianty pokračují ulicemi Ústecká k MÚK Ústecká, kde navazují na hlavní přepravní trasu. Alternativně byla z akustického hlediska prověřena pro dovoz materiálu doplňková trasa po silnici II/608 s napojením přes MÚK Zdiby na dálnici D8. Při výstavbě bude kladen důraz na maximální trasování staveništní dopravy mimo zástavbu. Tato alternativa je prověřena z toho důvodu, aby při případném využití této trasy byly zřejmé limity jejího využití.

Tab. 42 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,16h}$ z provozu staveništní dopravy na pozemních komunikacích v zájmovém území – úsek D0 518

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénním [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,16h}$ v denní době [dB]					Hyg. limit Den [dB]
		Stav D	Výhledový stav se staveništní dopravou - varianta D7*	Výhledový stav se staveništní dopravou – var.D5/D6**	Příspěvek vlivem provozu staveništní dopravy – var. D7	Příspěvek vlivem provozu staveništní dopravy – var. D5/D6	
Hostivice_607	5	54,9	54,9	55,2	0,0	0,3	60
Predni_Kopanina_170	4,5	48,3	48,3	48,3	0,0	0,0	60
Predni_Kopanina_192	2	49,2	49,3	49,2	0,1	0,0	60
Predni_Kopanina_61	5	52,1	52,2	52,1	0,1	0,0	60
Predni_Kopanina_7	2	69,7	69,7	69,7	0,0	0,0	68
Repy_399	5	59,0	59,0	59,1	0,0	0,1	60
Repy_427	3,5	70,0	70,0	70,0	0,0	0,0	68
Ruzyne_17	2	67,7	67,7	67,7	0,0	0,0	68
Ruzyne_533	6	63,7	63,7	63,8	0,0	0,1	68
Ruzyne_837	4,5	59,0	59,0	59,3	0,0	0,3	60
Ruzyne_838	4,5	55,8	55,8	56,0	0,0	0,2	60
Ruzyne_899	14	59,0	59,0	59,1	0,0	0,1	68
Ruzyne_946	11	63,4	63,4	63,4	0,0	0,0	68
Ruzyne_Drnovska	20	59,3	59,3	59,5	0,0	0,2	60
Sobin_163	7	56,7	56,7	56,9	0,0	0,2	68
Sobin_191	15	57,3	57,3	57,5	0,0	0,2	68
Trebonice_95	5	57,7	57,9	58,0	0,2	0,3	68
Knezivkas_283	5	62,6	62,9	62,6	0,3	0,0	68
Zlicin_255_a	2	58,3	58,3	58,5	0,0	0,2	68
Zlicin_255_b	7	58,8	58,8	59,0	0,0	0,2	68
Zlicin_436	13	62,1	62,1	62,3	0,0	0,2	68
Zlicin_483	3	57,5	57,5	57,7	0,0	0,2	68
Rudna_392***	5	65,0	65,0	65,2	0,0	0,2	68

Poznámka:

* Pro převoz materiálu na stavbu a odvoz přebytečné zeminy nákladní dopravou je uvažována dálnice D7.

** Pro převoz materiálu na stavbu a odvoz přebytečné zeminy nákladní dopravou je uvažována dálnice D0 s navázáním na dálnici D6 nebo D5.

***Výpočtový bod byl doplněn pro posouzení hluku z provozu staveništní dopravy na dálnici D5. Jedná se o bod umístěný před objektem k bydlení v Lukách čp. 392, Rudná. Na straně bezpečnosti výpočtu byl pro posouzení staveništní dopravy uvažován stav bez zkapacitnění D5.

Tab. 43 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,16h}$ z provozu staveništní dopravy na pozemních komunikacích v zájmovém území – úsek D0 519

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,16h}$ v denní době [dB]					Hygien. limit Den [dB]
		Stav D	Výhledový stav se staveništní dopravou - varianta Spořická*	Výhledový stav se staveništní dopravou - varianta Čimická**	Příspěvek vlivem provozu staveništní dopravy - varianta Spořická	Příspěvek vlivem provozu staveništní dopravy - varianta Čimická	
Bohnice_177	6,5	63,3	63,3	63,3	0,0	0,0	68
Brezineves_12	2,0	63,6	63,6	63,6	0,0	0,0	68
Brezineves_163a	5,0	52,1	52,7	52,7	0,6	0,6	68
Brezineves_163b	5,0	54,0	54,4	54,4	0,4	0,4	68
Čimice_130	2,0	68,6	68,6	68,6	0,0	0,0	68
Čimice_218	4,5	52,6	52,6	52,7	0,0	0,1	68
Čimice_29	2,5	67,0	67,0	67,1	0,0	0,1	68
Čimice_442	5,5	62,0	62,0	62,1	0,0	0,1	68
Čimice_817a	2,0	53,5	53,5	53,6	0,0	0,1	68
Čimice_817b	3,0	58,5	58,5	58,6	0,0	0,1	68
Čimice_910	4,5	36,8	36,9	36,9	0,1	0,1	68
Dolní_Chabry_1075/1	4,0	62,8	62,8	62,8	0,0	0,0	68
Dolní_Chabry_323	5,0	66,7	66,7	66,7	0,0	0,0	68
Dolní_Chabry_458	4,5	62,3	62,4	62,4	0,1	0,1	68
Dolní_Chabry_59a	2,0	40,1	40,1	40,1	0,0	0,0	68
Dolní_Chabry_59b	4,5	43,6	43,7	43,7	0,1	0,1	68
Dolní_Chabry_720	5,5	65,7	65,7	65,7	0,0	0,0	68
Dolní_Chabry_751	3,0	64,0	64,1	64,0	0,1	0,0	68
Dolní_Chabry_917	1,5	69,9	69,9	69,9	0,0	0,0	68
Zdíby_24_JK	2,0	68,6	68,6	68,6	0,0	0,0	68
Zdíby_286	5,0	48,5	48,6	48,6	0,1	0,1	68
Zdíby_43	5,0	67,0	67,0	67,0	0,0	0,0	68
Zdíby_9	2,0	68,0	68,0	68,0	0,0	0,0	68
Klicany_68	5,0	64,4	64,9	64,9	0,5	0,5	68

Poznámka:

* Pro převoz materiálu na stavbu v úseku od mostu přes Vltavu k mostu přes Dražanské údolí je od MÚK Ústecká uvažována trasa po ulicích Ústecká – Spořická.

** Pro převoz materiálu na stavbu v úseku od mostu přes Vltavu k mostu přes Dražanské údolí je od MÚK Ústecká uvažována trasa po ulicích Ústecká – K Ládví – Spořická.

Nasazení strojů a staveništní mechanizace/vstupní parametry

Plochy pro zařízení stavenišť budou umístěny do míst maximálního soustředění stavebních prací s dobrým příjezdem z veřejných komunikací určených k provozování nákladní dopravy. Jako hlavní zařízení stanoviště jsou navrženy plochy umístěné v prostoru trvalého záboru uvnitř mimoúrovňových křižovatek Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol, Rybářka, Čimice, Ústecká a

Březiněves, a při přivaděči Rybářka. Ostatní navrhované plochy zařízení staveniště budou umístovány poblíž stavenišť v trase záměru.

Stavební stroje použité v rámci provedeného výpočtu ve 3D výpočtovém modelu a jejich akustické parametry jsou uvedeny v následující tabulce. Ta uvádí odhadovaný počet kusů těžké stavební mechanizace typické pracovní skupiny, která bude nasazena v typickém úseku trasy liniové stavby. Níže uvedené nasazení stavebních strojů bylo v rámci provedeného výpočtu uvažováno u každé z nejbližších hodnocených obcí.

Tab. 44 Seznam strojů používaných při stavební činnosti

Charakteristika činnosti na staveništi	Zdroje hluku	Počet kusů	Hladina akustického výkonu [dB]	Doba provozu strojů a zařízení
Přípravné a zemní práce	grejdr	2	107	10 h
	dozer	2	112	
	Pásové/kolové rypadlo	4	101	
	nakladač	1	105	
	nákladní vozidlo	40 jízd/1 h (jedním směrem) ^{*)}		
Provádění betonových konstrukcí mostů, tunelů apod.	pilotovací souprava	4	112	10 h
	autojeřáb	2	102	
	čerpadlo na beton	2	94	
	nákladní vozidlo	20 jízd/1 h (jedním směrem)		
Provádění konstrukčních vrstev vozovek	grejdr	2	107	10 h
	vibrační válec	2	109	
	finišer	1	107	
	nákladní vozidlo	10 jízd/1 h (jedním směrem)		

^{*)} Pozn. Jedná se o odhadovaný počet vozidel pohybujících se po staveništi v typickém úseku stavby.

V rámci akustického posouzení jsou v příl. B.2. navržena nutná protihluková opatření při stavební činnosti:

- omezení doby a počtu nasazení stavebních strojů
- návrh dočasných mobilních protihlukových stěn

Výsledky výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A při zohlednění navržených protihlukových opatřeních v kontrolních výpočtových bodech prezentují následující tabulky, a to:

- pro stavební přípravné a zemní práce
- pro stavební práce v rámci pilotáže betonových konstrukcí mostů, PHS, apod.
- pro stavební práce v rámci betonáže betonových konstrukcí tunelů apod.
- realizaci konstrukčních vrstev vozovek

Pro úsek D0 518 byla s ohledem na rozsah prací posouzena zvlášť etapa pilotáže a betonáže v rámci betonových konstrukcí stavebních objektů. Naopak na úsek D0 518 není zvlášť posouzena realizace konstrukčních vrstev vozovek, neboť je již posouzena v rámci hlučnějších etap výstavby.

Hygienický limit hluku pro stavební činnost činí pro den $L_{Aeq,14h} = 65$ dB.

Poznámka: Způsob využití objektu dle KN v následujících tabulkách označuje využití objektu zjištěný na základě elektronického výpisu z katastru nemovitostí, stav k 04/2023.

Tab. 45 Výsledky výpočtu ekv. hl. akust. tlaku A v kontrolních výp. bodech pro stavební přípravné a zemní práce a pro stavební práce v rámci betonáží tunelů apod. – úsek D0 518

Adresa	Výška bodu nad terénem (m)	Způsob využití dle KN	Přípravné a zemní práce Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]	Betonové konstrukce tunelů, mostů Betonáž Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]
Bicanova 903, Horoměřice	1,5	Bytový dům	56,1	49,6
K Vodárně 904, Horoměřice, jižní fasáda	4,5	Bytový dům	60,4	52,2
K Vodárně 904, Horoměřice, východní fasáda	4,5	Bytový dům	60,7	52,9
Kamýcká 64/151a, Praha–Suchdol, JZ fasáda	1,5	Objekt k bydlení	58,9	51,9
Kamýcká 64/151a, Praha–Suchdol, JZ fasáda	1,5	Objekt k bydlení	58,8	53,8
Kamýcká 64/151a, Praha–Suchdol, JZ fasáda	4,5	Objekt k bydlení	64,3	57,5
K Osmidomkům 1024/1, Praha–Suchdol	1,5	Bytový dům	58,0	53,0
K Osmidomkům 1024/1, Praha–Suchdol	4,5	Bytový dům	64,6	58,2
K Osmidomkům 1033/3, Praha–Suchdol	1,5	Rodinný dům	57,5	54,3
K Osmidomkům 1033/3, Praha–Suchdol	4,5	Rodinný dům	63,0	60,4
Kamýcká 712/145, Praha–Suchdol, SZ fasáda	4,5	Objekt k bydlení	62,0	59,1
Kamýcká 712/145, Praha–Suchdol, SZ fasáda	7,5	Objekt k bydlení	63,6	60,3
Kamýcká 712/145, Praha–Suchdol, SV fasáda	4,5	Objekt k bydlení	61,7	58,3
Kamýcká 712/145, Praha–Suchdol, SV fasáda	7,5	Objekt k bydlení	63,4	59,8
Dvorská 741/16, Praha–Suchdol	4,5	Objekt k bydlení	64,8	64,6
Dvorská 12/6, Praha–Suchdol	3,5	Objekt k bydlení	62,7	62,7
Dvorská 12/6, Praha–Suchdol	6,5	Objekt k bydlení	63,9	63,8
Na Mírách 421/22, Praha–Suchdol, Z fasáda	2,5	Objekt k bydlení	64,5	62,1
Na Mírách 421/22, Praha–Suchdol, S fasáda	2,5	Objekt k bydlení	63,6	60,0
Na Mírách 421/22, Praha–Suchdol, J fasáda	2,5	Objekt k bydlení	63,9	60,9
Na Mírách 421/22, Praha–Suchdol, V fasáda	2,5	Objekt k bydlení	58,8	54,4
Na Mírách 759/20, Praha–Suchdol, SZ fasád	2,0	Objekt k bydlení	60,6	55,4
Na Mírách 759/20, Praha–Suchdol, SZ fasád	5,0	Objekt k bydlení	64,3	59,4
Na Mírách 759/20 Praha–Suchdol, SV fasád	5,0	Objekt k bydlení	64,8	59,6
Na Mírách 759/20, Praha–Suchdol, SV fasád	2,0	Objekt k bydlení	60,7	55,0
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, Z fasáda	3,5	Objekt k bydlení	62,9	61,8
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, Z fasáda	7,0	Objekt k bydlení	63,5	61,9
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, Z fasáda	10,0	Objekt k bydlení	63,4	60,7
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, Z fasáda	3,5	Objekt k bydlení	62,0	60,1
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, Z fasáda	7,0	Objekt k bydlení	63,4	60,2
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, S fasáda	10,0	Objekt k bydlení	64,6	64,0
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, S fasáda	10,0	Objekt k bydlení	64,5	63,9
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, J fasáda	3,5	Objekt k bydlení	61,8	58,1
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, J fasáda	7,0	Objekt k bydlení	64,5	59,9
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, J fasáda	10,0	Objekt k bydlení	63,6	57,9

Adresa	Výška bodu nad terénem (m)	Způsob využití dle KN	Přípravné a zemní práce Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]	Betonové konstrukce tunelů, mostů Betonáž Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, J fasáda	3,5	Objekt k bydlení	61,1	56,9
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, V fasáda	10,0	Objekt k bydlení	63,2	60,9
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, V fasáda	3,5	Objekt k bydlení	61,6	59,3
Suchdolská 692/49, Praha–Suchdol, V fasáda	7,0	Objekt k bydlení	63,4	60,0
Suchdolská 532/45, Praha–Suchdol	4,5	Objekt k bydlení	61,8	55,2
Armádní 778/18, Praha–Suchdol	4,5	Objekt k bydlení	62,3	58,2
Armádní 778/18, Praha–Suchdol	1,5	Objekt k bydlení	61,3	56,9
K Drsnici 1290/19, Praha–Suchdol	4,5	Rodinný dům	59,0	55,6
K Drsnici 1290/19, Praha–Suchdol	1,5	Rodinný dům	56,7	53,1
OB bez čp / č. ev., parc. č. 2281/7, Suchdol, západní fasáda	1,5	Objekt k bydlení	62,9	53,7
OB bez čp / č. ev., parc. č. 2281/7, Suchdol, východní fasáda	1,5	Objekt k bydlení	61,1	53,4
Havraní 1134/4, Praha–Suchdol	1,5	Rodinný dům	56,4	52,4
Havraní 1134/4, Praha–Suchdol	4,5	Rodinný dům	59,6	55,4
Havraní 1192/12, Praha–Suchdol	1,5	Objekt k bydlení	58,3	53,2
Havraní 1192/12, Praha–Suchdol	4,5	Objekt k bydlení	59,6	54,8
U Roztockého háje 1324/4, Praha–Such., 1NP	2,0	Rodinný dům	59,1	55,6
U Roztockého háje 1324/4, Praha–Such., 2NP	5,0	Rodinný dům	60,4	56,0
U Roztockého háje 1324/4, Praha–Such., 3NP	8,0	Rodinný dům	60,3	56,2
U Roztockého háje 1003/1, Praha–Suchdol	3,0	Objekt k bydlení	62,7	57,3
U Roztockého háje 1003/1, Praha–Suchdol	6,5	Objekt k bydlení	63,5	59,4
OB bez čp / č. ev., parc. č. 2286/5, Suchdol, severní fasáda	1,5	Objekt k bydlení	61,1	52,3
OB bez čp / č. ev., parc. č. 2286/5, Suchdol, západní fasáda	1,5	Objekt k bydlení	61,7	52,3
Na Rybářce 217/2, Praha–Suchdol, Z fasáda	9,5	Objekt k bydlení	64,6	61,9
Na Rybářce 217/2, Praha–Suchdol, J fasáda	3,5	Objekt k bydlení	58,3	55,3
Na Rybářce 217/2, Praha–Suchdol, J fasáda	6,5	Objekt k bydlení	61,0	59,4
Na Rybářce 238/10, Praha–Suchdol	4,5	Rodinný dům	61,6	57,1
Na Rybářce 238/10, Praha–Suchdol	7,5	Rodinný dům	63,7	58,7
Na Rybářce 202/45, Praha–Suchdol, S fasáda	4,0	Objekt k bydlení	57,9	53,7
Na Rybářce 202/45, Praha–Suchdol, J fasáda	4,0	Objekt k bydlení	60,9	56,9
Na Rybářce 202/45, Praha–Suchdol, J fasáda	7,0	Objekt k bydlení	64,1	61,0
Na Rybářce 198/41, Praha–Suchdol	3,5	Objekt k bydlení	58,2	52,4
Na Rybářce 198/41, Praha–Suchdol	6,0	Objekt k bydlení	63,3	58,6
Na Rybářce 198/41, Praha–Suchdol	9,0	Objekt k bydlení	64,6	59,3
Na Rybářce 105/9, Praha–Suchdol	2,0	Objekt k bydlení	57,7	51,5
Na Rybářce 105/9, Praha–Suchdol	5,0	Objekt k bydlení	63,5	58,9
Kamýčká 243/4, Praha–Suchdol	4,5	Bytový dům	54,9	48,2

Adresa	Výška bodu nad terénem (m)	Způsob využití dle KN	Přípravné a zemní práce Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]	Betonové konstrukce tunelů, mostů Betonáž Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]
Kamýcká 243/4, Praha–Suchdol	11,5	Bytový dům	60,1	51,4
Kamýcká 243/4, Praha–Suchdol	14,5	Bytový dům	61,2	52,2
Kamýcká 1105/25, Praha–Suchdol	1,5	Rodinný dům	51,6	44,2
Kamýcká 1105/25, Praha–Suchdol	4,5	Rodinný dům	52,7	45,6
Kamýcká 34/19, Praha–Suchdol	2,0	Rodinný dům	52,3	45,8

Tab. 46 Výsledky výpočtu ekv. hladina akust. tlaku A v kontrolních výp. bodech pro stavební přípravné a zemní práce – úsek D0 519

Adresa	Výška bodu nad ter. (m)	Způsob využití dle KN	Přípr. a zemní práce Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]
K mlýnu 218/46, Praha 8	4,5	Rodinný dům	52,5
Spořická 59, Praha 8	1,5	Rodinný dům	53,9
K Drahaní 816/11, Praha 8	2,0	Rodinný dům	54,7
K Drahaní 873/13, Praha 8	4,5	Rodinný dům	54,0
K Brnkám 521/4, Praha 8	1,5	Rodinný dům	54,7
K Brnkám 909/3, Praha 8	2,0	Rodinný dům	53,4
K Brnkám 909/3, Praha 8	5,0	Rodinný dům	55,0
V lánech 141/2, Praha 8	3,0	Rodinný dům	61,1
V lánech 141/2, Praha 8	6,0	Rodinný dům	61,8
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 západní fasáda	3,0	Rodinný dům	63,5
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 západní fasáda	6,0	Rodinný dům	64,4
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 jižní fasáda	3,0	Rodinný dům	63,6
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 jižní fasáda	6,0	Rodinný dům	64,6
Na Fabiánce 142/12, Praha 8 západní fasáda	5,5	Rodinný dům	60,8
Na Fabiánce 142/12, Praha 8 jižní fasáda	2,5	Rodinný dům	59,9
Na Fabiánce 142/12, Praha 8 jižní fasáda	5,5	Rodinný dům	61,1

Tab. 47 Výsledky výpočtu ekv. hl. akust. tlaku A v kontrolních výp. bodech pro stavební práce v rámci betonových konstrukcí mostů, tunelů apod. – úsek D0 519

Adresa	Výška bodu nad terénem (m)	Způsob využití dle KN	Betonové konstrukce mostů, tunelů - Betonáž, pilotáž Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	3,0	Objekt k bydlení	62,5
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	6,0	Objekt k bydlení	63,5
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	3,0	Objekt k bydlení	62,4
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	6,0	Objekt k bydlení	63,4
V Zámčích 51/64, Praha 8	3,0	Rodinný dům	62,4
V Zámčích 51/64, Praha 8	6,0	Rodinný dům	62,7
V Zámčích 47/36, Praha 8	2,0	Rodinný dům	58,4
V Zámčích 47/36, Praha 8	5,0	Rodinný dům	61,9

Adresa	Výška bodu nad terénem (m)	Způsob využití dle KN	Betonové konstrukce mostů, tunelů - Betonáž, pilotáž Den LAeq,14h [dB]
K Drahani 815, Praha 8	2,0	Rodinný dům	46,8
K Drahani 815, Praha 8	5,0	Rodinný dům	48,7
K mlýnu 218/46, Praha 8	4,5	Rodinný dům	52,8
Spořická 59, Praha 8	1,5	Rodinný dům	54,0
K Drahani 816/11 Praha 8	2,0	Rodinný dům	58,6
K Drahani 873/13, Praha 8	4,5	Rodinný dům	64,9
K Brnkám 521/4, Praha 8	1,5	Rodinný dům	54,8
K Brnkám 909/3, Praha 8	2,0	Rodinný dům	53,2
K Brnkám 909/3, Praha 8	5,0	Rodinný dům	54,5
V lánech 141/2, Praha 8	3,0	Rodinný dům	51,3
V lánech 141/2, Praha 8	6,0	Rodinný dům	52,6
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 západní fasáda	3,0	Rodinný dům	53,3
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 západní fasáda	6,0	Rodinný dům	54,8
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 jižní fasáda	3,0	Rodinný dům	53,7
Na Fabiánce 163/14, Praha 8 jižní fasáda	6,0	Rodinný dům	55,1
Na Fabiánce 142/12, Praha 8 západní fasáda	5,5	Rodinný dům	52,9
Na Fabiánce 142/12, Praha 8 jižní fasáda	2,5	Rodinný dům	52,1
Na Fabiánce 142/12, Praha 8 jižní fasáda	5,5	Rodinný dům	53,4

Tab. 48 Výsledky výpočtu ekv. hl. akust. tlaku A v kontrolních výp. bodech v rámci pilotáže betonových konstrukcí mostů, PHS, apod. – úsek D0 518

Adresa	Výška bodu nad ter. (m)	Způsob využití dle KN	Betonové konstrukce mostů apod. Pilotáž Den LAeq,14h [dB]
K Tuchoměřicům 133, Praha–Suchdol	2,0	Objekt k bydlení	55,5
K Tuchoměřicům 133, Praha–Suchdol	5,0	Objekt k bydlení	56,0
Tuchoměřická 108, Praha–Suchdol	2,0	Objekt k bydlení	53,0
Tuchoměřická 108, Praha–Suchdol	5,0	Objekt k bydlení	56,8
Tuchoměřická 108, Praha–Suchdol	9,0	Objekt k bydlení	57,4
U Roztockého háje 1324/4, Praha–Suchdol, 1NP	2,0	Rodinný dům	59,9
U Roztockého háje 1324/4, Praha–Suchdol, 2NP	5,0	Rodinný dům	60,6
U Roztockého háje 1324/4, Praha–Suchdol, 3NP	8,0	Rodinný dům	61,5
U Roztockého háje 1003/1, Praha–Suchdol	3,0	Objekt k bydlení	61,2
U Roztockého háje 1003/1, Praha–Suchdol	6,5	Objekt k bydlení	63,6
OB bez čp / č. ev., parc. č. 2286/5, Suchdol, S fasáda	1,5	Objekt k bydlení	64,6
OB bez čp / č. ev., parc. č. 2286/5, Suchdol, Z fasáda	1,5	Objekt k bydlení	64,9
Kamýcká 1105/25, Praha–Suchdol	1,5	Rodinný dům	59,5
Kamýcká 1105/25, Praha–Suchdol	4,5	Rodinný dům	61,1
Kamýcká 34/19, Praha–Suchdol	2,0	Rodinný dům	60,5

Tab. 49 Výsledky výpočtu ekv. hl. akust. tlaku A v kontrolních výp. bodech v rámci provádění konstrukčních vrstev vozovek – úsek 519

Adresa	Výška bodu nad terénem [m]	Způsob využití dle KN	Provádění konstrukčních vrstev vozovek
			Den $L_{Aeq,14h}$ [dB]
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	3,0	Objekt k bydlení	52,8
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	6,0	Objekt k bydlení	52,3
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	3,0	Objekt k bydlení	51,0
U Roztockého háje 1003/1, Praha 6	6,0	Objekt k bydlení	51,1
V Zámčích 51/64, Praha 8	3,0	Rodinný dům	50,1
V Zámčích 51/64, Praha 8	6,0	Rodinný dům	50,4
V Zámčích 47/36, Praha 8	2,0	Rodinný dům	47,3
V Zámčích 47/36, Praha 8	5,0	Rodinný dům	47,8
K mlýnu 218/46, Praha 8	4,5	Rodinný dům	52,3
Spořická 59, Praha 8	1,5	Rodinný dům	53,7
K Drahani 816/11 Praha 8	2,0	Rodinný dům	57,0
K Drahani 873/13, Praha 8	4,5	Rodinný dům	57,6
K Brnkám 521/4, Praha 8	1,5	Rodinný dům	54,8
K Brnkám 909/3, Praha 8	2,0	Rodinný dům	53,1
K Brnkám 909/3, Praha 8	5,0	Rodinný dům	54,5

OBDOBÍ PROVOZU

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Emisní charakteristikou liniového zdroje hluku (komunikace) jsou zdrojové funkce, které charakterizují akustickou situaci v referenční vzdálenosti od komunikace.

V rámci Hlukové studie (EKOLA group, spol. s r.o., 04/2023) v příloze B.2 dokumentace je vyhodnocen vliv provozu silniční dopravy na nově navrhované trase záměru. Do výpočtu byly zahrnuty i přeložky stávajících komunikací, které jsou součástí záměru. Výpočet byl proveden ve výpočtových bodech situovaných v nejbližším okolí záměru pro posuzované výhledové stavy. Výpočet zohledňuje návrh protihlukových opatření, jejichž popis je uveden v kapitole D.1.3 a také v příl. B.2. Adresný popis a situování výpočtových bodů je uvedeno v kap.6 v příloze B.2. dokumentace.

Tab. 50 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy na komunikacích záměru se započtením PHO

Výpočtový bod	Výška bodu n. terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]									
		Stav E1		Stav E2		Stav E3		Stav E3.1		Stav F	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
ÚSEK D0 518											
Predni_Kopanina_192	2	52,0	46,9	51,6	46,3	51,7	46,4	52,2	46,8	51,9	46,6
Predni_Kopanina_170	4,5	53,2	48,0	52,7	47,3	52,9	47,5	53,4	47,9	53,1	47,7
Nebusice_108_b	8	54,9	49,7	54,4	49,0	54,6	49,1	55,0	49,6	54,8	49,4
Nebusice_947	5	47,6	42,3	47,1	41,6	47,3	41,8	47,8	42,3	47,5	42,0
Nebusice_343	5	48,9	43,6	48,4	42,9	48,6	43,0	49,0	43,5	48,8	43,3

Výpočtový bod	Výška bodu n. terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]									
		Stav E1		Stav E2		Stav E3		Stav E3.1		Stav F	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Horomerice_669	5	46,6	41,3	46,2	40,7	46,3	40,9	46,6	41,1	46,5	41,1
Horomerice_1084	5	48,3	43,1	47,9	42,4	48,1	42,6	48,5	43,0	48,2	42,8
Horomerice_230	4,5	47,9	42,4	47,5	41,9	47,7	42,0	48,0	42,4	47,8	42,2
Horomerice_458	5	48,0	42,5	47,7	41,9	47,8	42,0	48,1	42,4	47,9	42,2
Horomerice_897	4,5	47,0	41,6	46,5	40,9	46,7	41,1	47,1	41,5	46,9	41,3
Horomerice_904	4,5	56,7	49,6	56,5	49,2	56,4	49,1	56,5	49,2	56,3	49,2
Horomerice_896	4,5	51,3	45,8	50,9	45,2	51,1	45,4	51	45,3	51,2	45,5
Lysolaje_378	3	46,5	41,2	46,1	40,6	46,3	40,8	46,1	40,6	46,4	41,0
Suchdol_1113	5	50,4	45,1	50,1	44,7	50,3	44,8	50,1	44,6	50,4	44,9
Suchdol_1238	15	50,3	45,1	49,9	44,5	50,1	44,6	49,9	44,5	50,3	44,9
Suchdol_1192	5	53,0	47,7	52,6	47,0	52,9	47,3	52,8	47,3	53,1	47,5
Suchdol_1130	8	53,0	47,7	52,6	47,0	52,9	47,3	52,8	47,3	53,1	47,5
Suchdol_1324_a	2	54,3	49,1	53,9	48,4	54,2	48,7	54,1	48,6	54,3	48,9
Suchdol_1324_b	5	55,0	49,8	54,6	49,1	54,9	49,4	54,8	49,4	55,1	49,6
Suchdol_1324_c	8	54,8	49,5	54,4	48,9	54,7	49,1	54,6	49,1	54,8	49,3
Suchdol_1003*	6,5	55,2	49,9	54,9	49,4	55,1	49,6	55,1	49,6	55,3	49,8
Suchdol_parco_2286/5	1,5	55,2	49,9	54,8	49,2	55,1	49,6	55,0	49,5	55,3	49,8
Suchdol_217	9,5	55,2	49,3	54,8	48,9	55,2	49,2	54,9	49,0	56,1	49,8
Sedlec_34	2	38,4	33,1	38,0	32,4	38,3	32,7	38,2	32,7	38,4	32,9
ÚSEK D0 519											
Bohnice_227	5	51,9	46,6	51,5	45,9	51,9	46,3	51,7	46,2	52,0	46,5
Bohnice_48a	4,5	51,1	45,5	50,8	45,0	51,2	45,3	51,0	45,2	51,3	45,5
Bohnice_48b	4,5	51,5	45,9	51,2	45,3	51,5	45,7	51,3	45,6	51,7	45,9
Bohnice_51a	5	49,9	43,9	49,7	43,5	49,9	43,8	49,8	43,6	50,0	43,9
Bohnice_51b	5	50,5	44,7	50,2	44,2	50,5	44,4	50,3	44,3	50,4	44,4
Bohnice_47a	4,5	48,9	43,1	48,8	42,8	49,0	43,0	48,9	42,9	49,1	43,1
Bohnice_47b	4,5	48,7	42,8	48,6	42,5	48,8	42,7	48,7	42,6	48,9	42,8
Brnky_66	5	51,4	46,1	50,8	45,3	51,2	45,7	51,2	45,7	51,4	45,9
Zdiby_318	5	48,1	42,7	47,6	42,0	48,1	42,6	48,1	42,4	48,2	42,6
Zdiby_339	5	47,0	41,5	46,5	40,8	47,0	41,4	46,9	41,2	47,0	41,3
Cimice_815	5	51,6	46,3	50,9	45,5	51,6	46,1	51,5	46,0	51,5	46,0
Cimice_612	4,5	50,5	45,1	50,0	44,4	50,5	44,9	50,4	44,8	50,6	45,0
Cimice_910	4,5	49,5	43,9	49,0	43,2	49,5	43,8	49,4	43,6	49,5	43,8
Cimice_218	4,5	48,8	42,3	48,4	41,6	48,7	42,5	48,5	42,0	48,7	42,1
Dolni_Chabry_59a	2	52,4	45,1	52,1	44,4	52,1	45,7	51,7	44,6	52,1	44,8
Dolni_Chabry_59b	4,5	52,3	44,3	52,1	43,7	51,9	45,3	51,4	43,7	51,9	43,9
Cimice_873	4	54,8	49,6	54,3	48,9	54,9	49,5	54,9	49,5	54,8	49,4
Cimice_816	4	54,4	49,2	54,0	48,6	54,5	49,1	54,6	49,2	54,5	49,0
Dolni_Chabry_521	4	49,5	44,4	48,9	43,5	49,5	44,1	49,6	44,2	49,6	44,2
Dolni_Chabry_909	4,5	49,9	44,7	49,2	43,9	49,9	44,5	50,0	44,5	50,0	44,6
Zdiby_251	4,5	49,4	44,3	48,8	43,4	49,5	44,0	49,6	44,1	49,7	44,2
Zdiby_286	5	48,5	42,7	48,2	42,2	48,7	42,8	48,8	42,8	48,8	42,9

Výpočtový bod	Výška bodu n. terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]									
		Stav E1		Stav E2		Stav E3		Stav E3.1		Stav F	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Brezineves_163a	5	51,6	46,5	51,9	46,9	52,0	46,8	52,0	46,9	52,2	47,0
Brezineves_163b	5	53,2	47,8	53,4	48,4	53,8	48,6	54,0	48,7	53,7	48,4

*Výpočtový bod se nachází před okenním otvorem v úrovni 2. NP ve výšce 6,5 m. Na posuzovaném objektu v ul. U Roztockého háje čp. 1003 se však nacházejí střešní okna ve výšce cca 9 m. Před touto chráněnou stavbou jsou navrženy protihlukové stěny o výšce až 7 m a další navýšování stěn již není ve vztahu ke stěním oknům účinné. Pokud se za střešními okny nachází bytové prostory, bude muset být v tomto případě přistoupeno k jinému řešení, jako například zajištění větrání stavby jiným způsobem než přirozeně okny či rekolaudace prostor na nebytové.

Z důvodu posouzení vlivu záměru na akustickou situaci v širším zájmovém území byl v Hlukové studii (příl. B.2 dokumentace) proveden také výpočet a porovnání hlukových emisí u významných pozemních komunikací mimo rozsah hodnoceného území, kde může být provoz na těchto komunikacích realizací záměru významněji ovlivněn. V následující tabulce jsou sumarizovány $L_{Aeq,T}$ v jednotlivých scénářích, příspěvky vlivem zprovoznění záměru (rozdílové stavy) jsou uvedeny v kap. D.1.3, viz také příl. B.2.

Tab. 51 Emisní situace z provozu silniční dopravy na komunikacích mimo hodnocené území

Název komunikace	Posuzovaný úsek	$L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace [dB]											
		Stav C		Stav E1		Stav D		Stav E2		Stav E3		Stav F	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
D0 511	MÚK Dubeč – MÚK Běchovice	-	-	-	-	80,4	75,1	80,0	74,6	80,2	74,8	80,0	74,4
D0 512	Libušská – MÚK Zbraslav	79,2	74,8	79,1	74,7	79,2	74,8	78,9	74,5	78,6	74,0	78,7	74,1
D0 513	MÚK Modletice – MÚK Jesenice	78,9	74,4	78,8	74,2	79,6	75,1	79,2	74,5	79,1	74,4	79,2	74,6
D0 515	MÚK Ořech – MÚK Jinočany	80,5	75,6	80,4	75,5	80,9	76,0	80,7	75,7	80,4	75,3	80,2	75,2
Brněnská (býv. D1)	MÚK Spořilov – MÚK Chodov	80,8	74,8	80,7	74,7	79,7	72,6	79,7	72,5	79,6	72,4	79,7	72,6
K Barrandovu	MÚK Slivenec – Ke Smíchovu	71,2	64,5	70,6	63,8	72,0	65,2	71,6	64,7	71,4	64,5	70,7	63,6
	Ke Smíchovu – Štěpařská	69,0	63,0	68,5	62,5	69,3	63,4	68,9	63,0	68,7	62,7	67,9	61,9
Radlická	Prokopových – Novoveská	69,2	63,5	68,7	63,1	69,1	63,4	68,7	63,0	68,5	62,8	61,0	56,7
Na Radosti	Hrozenkovská – Do Blatin	65,3	58,2	64,9	57,4	64,9	57,4	64,9	57,3	64,8	57,3	64,0	56,2
	Do Blatin – Slánská	65,3	58,2	65,1	57,9	65,3	58,2	65,3	58,2	64,6	57,6	64,3	57,2
Plzeňská	Goldscheiderova – Nad Hliníkem	70,0	63,8	69,4	63,2	69,8	63,6	69,1	62,9	68,9	62,7	66,2	60,1
	Podbělohorská – Holečkova	68,1	62,4	67,7	62,0	68,0	62,2	67,6	61,9	67,5	61,8	66,5	60,8
	Erbenova – Na Čečelice	67,5	61,8	66,7	61,1	67,0	61,3	66,6	61,0	66,5	60,9	65,5	59,8
Kartouzská	Plzeňská – Radlická	64,2	57,6	63,6	57,0	63,9	57,3	63,2	56,7	63,2	56,7	62,9	56,4
Vrchlického	Starokošířská – Mahenova	68,0	62,2	67,5	61,7	68,0	62,2	67,4	61,6	67,2	61,4	66,4	60,6
Duškova	Brožikova – U Trojice	67,0	60,9	66,4	60,4	66,6	60,7	66,1	60,2	65,9	60,0	65,1	59,1
Bělohorská	Tomanova – Bělohorská	70,9	64,3	69,9	63,4	70,8	64,2	69,8	63,3	69,7	63,2	70,3	63,8
Patočkova	Bělohorská – Radimova	70,5	64,6	69,5	63,8	70,3	64,5	69,4	63,7	69,3	63,6	69,9	64,1

Název komunikace	Posuzovaný úsek	$L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace [dB]											
		Stav C		Stav E1		Stav D		Stav E2		Stav E3		Stav F	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Evropská	Etiopská – Arabská	69,6	63,3	68,3	62,0	69,8	63,2	68,1	61,8	68,2	61,9	68,0	61,7
	Studentská – Šolinova	67,9	60,9	65,6	58,9	67,7	60,7	65,8	58,9	66,2	59,3	64,9	58,1
Strakonická	MÚK Zbraslav – Výpadová	75,8	68,3	75,8	68,2	75,5	67,9	75,4	67,8	75,4	67,8	75,5	68,0
5. května	Kongresová, do centra – Pankrácké náměstí, nájezd	70,2	63,8	70,3	63,9	70,1	63,7	70,1	63,7	70,0	63,6	69,1	62,6
	Pankrácké náměstí, nájezd – Lounských	70,4	63,9	70,4	64,0	70,3	63,8	70,3	63,8	70,2	63,7	69,2	62,8
	Lounských – nám. Hrdinů, výjezd z centra	70,5	64,1	70,7	64,2	70,5	64,1	70,5	64,1	70,4	64,0	69,4	63,0
	nám. Hrdinů, výjezd z centra – Hvězdova, výjezd z centra	70,8	63,1	71,0	63,3	70,9	63,1	70,9	63,1	70,8	63,0	69,8	62,1
	Hvězdova, výjezd z centra – Hvězdova, nájezd	70,4	62,7	70,6	62,9	70,5	62,7	70,5	62,8	70,4	62,6	69,3	61,6
	Hvězdova, nájezd – Na Strži, výjezd z centra	70,0	63,4	70,3	63,7	70,1	63,5	70,2	63,6	70,0	63,4	68,9	62,3
	Na Strži, výjezd z centra – Na Strži, nájezd	70,4	63,8	70,7	64,0	70,5	63,9	70,6	64,0	70,5	63,9	69,5	62,9
	Na Strži, nájezd – Vyskočilova, výjezd z centra	71,0	64,3	71,2	64,0	71,1	64,5	71,2	64,5	71,1	64,4	70,1	63,5
Jižní spojka	Jižní spojka, výjezd Brno z centra – 5. května, výjezd z centra směr Hradec Králové	78,3	73,2	77,6	72,5	77,4	72,2	76,9	71,7	76,9	71,7	77,1	71,9
	MÚK Spořilov – MÚK Zahradní Město	79,2	75,0	78,4	74,1	77,5	72,8	77,3	72,6	77,2	72,5	77,5	72,8
Legerova	Žitná – Ječná	70,5	64,4	70,4	64,4	70,4	64,3	70,3	64,3	70,2	64,2	69,5	63,5
	Rumunská – Fügnerovo náměstí	69,3	63,4	69,3	63,4	69,2	63,3	69,2	63,3	69,0	63,1	68,2	62,3
Sokolská	Žitná – Hálkova	69,3	63,0	69,4	63,1	69,1	62,9	69,2	63,0	69,1	62,8	68,6	62,3
	Hálkova – Ječná	69,2	62,9	69,3	63,0	69,1	62,8	69,2	62,9	69,0	62,7	68,5	62,3
	Rumunská – Fügnerovo náměstí	70,0	64,1	70,1	64,2	69,9	64,0	69,9	64,0	69,7	63,9	69,2	63,4
	Wenzigova – Nuselský most	69,9	64,1	70,0	64,2	69,8	64,0	69,9	64,1	69,7	63,9	69,1	63,3
Bubenečský tunel	Nová Povltavská, vjezd	74,2	66,4	73,3	65,5	74,0	66,3	73,0	65,2	73,1	65,3	73,6	65,9
Poděbradská	K Žižkovu – Čerpadlova	69,4	62,3	69,2	62,1	69,4	62,3	69,4	62,4	68,7	61,6	68,9	61,8
	Čerpadlova – Kabešova	69,3	62,2	69,2	62,0	69,4	62,2	69,4	62,3	68,7	61,6	68,8	61,7
	Kabešova – Podkovářská	69,3	62,2	69,2	62,0	69,4	62,2	69,4	62,3	68,6	61,5	68,7	61,6
	Nademlejská – Kbelská	69,6	62,0	69,5	61,9	69,7	62,1	69,7	62,2	69,3	61,7	68,9	61,3
	Slevačská – Nástrojařská	65,8	58,2	65,5	58,0	66,0	58,5	66,0	58,5	65,1	57,6	65,1	57,5
	Nástrojařská – Kolbenova, Chlumecká	63,0	55,5	62,7	55,2	63,4	55,9	63,4	56,0	62,3	54,8	62,6	55,1
Štěrboholská	MÚK Štěrboholy – MÚK	78,5	74,0	77,8	73,1	77,2	72,0	77,1	71,8	77,0	71,8	77,0	71,6

Název komunikace	Posuzovaný úsek	$L_{Aeq,T}$ ve vzdálenosti 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu komunikace [dB]											
		Stav C		Stav E1		Stav D		Stav E2		Stav E3		Stav F	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
spojka	Běchovice												
Chlumecká	Broumarská – Ocelkova	72,2	65,3	72,1	65,2	72,7	65,7	72,7	65,7	71,6	64,6	71,8	64,8
V Holešovičkách	Povltavská – Na Truhlářce	71,9	64,6	71,4	64,1	71,7	64,4	71,1	63,9	71,2	64,0	70,8	63,7

B.III.4.2 VIBRACE

OBDOBÍ VÝSTAVBY

K výskytu vibrací může během výstavby docházet vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, vibrační válce apod.), a to zejména při realizaci tunelových úseků. Jejich lokalizace a časové působení bude dáno aktuální fází té které etapy výstavby záměru. Při výstavbě by se neměla používat zařízení, která by způsobovala vibrace o hodnotách a frekvencích, překračujících povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost okolních stavebních objektů. Záměr je veden zejména mimo plochy zástavby, jen lokálně se dostává do blízkosti několika budov (viz kap. D.I.9).

Významným zdrojem vibrací budou trhací práce při výstavbě tunelů a odvodňovacích šachet a štol. Hodnoty maximálních velikostí vyvolaných amplitud kmitání po odstřelech trhavin jsou ovlivněny mnohými faktory. Přesto jsou dnes pro odhad těchto velikostí používány poměrně jednoduché vztahy dané hmotností trhavin a vzdáleností mezi zdrojem vibrací a posuzovaným místem. Z toho vyplývá, že odhad míry vibrací bude možné až po upřesnění technologii prací. Důležitá je také vzdálenost potenciálně ovlivněné zástavby. Trhací práce (nálože, načasování) budou v prováděcí dokumentaci dimenzovány tak, aby splnily podmínky normy ČSN 73 0040. Projektované hodnoty musí být ověřeny a případně korigovány seismickými měřeními.

Potenciálním zdrojem vibrací může být také automobilová doprava vyvolaná stavbou, a to zejména těžká nákladní. Takto generované vibrace zpravidla nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví. Mohou mít vliv zejména na konstrukci zasažených staveb, do vzdálenosti několika metrů od krajnice komunikace. Kromě počtu průjezdu těžkých nákladních vozidel je pro účinky vibrací rozhodující i typ geologického podloží a především konstrukce a statika dotčené budovy. Zejména staré budovy nebo sakrální stavby bez železobetonového věnce mohou být působením vibrací výrazně poškozovány.

V navazující PD bude proveden geotechnický pasport potenciálně dotčených staveb, podrobně rozpracováno zajištění stability stávající povrchové zástavby během výstavby tunelových úseků (příp. štol), sanace území a staveb pro ukončení výstavby – viz návrh opatření D.IV.

OBDOBÍ PROVOZU

Zdrojem zatížení mohou být dopravní prostředky. Charakter vibrací je závislý na hmotnosti vozidel, rychlosti a způsobu jízdy a rovinnosti jízdní dráhy, významný vliv hraje také skladba podloží vozovky a geologického podloží. Rozsah vlivu vibrací je dán vzdáleností od zástavby. Hodnocení vlivů vibrací je předmětem kap. D.I.3.

B.III.4.3 RADIOAKTIVNÍ A ELEKTROMAGNETICKÉ ZÁŘENÍ, SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ

Výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se ve spojitosti s předkládaným záměrem neočekává ani při výstavbě, ani při trvalém provozu na komunikaci.

Světelné znečištění lze uvažovat pro fázi výstavby ze zařízení stavenišť, pokud by byly v nočních hodinách osvětleny. Pro fázi provozu pak ze světelných reflektorů vozidel a v místech osvětlení komunikace D0 518, 519, z portálů tunelů a u nadjezdů přes okruh (křížící komunikace, ramena MÚK), které jsou vedeny v násypch. Podrobněji viz kap. D.I.3.3.

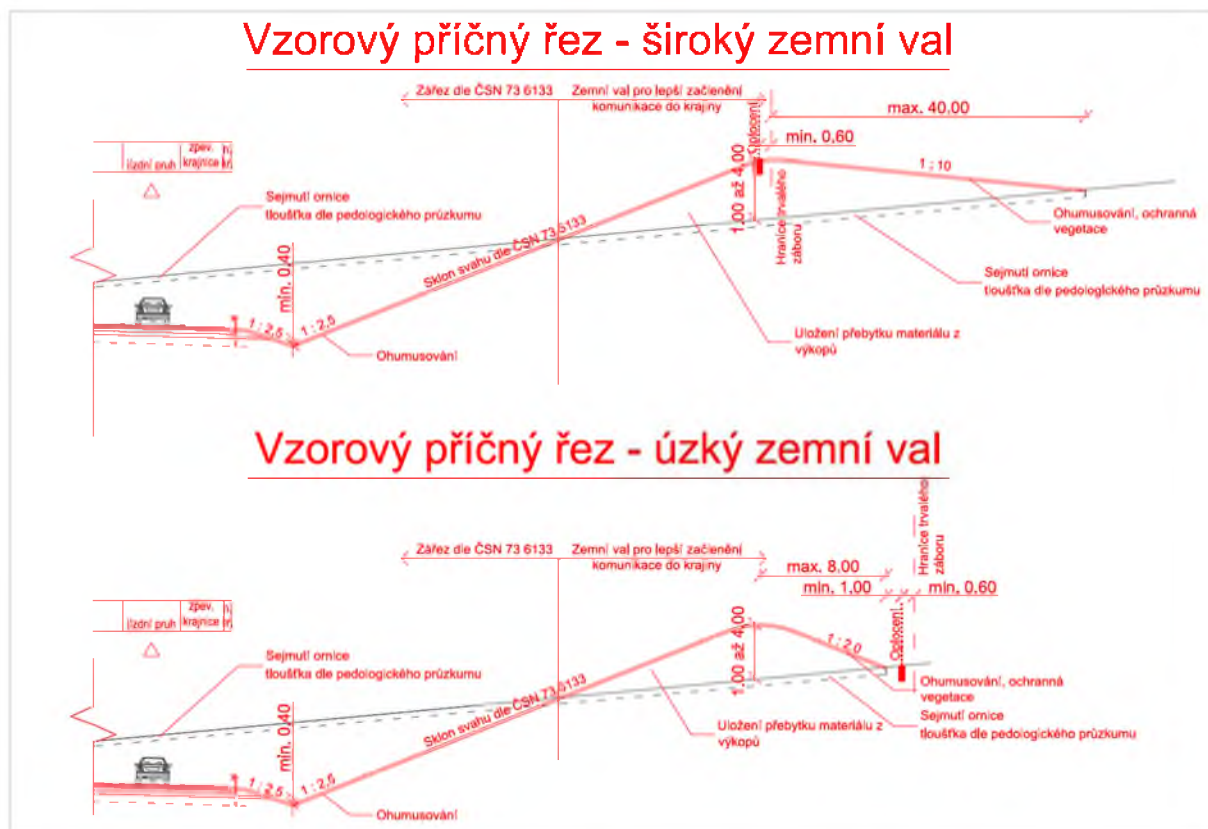
B.III.5. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

Záměr je v úseku stavby D0 518 od MÚK Přední Kopanina veden volnou krajinou v zářezu s proměnnou hloubkou cca 2 až 8 m. Za MÚK Horoměřice, kde se záměr přibližuje k zástavbě, je veden v úseku od km 35,000 do km 35,500 tunelem Horoměřice, na který za MÚK Suchdol navazuje tunel Suchdol. Přes MÚK Rybářka, která je situována nad skalnatými břehovými partiemi kaňonu Vltavy, je připojen přivaděč Rybářka, který je v převažující délce veden hloubeným tunelem. Dominantním prvkem záměru je most přes Vltavu. Jeho definitivní architektonické ztvárnění, které bude rozhodující pro citlivé zakomponování do okolní krajiny i z hlediska dalekých pohledů a průhledů, bude v navazující PD předmětem architektonické soutěže. Úsek D0 519 je veden v zářezu s třemi hloubenými tunely pod terénem. Mezi mostem přes Vltavu a MÚK Čimice jsou navrženy krátké tunely Zámky-západ a Zámky-východ oddělené přemostěným sevřeným údolím Čimického potoka. Za MÚK Čimice navazuje dlouhé přemostění Dražanského údolí v profilu sedimentační nádrže ČOV Dolní Chabry, které dále přechází do tunelu Dolní Chabry-Zdíby před MÚK Ústecká. V prostoru mezi MÚK Ústecká a MÚK Březiněves je trasa vedena v zářezu hlubokém cca 5 až 10 m. Čimický přivaděč je veden v nízkém násypu do cca 2,5 m a úsekově v zářezu do hloubky cca 7 m.

Z hlediska zásahů do krajiny lze zmínit řešení tunelu Horoměřice, který je navržen jako hloubený, přesypaný. Nadvýšení tunelové konstrukce nad stávající terén činí cca 8,6 m. Dorovnání terénu nad zásypem tunelu bude rozvolněno do okolí ve sklonu do 10 %. Jako hloubený, přesypaný je navržen také tunel Suchdol, jehož konstrukce v krátkém úseku také vystupuje nad okolní terén, lokálně až o cca 7,5 m. I zde je navrženo dorovnání terénu rozvolněním ve sklonu do 10 %. U hloubených tunelů na stavbě 519 je nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 0,8 m u západního portálu tunelu Zámky-západ.

Podél zářezových úseků je využita ze zářezu vyhloubená zemina ke zvýšení jeho hrany a jsou zde navrženy zemní valy – viz vzorový řez příl. A.I.11. V rámci technických studií byl prověřován také vzorový řez se širokým zemním valem s volným rozprostřením cca 10 % na okolní terén. Takovýto tvar valu umožňuje navrácení dočasného záboru k původnímu užívání a využití vytěžené zeminy přímo v místě stavby. Pozvolné rozprostření valu je možno navrhnout v navazující PD v lokalitách, kde to majetkoprávní vztahy s vlastníky pozemků umožní. Definitivní podoba těchto zemních valů bude upřesněna v navazující PD dle požadavků na funkci protihlukovou (viz návrh opatření v Hlukové studii), požadavků na výsadby, dle majetkoprávních vztahů a požadavků na urbanisticko-architektonické začlenění stavby – viz návrh opatření v kap. D.IV.



Obr. 13 Vzorový příčný řez – zemní val [2]