


Souřadnicový systém JTSK

Výškový systém Bpv

Zhotovitel:	
Společnost SUDOP GROUP PROJEKTY RS 2017	SUDOP PRAHA a.s. VPÚ DECO PRAHA a.s. DOPRAVOPROJEKT, a.s. Dopravoprojekt Brno a.s. SUDOP EU a.s. PUDIS a.s. METROPROJEKT Praha a.s.

Správce společnosti / Zhotovitel části:	
	<b>projektová, průzkumná a konzultační společnost</b> PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10 tel.: +420 267 004 111, <a href="http://www.pudis.cz">www.pudis.cz</a> , <a href="mailto:info@pudis.cz">info@pudis.cz</a>

Vypracoval: Ing. Tomáš Honc	Hlavní inženýr projektu: Ing. Tomáš Honc	Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 546/56 Praha 4 140 00
	Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček	
Odpovědný projektant: Ing. Tomáš Honc	Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler	
Číslo zakázky: D-18-002	Datum: 12/2018	

Akce: I/12 Běchovice – Úvaly	Měřítko:	Formát: 204x A4
	Stupeň: DÚR	Souprava:
Příloha: Souhrnná technická zpráva	Číslo přílohy: B	

# **I/12 BĚCHOVICE – ÚVALY**

DÚR

**B Souhrnná technická zpráva**



**OBSAH:**

<b>1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>6</b>
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území .....	6
b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci .....	7
c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území .....	14
d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	14
e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod .....	14
f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření, včetně doporučení a požadavků pro další PD. ....	15
1. Polohopisné a výškopisné zaměření .....	15
2. Zpráva z vyšetření inženýrských sítí a geodetického zaměření .....	15
3. Záborový elaborát .....	16
4. Studie vlivu I/12 na podzemní vody .....	16
5. Studie vlivu I/12 na vodní toky .....	18
6. Hydrogeologický průzkum .....	19
7. Dendrologický průzkum .....	20
8. Pedologický průzkum .....	20
9. Hluková studie z provozu .....	21
10. Příspěvková rozptylová studie .....	22
11. Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a migrační studie .....	22
12. Korozní průzkum .....	22
13. Předběžný geotechnický průzkum .....	23
14. Projekt podrobného geotechnického průzkumu .....	25
15. Dopravněinženýrské podklady pro posouzení vlivu změny technického řešení MÚK Dubeč na okolí, střednědobý výhled .....	25
16. DIP pro posouzení vlivu změny technického řešení MÚK Dubeč na okolí, pro stavby „Silničního okruhu kolem Prahy – stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ a „Silnice I/12, Běchovice – Úvaly, dlouhodobý výhled .....	26
g) ochrana území podle jiných právních předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, lokality soustavy Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma .....	26
h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. ....	28
i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v okolí .....	29
j) požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin .....	29
k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé) .....	30
l) územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu) .....	30
m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice .....	30
n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje .....	31
o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo .....	31
p) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření .....	32
<b>2. CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>32</b>
2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	32
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby .....	33

b) účel užívání stavby.....	33
c) trvalá nebo dočasná stavba.....	33
d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem .....	33
e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	34
f) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.....	34
g) navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikost apod.....	34
h) základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení, apod. ....	34
i) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizace, dokončení stavby a předání stavby do užívání .....	35
j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.....	35
2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	35
a) urbanismus – územní regulace, kompozice, prostorového řešení .....	35
b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení .....	35
2.3 Celkové stavebně technické řešení .....	35
a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektů.....	35
b) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem.....	36
c) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	37
2.4 Bezbariérové využívání stavby .....	37
2.5 Bezpečnost při užívání stavby .....	37
2.6 Základní technický popis staveb.....	38
1.1.1. Objekty přípravy staveniště (řada 000).....	38
1.1.2. Objekty pozemních komunikací (včetně propustků) (řada 100) .....	39
1.1.3. Mostní objekty a zdi (řada 200).....	88
1.1.4. Vodohospodářské objekty (řada 300).....	107
1.1.5. Elektro a sdělovací objekty (řada 400) .....	121
1.1.6. Objekty trubních sítí (řada 500).....	133
1.1.7. Objekty pozemních staveb (řada 700).....	134
1.1.8. Objekty úpravy území (řada 800).....	142
2.7 Základní popis technických a technologických objektů.....	146
2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	147
a) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů ....	147
b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.....	147
c) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby.....	147
d) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany .....	147
2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	147
2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí. ....	147
2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	148
a) ochrana před pronikáním radonu z podloží .....	148
b) ochrana před bludnými proudy .....	148
c) ochrana před technickou seizmicitou .....	149

d)	ochrana před hlukem.....	149
e)	protipovodňová opatření.....	149
f)	ochrana před ostatními účinky.....	149
<b>3.</b>	<b>PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>149</b>
a)	napojovací místa technické infrastruktury, přeložky .....	149
b)	připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	150
<b>4.</b>	<b>DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>150</b>
a)	popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby .....	150
b)	napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	151
c)	doprava v klidu.....	151
d)	pěší a cyklistické stezky .....	151
<b>5.</b>	<b>ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH PRACÍ .....</b>	<b>152</b>
<b>6.</b>	<b>POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA.....</b>	<b>152</b>
a)	vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda .....	152
b)	vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině .....	161
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.....	167
d)	způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem.....	167
e)	v případě záměru spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěru o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno 178	
f)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů .....	178
<b>7.</b>	<b>OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>178</b>
<b>8.</b>	<b>ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>178</b>
a)	napojení staveniště na stáv. dopravní a technickou infrastrukturu .....	181
b)	přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy .....	182
c)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	183
d)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště .....	185
e)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy .....	185
f)	balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin .....	185
<b>9.</b>	<b>CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>186</b>
9.1	Koncepce vodohospodářského řešení .....	186
9.2	Hydrotechnické výpočty.....	187
9.2.1	Výpočty odtoků dešťových vod.....	187
9.2.2	Výpočty odtoků dešťových vod.....	196
9.2.3	Výpočty velikostí retenčních nádrží (RN).....	197
9.3	Navržené vodohospodářské řešení .....	198
9.3.1	Odvodnění komunikace.....	198
9.3.2	Podchycení podzemní vody .....	198
9.3.3	Hydrologické poměry .....	199
9.4	Souhrn vodohospodářských zařízení .....	199

9.4.1	<i>Dešťová kanalizace odvodňovací zařízení</i> .....	199
9.4.2	<i>Objekty DUN a RN</i> .....	200
9.4.3	<i>Úpravy vodotečí</i> .....	201
9.4.4	<i>Úpravy meliorací</i> .....	202
9.4.5	<i>Přeložky stávajících vodovodů</i> .....	202
9.4.6	<i>Přeložky stávajících splaškových kanalizací</i> .....	203

## SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek 1 – ÚP SÚ hl. m. Prahy .....	7
Obrázek 2 - ZÚR Středočeského kraje .....	8
Obrázek 3 - ÚP obce Květnice .....	9
Obrázek 4 - ÚP obce Dobročovice .....	10
Obrázek 5 - ÚP městy Škvorec .....	11
Obrázek 6 - ÚP města Úvaly .....	12
Obrázek 7 - ÚP obce Tuklaty .....	13
Obrázek 8 - ÚP obce Tuklaty - změna č.1 .....	13

## SEZNAM TABULEK:

Tabulka 1) Seznam hlavních druhů odpadů vznikající při výstavbě .....	154
Tabulka 2) Doporučené technické vybavení odpadového hospodářství, přehled navržených shromažďovacích nádob .....	157
Tabulka 3) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 1 .....	157
Tabulka 4) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 2 .....	158
Tabulka 5) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 3 a 4 .....	158
Tabulka 6) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 5 .....	159
Tabulka 7) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 6 .....	159
Tabulka 8) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 7 .....	160

# 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

## a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba prochází územím hl. města Prahy a Středočeského kraje (okres Praha – východ a Kolín). Celková délka hl. trasy je 12,640 km.

Stavba se nachází na 10 katastrálních územích:

Dubeč (633330), Běchovice (601527), Koloděje (668508), Újezd n. Lesy (773778), Sibřina (747769), Květnice (747751), Dobročovice (627313), Škvorec (762733), Úvaly (775738), Tuklaty (771422).

Přeložka silnice I/12 v celé své délce prochází mimo zastavěné území, jedná se o pozemní komunikaci v extravilánu. Nejblíže se k zástavbě přibližuje v oblasti obce Květnice, v místě budoucí MÚK Květnice, která napojí sil. III/01212 na přeložku sil. I/12. V dané lokalitě je navržen protihlukový val (včetně protihlukové stěny), který bude oddělovat zástavbu od komunikace (větve MÚK).

Nejbližší vzdálenosti k zástavbě (měřeno od paty zemního valu):

k.ú.	vzdálenost
MČ Praha – Dubeč	820 m
MČ Praha – Běchovice (část Nová Dubeč)	210 m
MČ Praha – Běchovice (východní část)	420 m
MČ Praha – Koloděje (V Lipách II)	180 m
MČ Praha – Újezd n. Lesy (ul. Ježovická)	180 m
MČ Praha – Újezd n. Lesy (ul. Chyjická)	375 m
MČ Praha – Újezd n. Lesy (Rohožník)	320 m
Sibřina	670 m
Květnice (Na Ladech)	15 m
Květnice (obce)	235 m
Dobročovice	440 m
Úvaly (Radlická čtvrť)	110 m
Úvaly (Na Slovanech)	430 m
Přišimasy	1 750 m
Tuklaty	1 150 m

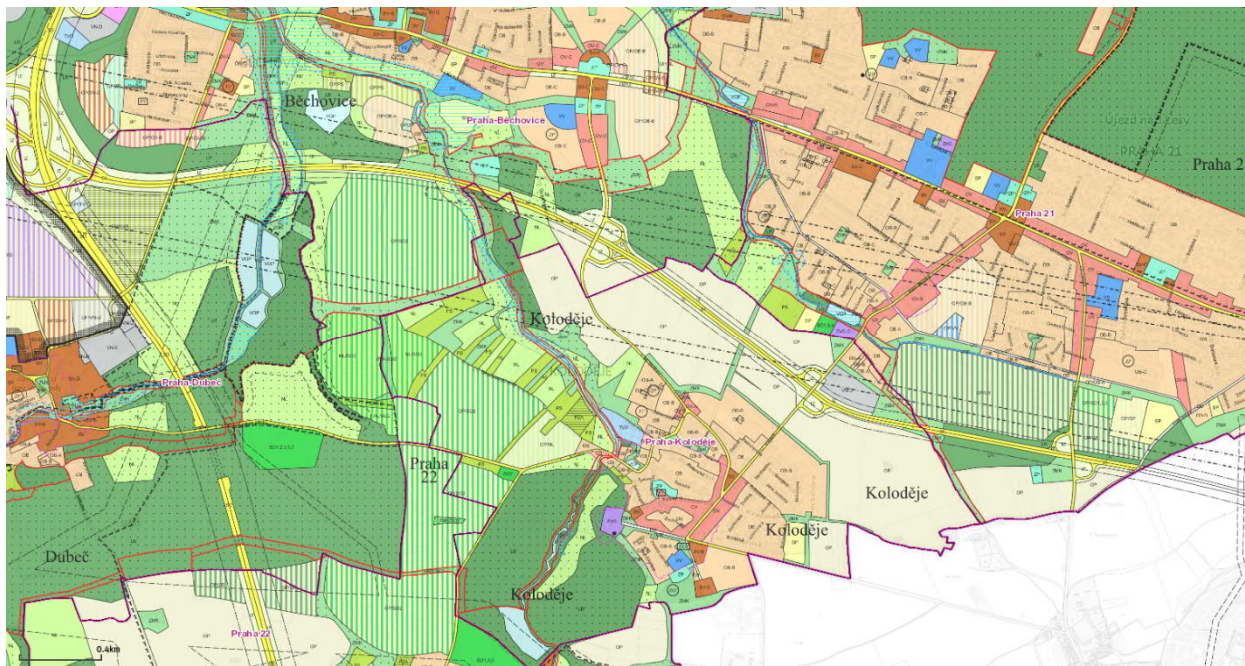
V současné době je území ve stopě přeložky silnice I/12 nezastavěné a je převážně využíváno pro hospodářskou – zemědělskou činnost. Zastavěnost území viz předchozí kapitola.



## **b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

### Hl. m. Praha:

Územní plán SÚ hl. m. Prahy byl schválen 9.9.1999 s účinností od 1.1.2000. V r. 2013 zastupitelé schválili zadání Metropolitního územního plánu (nová verze územního plánu hl. města). Změny územního plánu jsou vydávány formou opatření obecné povahy, poslední 57/2018 ze dne 6.9.2018.



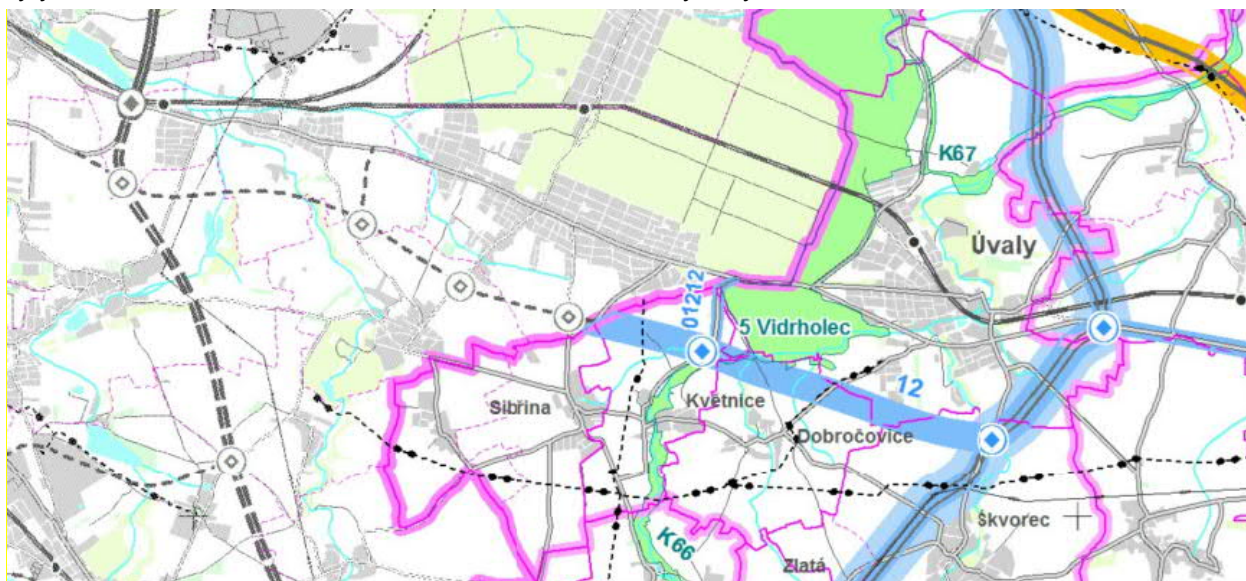
**Obrázek 1 – ÚP SÚ hl. m. Prahy**

V ÚP je pro účely přeložky silnice I/12 vymezen koridor o šířce 30 m označený jako S1. Samotný koridor je svojí šířkou dostačující pouze pro vozovky, nikoliv už pro zemní těleso, a proto se zemní těleso silnice I/12 nachází na sousedních plochách vedené jako „izolační zeleň“, „zeleň, městská a krajinná“, „louky a pastviny“, „lesní porosty“, „orná půda, plochy pro pěstování zeleniny“. Vzhledem k podrobnějšímu zpracování projektu jsou mírně odlišně vedeny větve mimoúrovňových křižovatek. Zcela odlišný je tvar MÚK Běchovice (původně deltovitá nyní osmičková mimoúrovňová křižovatka). Odlišně oproti územnímu plánu je vedena přeložka silnice III/01210 u které dochází k napřímení – přeložka ve stopě dle ÚP by nesplňovala požadavky ČSN.



ZÚR Středočeského kraje (dále jen ZÚZ SK)

Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o vydání ZÚR SK dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4–20/2011/ZK. ZÚR SK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012. ZÚR SK nabyly účinnosti dne 22. února. 2012. Dne 14.8.2018 byla vydána 2. aktualizace ZÚR.



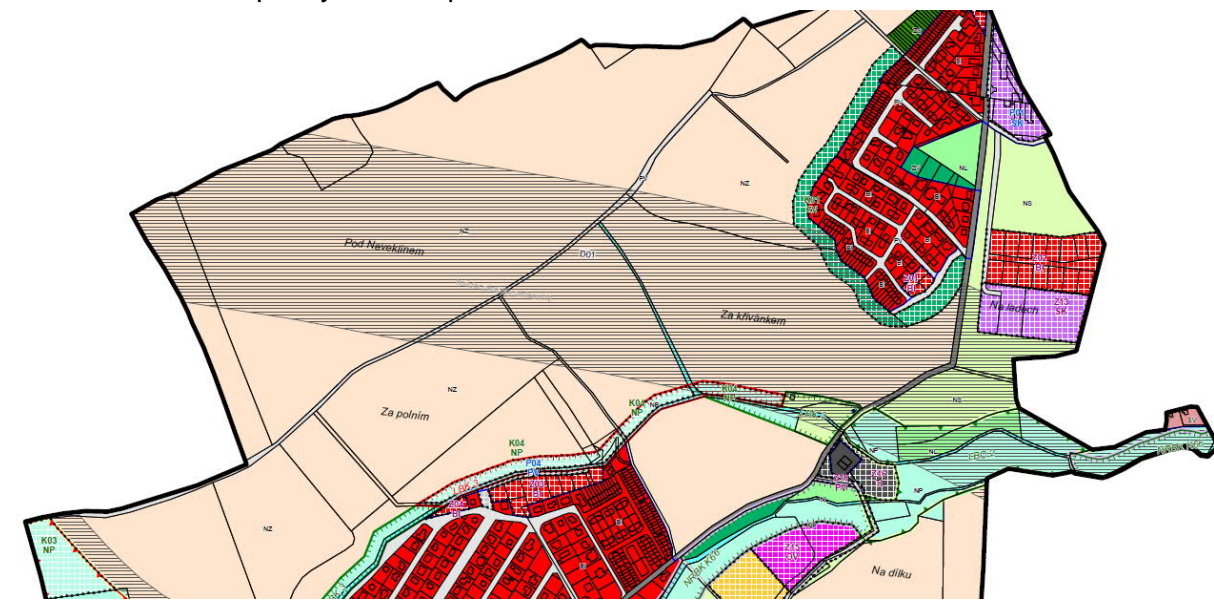
Obrázek 2 - ZÚR Středočeského kraje

Sibřina:

Obec Sibřina má platnou změnu č. 3 územního plánu z 02/2011. Územní obce Sibřina je dotčeno pouze okrajově napojením přeložek stávající komunikací nižší třídy – bez grafické přílohy ÚP.

Květnice:

Obec Květnice má platný územní plán z 3/2017.

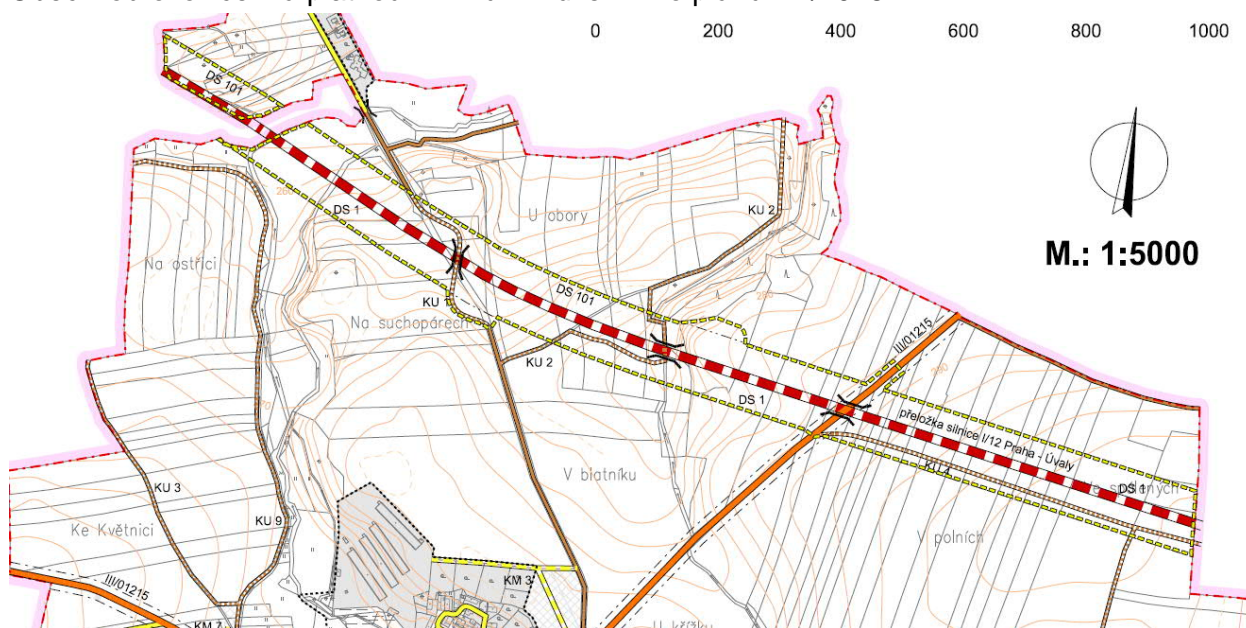


**Obrázek 3 - ÚP obce Květnice**

Vzhledem k tomu, že nebyl obcí (resp. zpracovatelem ÚP) poskytnut územní plán v otevřené podobě (v souřadnicích) není možné provést umístění stavby do soutisku se stavbou I/12.

Dobročovice:

Obec Dobročovice má platnou změnu č.1 územního plánu z 4/2018.



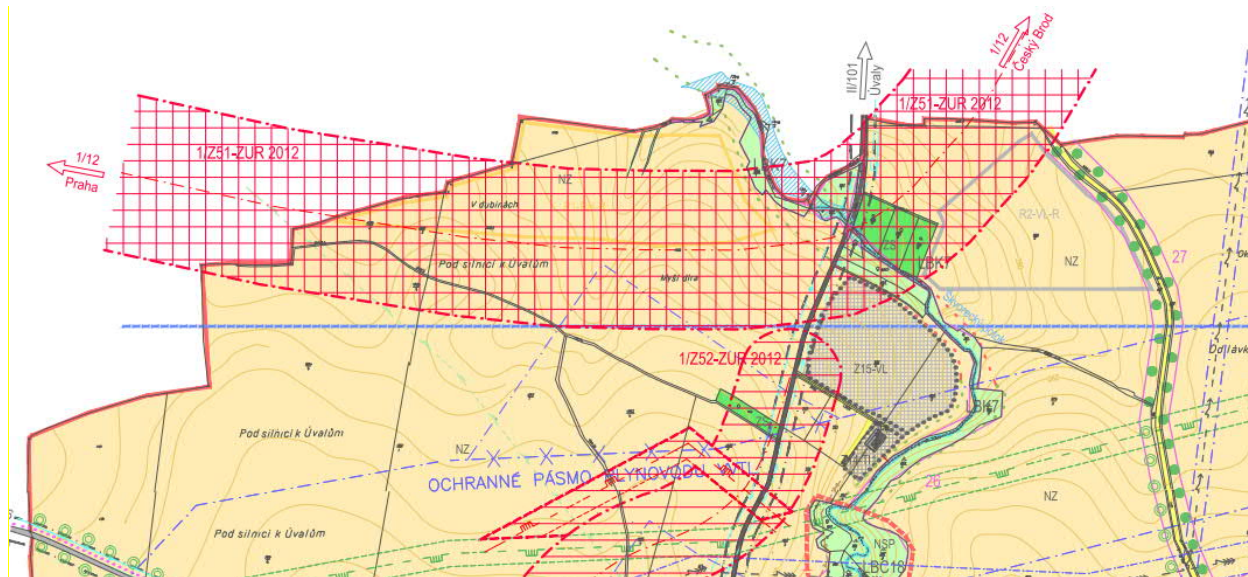
**Obrázek 4 - ÚP obce Dobročovice**

V ÚP je pro účely přeložky silnice I/12 vymezen koridor o šířce 30 – 70 m označený jako DS1. Samotná přeložka silnice I/12 včetně zemních valů se nachází ve vymezeném koridoru určeným územním plánem. Mimo tyto vymezené plochy jsou umístěny retenční nádrže konkrétně RN č.4, RN č.5 a RN č. 6. Tyto retenční nádrže jsou částečně umístěny na ploše „zemědělské plochy“ (platí pro RN č.5 a RN č.6) a na částečně na ploše „smíšené plochy pro nezastavěné území“ (platí pro RN č.4). Tato skutečnost je způsobena úpravou velikostí RN (resp. zvětšení retenčního objemu). Na ploše „zemědělské plochy“ se nachází také částečně přeložka polní cesty, resp. její zemní těleso.



Škvorec:

Městys Škvorec má platnou změnu č. 1 územního plánu s nabytím účinnosti 14.10.2014.



**Obrázek 5 - ÚP městy Škvorec**

V ÚP je pro účely přeložky silnice I/12 vymezen koridor o šířce 155 m (značení 1/Z51-ZUR2012 a 1/Z52-ZUR2012 – oblast navázání související investice II/101 Úvaly – Říčany). Celá přeložka včetně související SO je v koridoru vymezeném ÚP.

Úvaly:

Územní plán SÚ města Úvaly byl schválen Zastupitelstvem města dne 11.12.1995. V současné době probíhá příprava nového ÚP.

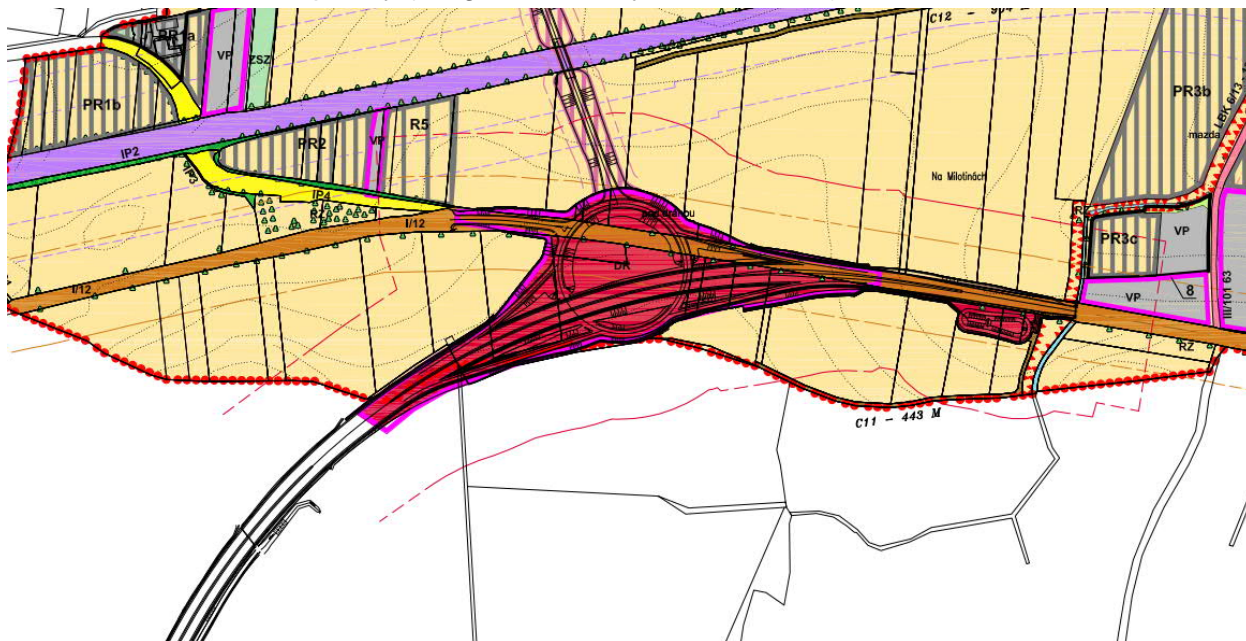


**Obrázek 6 - ÚP města Úvaly**

V ÚP je pro účely přeložky silnice I/12 vymezen koridor o šířce 40 m. Samotná přeložka silnice I/12 se nachází ve vymezeném koridoru určeným územním plánem. Zemní valy se nachází na ploše „izolační zeleň“. Mimo tyto plochy vystupují retenční nádrž č. 8, která byla přesunuta z levé strany na pravou z důvodů koordinace se sousední stavbou „Svazková ŽS“ – část RN se nachází na ploše „všeobecně smíšené území“. Zakončení zemního valu u nadjezdu silnice III/10168 se částečně nachází na ploše „všeobecně smíšené území“ a „louky a pastviny“.

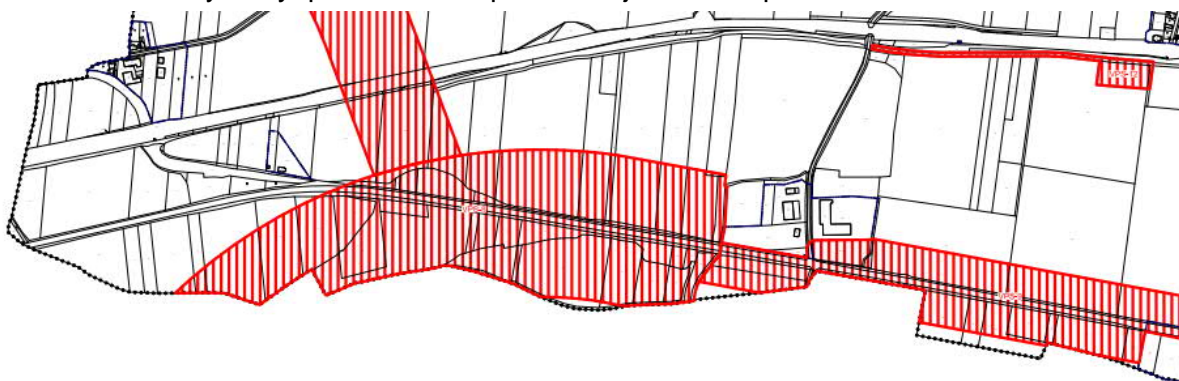
Tuklaty:

Obec Tuklaty má platný ÚP s nabytím účinnosti 27.12.2011. V tomto územním plánu je zakreslen situační podklad z dříve zpracovaného projektu silnice I/12. V této aktuální verzi došlo ke změně v umístění dešťové usazovací a retenční nádrže č. 9 (SO 369). Nově je nádrž umístěna vlevo ve směru staničení a blíže k MÚK Tuklaty. Tím se retenční nádrž dostává na plochu s označením Polní plochy (v legendě ÚP chybně označeno).



**Obrázek 7 - ÚP obce Tuklaty**

V současné době je v zastupitelstvu projednávána změna č.1, ve které je pro silnici I/12 vymezen koridor a přesun nádrže je zde prostorově podchycen. Změna č.1 by měla dle informací z obce Tuklaty nabýt právní moci v průběhu října až listopadu roku 2018.



**Obrázek 8 - ÚP obce Tuklaty - změna č.1**

Ve změně ÚP je pro účely přeložky silnice I/12 vymezen koridor o proměnné šířce přibližně 150 m. Celá přeložka včetně související SO je v koridoru vymezeným ÚP.



### **c) informace o vydaných rozhodnutích o povelní výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Bude doplněno na základě inženýrské činnosti

### **d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Vypořádání připomínek dotčených orgánů jsou řešeny v samostatné příloze E. Dokladová část – vypořádání připomínek.

### **e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

#### Geologické poměry:

Vzhledem k rozsahu území jsou geologické poměry zájmového území poměrně různorodé. V předběžném geotechnickém průzkumu (Silnice I/12, úsek křiž. H1 – Úvaly, okr. Praha –východ, km 0,000 až 12,951; INSET s.r.o., Praha 2004) bylo provedeno 194 průzkumných vrtů, z toho 20 pro presiometrické měření a 20 pozorovacích vrtů. Zbývající vrty (154 ks) byly použity pro geotechnické účely.

Geolog. stavba zájmového území je zejména do km 5,9 složitá, ale vlastní stavbu silnice neomezuje.

Složitě základové poměry jsou zejména v místech výskytu holocenních stlačitelných sedimentů, eolických sedimentů (spraše, sprašové hlíny) a tam, kde se vyskytuje hladina podzemní vody mělce pod terénem.

V podloží násypů a v přechodových oblastech násyp – most, kde se vyskytují holocenní stlačitelné sedimenty, bude nutné navrhnout opatření na jejich konsolidaci a zvýšení únosnosti. Taktéž je třeba věnovat pozornost v místech násypů kolem vodotečí.

Mostní objekty budou zakládány převážně hlubinně.

Při hloubení zářezů se bude v některých místech vyskytovat podzemní voda.

#### Geomorfologické poměry:

Dle morfologického členění území náleží oblast do Poberounské soustavy, podsoustavy Pražská plošina, blíže Říčanské plošině. Východní okraj trasy hraničí s Českobrodskou tabulí.

Modelace území je značně ovlivněna horninovým složením a četností tektonických poruch procházejících územím. Méně výrazný faciální průběh terénního reliéfu, probíhající ve formacích staršího paleozoika a mezozoika, vrstvách ordovikových a svrchnocenomanských je výrazněji členěný hřbítka a vrchy čnějícími nad parovinným reliéfem. Na dotváření reliéfu se také výrazněji podílela erozní a sedimentační činnost místních potoků a vodotečí.

#### Hydrogeologické poměry:

Zájmové území je součástí hydrogeologického rajonu 625 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy a rajonu 632 – Krystalinikum v povodí Střední Vltavy).

Mělký oběh podzemních vod je vázán zejména na přípovrchovou zónu porušení, zvětrávání a rozvolnění hornin skalního podkladu.

Přirozený systém podzemních vod byl v posuzovaném území ovlivněn melioračními systémy budovanými za účelem odvodnění zemědělských půd.

Složitost hydrogeologických poměrů v trase přeložky vyplývá nejen z proměnlivosti geologických poměrů území, ale také z množství staveb dotčených dílčích povodí.

## f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření, včetně doporučení a požadavků pro další PD

Dále jsou uvedeny výtahy z průzkumů provedených v rámci projektové přípravy, plné znění je součástí samostatné složky dokumentace F. Průzkumy a rozborů.

### 1. Polohopisné a výškopisné zaměření

Zpracovatel: GT ATELIÉR GEODÉZIE spol. s.r.o.

Datum zpracování: 10/2018

Předmětem zaměření byla reambulace stavu účelové mapy aktualizované v roce 2015. Při aktualizaci PD vznikly i nově lokality k doměření. Dále byly v rámci reambulace upřesněny polohy solitérních stromů v porostech, kde to bylo z hlediska dostupnosti možné a byly též doměřeny změny v původním zaměření.

### 2. Zpráva z vyšetření inženýrských sítí a geodetického zaměření

Zpracovatel: GT ATELIÉR GEODÉZIE spol. s.r.o.

Datum zpracování: 10/2018

Pro připravovanou stavbu „I/12 Běchovice-Úvaly“ byl proveden průzkum stávajících inženýrských sítí v dané lokalitě (viz přehledná situace). Bylo osloveno celkem 57 správců (viz seznam str.3 a 4 v příloze F.2). Vzhledem k velkému rozsahu zájmového území musela být oblast pro vyjádření k inženýrským sítím rozdělena do dvou částí (kraj Hl.m. Praha a Středočeský kraj). Z tohoto důvodu mohou být u některých správců s přesahem působnosti mezi kraji dvě vyjádření. Vyjádření nebo alespoň nějakou informaci zaslali všichni oslovení kromě správce č.35 Obec Příšimasy a č.57 HLC Real, s.r.o.. Pozitivní vyjádření o existenci inženýrských sítí v zájmové lokalitě zaslalo celkem 19 z oslovených vlastníků či správců IS. K pozitivním vyjádřením byl přidán zakresl kanalizace a vodovodu společnosti HLC Real známý z vyjádření z roku 2015, přestože od společnosti žádné vyjádření není k dispozici. Ostatní vyjádření byla ve smyslu existence jejich IS negativní.

Seznam správců s kladným vyjádřením k existenci IS:

**1.SČV a.s.**, Novohospodská 93, 261 01 Příbram – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**ČEPS a.s.**, Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10 – poskytl souřadnice středů stožárů,

**Česká telekomunikační infrastruktura (CETIN) a.s.**, Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3 – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**GasNet, s.r.o.** v zast. GridServices s.r.o., Klíšská 940, 401 17 Ústí nad Labem – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**Správa železniční dopravní cesty, st. org.**, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7 – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**T - Mobile Czech Republic, a.s.**, Tomíčková 2144/1, Praha 4, 149 00 – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**TRADE CENTRE PRAHA a.s.**, Blanická 1008/28, 120 00 Praha 2-Vinohrady – společnost se vyjadřuje až k hotové projektové dokumentaci, data o stávajícím průběhu VO zajišťuje PRE,

**Vodafone Czech Republic a.s.**, nám.Junkových 2, 155 00 Praha 5 – neposkytl digitální podobu v otevřeném formátu, dokumentace z analogových podkladů byla skenována, transformována a pro potřebu dokumentace stávajících sítí vektorizována,

**Vodos s.r.o.**, Legerova 21, 280 02 Kolín – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**ČEZ Distribuce, a.s.**, Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4 – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**Město Úvaly**, Pražská 276, 250 82 Úvaly – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu z

technické mapy města Úvaly,

**NET4GAS, s.r.o.**, Na Hřebenech II 1718/8, 140 21 Praha 4 – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu,

**Obec Květnice**, K Dobročovicům 35, 250 84 Květnice – neposkytl digitální podobu v otevřeném formátu, dokumentace z analogových podkladů byla skenována, transformována a pro potřebu dokumentace stávajících sítí vektorizována, v dokumentaci ještě uvedena zmínka o vodovodu společnosti HLC Real, s.r.o.,

**Povodí Labe, st. podnik**, Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové – vyjádření o tom, že v předmětné lokalitě se nachází otevřené vodní toky v jejich vlastnictví,

**Pražská plynárenská Distribuce, a.s.** U Plynárny 500, Praha 4, 145 08 – poskytl digitální podobu zákresu svých sítí v otevřeném formátu bez vyjádření, žádná dokumentace tohoto správce není z tohoto důvodu uvedena v následujících vyjádřeních,

**Pražské vodovody a kanalizace, a.s.** Dykova 3/2, 101 00 Praha 10 – poskytl digitální podobu zákresu svých sítí v otevřeném formátu bez vyjádření (originál CD je uložen u zpracovatele), žádná dokumentace tohoto správce není z tohoto důvodu uvedena v následujících vyjádřeních,

**PRE distribuce, a.s.**, Svornosti 3199/19a, 150 00 Praha 5 – poskytl digitální podobu v otevřeném formátu pro veřejné osvětlení i elektro rozvody,

**Technická správa komunikací hl.m.Prahy**, Na bojišti 1452/5, 120 00 Praha 2 – neposkytl digitální podobu v otevřeném formátu, dokumentace z analogových podkladů byla skenována, transformována a pro potřebu dokumentace stávajících sítí vektorizována,

**Státní Pozemkový úřad**, Odbor řízení správy nemovitostí, oddělení správy vodohospodářských děl, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 – neposkytl digitální podobu v otevřeném formátu, vyjádření ve smyslu vlastnictví HOZ a zakres jejich přibližného průběhu,

**HLC Real, s.r.o.**, Trávníky 712, 696 03 Dubňany – tento vlastník neposkytl žádné vyjádření, průběh jeho sítí byl převzatý z vyjádření společnosti Vodohospodářské služby RT s.r.o., Horní Lánov 61, 543 41 Lánov z roku 2015, kdy byla správcem kanalizace ve vlastnictví HLC Real, v současnosti již dle jejich vyjádření toto správcovství neprovozuje – v dokumentaci uvedeno původní vyjádření.

Seznam správců bez vyjádření k existenci IS:

**Obec Příšimasy**, Příšimasy 80, 282 01 Český Brod,

**HLC Real, s.r.o.**, Trávníky 712, 696 03 Dubňany.

### 3. Záborový elaborát

Zpracovatel: GT ATELIÉR GEODÉZIE spol. s.r.o.

Datum zpracování: 12/2018

Viz příloha F.3

### 4. Studie vlivu I/12 na podzemní vody

Zpracovatel: DHI

Datum zpracování: 10/2018

Úvod:

Vzhledem k dostupnosti dat a požadavkům na výstupy je studie rozdělena do dvou etap:

Etapu I:

Navrženo je minimální modelové řešení, vycházející primárně z datových podkladů dostupných v současnosti. Vypovídací schopnost modelu je omezená a není podrobněji posuzována vůči měřeným časovým řadám. Cílem modelování v této etapě je především poskytnout podklad pro rozhodnutí, zda vůbec zájmové lokality mohou být potenciálně ovlivněny snížením hladiny podzemní vody výstavbou zářezu. Druhotným cílem je poskytnout

odhad přitékajícího množství podzemní vody do vybraných lokalit. Modelové řešení spočívá v sestavení matematického modelu proudění podzemních vod, s cílem simulovat ustálené podmínky proudění podzemních vod na základě interpretovaných isolinií HPV uvedených ve zprávě Předběžný geotechnický průzkum (INSET 2004). Další nezbytná data a podklady, především geologických a hydrogeologických interpretací jsou použita z podkladů dodaných zadavatelem (zpráva INSET 2004 a další). Formální výstupy: zpráva popisující:

- použité datové podklady, způsob sestavení modelu, výsledky simulace současného stavu a budoucího stavu se zářezem,
- výsledky provedeného monitoringu v území,
- předběžný odhad přítoku podzemní vody do zářezu podle zjednodušeného řešení
- odhad množství podzemní vody, které bude nutné ze zářezu odvádět podle zjednodušeného řešení,
- předběžný závěr o možném ovlivnění zamokřených území,
- dílčí podklad pro podrobný geotechnický průzkum se zaměřením na hydrogeologické poměry podle zjednodušeného řešení (označení míst, na která je vhodné se zaměřit).

#### Etapa II:

V rámci řešení této etapy budou zajištěna další potřebná data podle seznamu výše, včetně monitoringu hladin na místě v rozsahu cca 6 měsíců a provedení doplňujících měření in situ pro potřeby modelování. Předpokládá se využití dalších dat, pořízených mezitím během přípravy stavby (údaje ze sond a vrtů podrobného průzkumu apod.). Model bude kalibrován a validován vůči těmto měřeným datům, tedy včetně dynamiky změn hladiny podzemní vody v čase.

Výstupem je řádně podložené a zdůvodněné řešení. Vypovídací schopnost modelu lze posoudit na základě získaných dat a měření. Detailnost tohoto řešení odpovídá požadavkům formulovaným ve zprávě INSET 2004, datům dostupným v době řešení a současné úrovni znalostí a používaných technologií. Další výhodou je, že provedení zářezu lze v modelu snadno upravit a simulovat tak varianty řešení, případně návrh optimalizovat (součástí této nabídky je výstup ze dvou simulací: současný stav a 1 varianta stavby podle dokumentace).

Formální výstupy: zpráva popisující

- použité datové podklady, interpretaci, způsob sestavení modelu, výsledky kalibrace a validace vůči měření,
- porovnání výsledků simulace pro současný a budoucí stav (dynamické simulace v čase),
- výsledky a vyhodnocení provedeného monitoringu v území,
- odhad přítoku podzemní vody do zářezu podle řešení dynamické simulace v čase,
- odhad množství podzemní vody, které bude nutné ze zářezu odvádět podle dynamické simulace v čase,
- závěr o pravděpodobném ovlivnění zamokřených území během roku,
- závěr o pravděpodobném ovlivnění vybraných vodních zdrojů v okolí stavby,

#### Předběžný závěry řešení Etapy I:

Do zářezu je podle výsledků simulace odvodněno asi 43 % plochy povodí Běchovického potoka. Snížení hladiny podzemní vody (rozdíl mezi simulací současného stavu a simulací se zářezem) v místech obou zamokřených území je velmi malé. Je zřejmé, že podle současného stavu znalostí je ovlivnění tělesa podzemních vod významné, ale lokálně omezené na jižní část povodí a bezprostřední okolí zářezu, nepropaguje se do bezprostředního okolí zamokřených území a k Běchovickému potoku, ani k bezejmennému přítoku Rokytky v severozápadní části území.

Snížení dlouhodobé průměrné hodnoty průtoku v korytě Běchovického potoka (rozdíl mezi

oběma simulacemi) je v jednotkách procent.

Z porovnání simulací hladiny podzemní vody lze odhadnout, že největší snížení ustálené hladiny podzemní vody podél osy zářezu dosahuje až 4,8 m (přibližně v kilometru 4,76). Z vymezeného úseku zářezu byl pomocí nástrojů pro bilanci zjištěn dlouhodobý průměrný odtok drenáží přibližně 1,5 l/s.

Uvedené výsledky a vyvozené závěry jsou ale bezprostředně závislé na velmi zjednodušené stavbě nasycené zóny v modelu a odhadovaných parametrech nasycené zóny. Obojí přímo ovlivňuje rychlost a směr proudění podzemní vody v modelu a tím také rozsah a hloubku snížení HPV v okolí zářezu. Po doplnění znalostí a parametrů (na základě dalších vstupů a měřených dat) v rámci Etapy II se mohou závěry studie změnit. Proto jsou uvedené závěry zatíženy velkou nejistotou, lze je považovat za předběžné a lze je použít spíše k orientaci v problému než ke kvantifikaci a návrhům.

## 5. Studie vlivu I/12 na vodní toky

Zpracovatel: Sweco Hydroprojekt a.s.

Datum zpracování: 10/2018

Úvod:

Účelem studie je posouzení společného vlivu výstavby D0 (v úseku Štěrboholská spojka – D1) a I/12 (v úseku povodí Rokytka - Štěrboholská spojka – Úvaly) na odtokové poměry v povodí Rokytka po vzdutí Počernického rybníka a v povodí Pitkovického potoka po Lipany.

Studie vychází z aktuální projektové dokumentace obou staveb (PUDIS a.s., SDRUŽENÍ KONSORCIUM AFSA). V rámci těchto dokumentací bylo vyřešeno odvádění srážkových vod z území dotčeného stavbou. Návrh odvádění srážkových vod vychází z požadavků definovaných současnými trendy nakládání se srážkovými vodami a příslušnými technickými normami a podmínkami.

Tato studie vlivu navíc kvantifikuje vliv obou staveb na průtoky hlavních vodních toků při povodňové situaci. Obě stavby částečně mění odtokové poměry území – na jedné straně je odtok urychlen zvýšeným podílem zpevněných ploch, na straně druhé je odtok z těchto ploch zpomalen v navržených retenčních nádržích a prostorech. Dále studie zohledňuje možné změny v dílčích povodích přilehlých k tělesům staveb.

Závěr:

V rámci studie bylo posouzeno možné ovlivnění průtoků Rokytka (po nátok do Počernického rybníka), Říčanského potoka, Běchovického potoka a Pitkovického potoka (po Lipany) při povodňových situacích vlivem navrhovaných staveb D0 (v úseku Štěrboholská spojka – D1) a I/12 (v úseku Štěrboholská spojka – Úvaly).

Pro posouzení srážkooodtokovými modely byly zvoleny doby opakování 5, 20 a 100 let. Výsledky zpracování ukazují, že návrhové průtoky budou (u všech dob opakování) vlivem staveb velmi mírně klesat (do cca 3 %). Situaci přitom ovlivňuje nejen větší zastoupení zpevněných ploch v povodích, ale také navrhované retenční nádrže pro zpomalení odtoku a mírné změny ve vymezení povodí vlivem silničních těles.

Vedle posouzení ovlivnění hlavních vodních toků jsou ve studii hodnoceny také tzv. zájmové profily. Tyto profily se nacházejí převážně na svodnicích, kterými jsou odváděny vody z retenčních nádrží u systému odvodnění silnic dále do hlavních vodních toků: zájmové profily X\_A, X\_D1, X\_E, X\_363. U zájmového profilu X\_D2 dojde po návrzích ke zvětšení průtoků vlivem zvětšení přispívajícího povodí.

Profil X\_A se nachází nad propustkem – zatrubněním pod ulicí Českobrodskou v Běchovicích. Podle předběžných výpočtů je dostatečně kapacitní pro současný i návrhový stav při Q100. Profil X\_D1 se nachází na hrázi Netluckého rybníka, zde by bylo vhodné další hydrotechnické posouzení. Současný stav výpustného objektu je neuspokojivý a při návrhu staveb dojde ke zvětšení návrhových průtoků. Hydraulické posouzení lze zvážit také u profilu X\_D2, málo kapacitního propustku pod silnicí v Netlukách. Zájmový profil X\_E se nachází při



ústí svodnice do Rokytky v Královicích. Do svodnice je zaústěn výtok z navrhované retenční nádrže, tyto průtoky by však měly být dostatečně transformovány v rámci svodnice. Zájmový profil X\_363 se nachází pod výtokem z retenční nádrže u návrhu I/12. U tohoto profilu byly vypočteny návrhové hodnoty průtoků pro řádné odvedení zvýšených průtoků svodnicí do Rokytky.

## 6. Hydrogeologický průzkum

Zpracovatel: AQH

Datum zpracování: 10/2018

Předkládaná aktualizace hydrogeologického průzkumu stavby I/12 Běchovice – Úvaly je zpracovaná dle požadavku podmínek 7c a 8a závazného stanoviska k EIA výše uvedené stavby (MŽP stanovisko EIA, 2018). V souladu s požadavky výše uvedeného závazného stanoviska se předkládaná aktualizace zabývá rovněž doplňujícím zhodnocením nebezpečnosti lokalit s antropogenními sedimenty: Skládky Běchovice, Navážky v okolí v rtu H J46 a Lom Skřivánek – skládka Květnice. Součástí aktualizace je rovněž aktualizovaný průzkum vodních zdrojů včetně nového programu hydrogeologického monitoringu pro etapu předstihového monitoringu a monitoringu v průběhu stavby. Práce vychází z aktualizovaného předběžného geotechnického průzkumu (INSET, 2004), dále z původního návrhu hydrogeologického monitoringu v okolí trasy (G-SERVIS, 2005), který byl v roce 2012 doplněn (AQH, 2012). Hydrogeologické poznatky získané z vyhodnocení vlivu na vodní útvary dle rámcové úmluvy O vodách (GEOFFICE, 2017) jsou rovněž zahrnuty do aktualizace.

Nejmladším použitým zdrojem, kromě vlastních terénních prací, je draft zprávy Modelové studie ovlivnění podzemních vod výstavbou obchvatu Běchovic (DHI, 2018). V rámci terénních prací byla provedena rekognoskace terénu zaměřená na ověření stavu navržených monitorovacích objektů a na existenci nově zbudovaných objektů. Celkem bylo pasportizováno 30 zdrojů podzemní vody v okolí plánované stavby a byla provedena revize a pasportizace všech archivních hydrogeologických vrtů předběžného průzkumu.

Rekognoskace se rovněž zaměřila na průzkum antropogenních navážek v okolí trasy.

### Závěr:

V následujících odstavcích je diskutováno plnění podmínek, týkajících se oboru hydrogeologie, souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „I/12 Běchovice – Úvaly“ na životní prostředí (MŽP stanovisko EIA, 2018). Jedná se podmínky pro fázi přípravy.

### Plnění podmínky 7c):

Byla zpracována aktualizace hydrogeologického průzkumu, která obsahuje mimo jiné i plnění těchto částí podmínky 7c):

- Byla provedena terénní rekognoskace lokality skládky Běchovice při jižním okraji MČ Praha – Běchovice, mezi toky Rokytka a Říčanského potoka v k.ú. Běchovice. Byla dohledána kompletní obsáhlá analýza rizik, která byla pro těleso skládky zpracována (EKOMONITOR, 2012). Výsledkem analýzy rizik je zjištění, že skládka nepředstavuje nebezpečí pro podzemní ani povrchové vody, ani pro ostatní složky životního prostředí. Stav skládky je podrobněji diskutován v kapitole Skládka Běchovice (staničení 1,00-1,40 km). Další průzkum skládky není potřebný.
- Byla provedena terénní rekognoskace skládky lokalizované předběžným geotechnickým průzkumem v dobývacím prostoru starého lomu severovýchodně od obce Květnice. Bylo zjištěno, že trasa silnice prochází po anebo tělesem skládky ve staničení přibližně 6,80-6,90 km. Jedná se o odval materiálu ze stavby metra navezený v 90. letech a na začátku 21. století. Na obecním úřadě jsou k dohledání evidenční listy ukládaného materiálu (ústní sdělení pan Stanislav Plocek, starosta obce). Stav skládky je podrobněji diskutován v kapitole Lom Skřivánek – Skládka Květnice (staničení 6,80-6,90 km). Rozsahem skládky a případným šířením



znečištění ze skládky se bude zabírat podrobný geotechnický průzkum.

- Neakceptovatelné riziko pro majetek nebo ekosystémy, které by mohly výše uvedené skládky znamenat nebylo zjištěno a není očekáváno. Proto nebyl zpracován ani návrh nápravných a kompenzačních opatření.

#### Plnění podmínky 8a):

Byla zpracována aktualizace hydrogeologického průzkumu, která obsahuje mimo jiné i plnění podmínky 8a) a to v těchto bodech:

- Byl proveden aktualizovaný průzkum vodních zdrojů v okolí stavby. Byla provedena pasportizace zdrojů určených k hydrogeologickému monitoringu včetně pasportizace hydrogeologických vrtů – viz kapitola Monitoring a pasportizace domovních studní a kapitola Monitoring a pasportizace archivních hydrogeologických vrtů. Pasportizační listy jsou v příloze 2 (v příloze F.6).
- Byl sestaven nový program hydrogeologického monitoringu podzemních a povrchových vod. Do monitorovací sítě byly začleněny i objekty uvedené v podmínce 8 a). Sledování je navrženo pro všechny tři etapy hydrogeologického monitoringu – předstihový monitoring, monitoring v době stavby a postmonitoring. Minimální zahájení hydrogeologického monitoringu je tři roky před zahájením stavby. Hydrogeologický monitoring je podrobně řešen v kapitole Aktualizovaný návrh hydrogeologického monitoringu režimu podzemní a povrchové vody.
- Nebylo prokázáno vysoké riziko ovlivnění vodních zdrojů. V současné době je sestavován numerický model proudění podzemní vody, který řeší případné ovlivnění zdrojů podzemní vody následkem drenážního účinku zářezu na obchvat Běchovic. Předběžné výsledky jsou uvedeny v draftu etapové zprávy (DHI, 2018).

#### Doporučení pro další etapu průzkumu:

1. V podrobném geotechnickém průzkumu stavby se věnovat i průchodu skládkou inertního materiálu v k.ú. Květnice mezi staničeními 6,80-6,90 km. Zaměřit se na ověření možné kontaminace podzemní vody a navážek a rozsahu skládky v místě kontaktu se silnicí.
2. Před vlastním zahájením hydrogeologického monitoringu provést kontrolu případných nových zdrojů podzemní vody v okolí stavby a program monitoringu aktualizovat do finální podoby.
3. Do aktualizace programu hydrogeologického monitoringu rovněž zapracovat poznatky získané při podrobném geotechnickém průzkumu a z modelového řešení vlivu zářezu na obchvatu Běchovic na podzemní vody.

## **7. Dendrologický průzkum**

Zpracovatel: Ing. František Moravec

Datum zpracování: probíhá zpracování

Viz příloha F.7

## **8. Pedologický průzkum**

Zpracovatel: AF-CITYPLAN

Datum zpracování: 12/2018

#### Úvod:

Ve dnech od 24.10. do 23.11. 2018 byl proveden pedologický průzkum na pozemcích zemědělského půdního fondu dotčených stavbou I/12 Běchovice – Úvaly.

Průzkum byl zpracován jako povinná součást žádosti o souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění zákona č. 41/2015 Sb., § 9, odst. 6. Cílem průzkumu bylo stanovení mocnosti ornice na dotčených pozemcích.

Návrh mocnosti skrývky:

Mocnost svrchního humusového horizontu (ornice) se bude v zájmového území pohybovat od 20 do 35 cm. Skrývka níže uloženého zúrodnění schopného horizontu (podorničí) se bude pohybovat od 20 do 40 cm. Mocnosti skrývek ornice a podorničí jsou vyznačeny v samostatné mapové příloze č. 2 k pedologickému průzkumu.

**9. Hluková studie z provozu**Zpracovatel: PUDISDatum zpracování: 12/2018Úvod:

Předmětem předkládaného posouzení bylo vyhodnocení hlukové situace z provozu pozemní dopravy v okolí stavby přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly. V hodnoceném území byl akusticky posouzen možný dopad realizace plánované přeložky silnice I/12.

Akustické posouzení slouží jako podklad pro dokumentaci k územnímu řízení (DÚR). Posouzení bylo provedeno v souladu s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a vychází z protihlukových opatření (PHO) navržených v rámci DÚR a kontroluje jejich akustickou účinnost ve vztahu k současně platné legislativě.

Závěr:

Předmětem předkládaného posouzení bylo vyhodnocení akustické situace z provozu silniční dopravy v okolí stavby přeložky silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly. Akustické posouzení slouží jako podklad pro dokumentaci k územnímu řízení (DÚR). Posouzení bylo provedeno v souladu s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Z vypočtených hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území v roce 2016 vyplývá, že je v blízkosti současné silnice I/12 je překračován hygienický limit pro SHZ v denní době LAeq,16 h = 70 dB v obcích Běchovice (Bech\_04), Újezd nad Lesy (UnL\_07) a v noční době LAeq,8 h = 60 dB v obcích Běchovice (Bech\_04), Újezd nad Lesy (UnL\_07 a UnL\_08).

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí přeložky I/12 nedochází vlivem provozu dopravy na samotné silnici I/12 a na souvisejících navržených dopravních stavbách za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc). Navržená protihluková opatření u silnice I/12 vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Z výsledků uvedených v předchozích kapitolách a z hlukových map (viz přílohy) vyplývá, že vlivem zprovoznění přeložky I/12 dojde v hodnoceném území ke změně celkové akustické situace. Ke zlepšení akustické situace dochází u objektů umístěných v blízkosti stávajících komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění přeložky silnice I/12 ke snížení dopravní zátěže. Kupříkladu v ulici Českobrodská (Bech\_04) v Běchovicích, v Újezdě nad Lesy v ulicích Starokolínská (UnL\_07), Novosibířská (UnL\_08) a Zaříčanská (UnL\_02), v obci Sibřina v ulicích Kolodějská (Sib\_01) a Říčanská (Sib\_02), v obci Úvaly v ulicích U Přeložky (Uv\_05) a Škvorecká (Uv\_02), v obci Škvorec v ulici Čs. armády (Skv\_01). Ke zhoršení akustické situace naopak dochází zpravidla u fasád chráněných objektů, které jsou orientované směrem k přeložce silnice I/12 a zároveň nejsou situovány v blízkosti stávajících pozemních komunikací. Například v Běchovicích (Bech\_03 a Bech\_05), v Újezdě nad Lesy (UnL\_04, UnL\_05 a UnL\_06), v Kolodějích (Kol\_02 a Kol\_03), v obci Květnice v ulicích Slunečnicová (Kve\_03, Kve\_04), Čtyřlístková (Kve\_05) a Na Ladech (Kve\_01 a Kve\_02), v Dobročovicích (Dob\_01) a v obci Úvaly (Uv\_01).

Pro celé hodnocené území platí, že jsou v době realizace stavby přeložky silnice I/12 buď splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy, nebo v případě míst, kde

výpočtem byla zjištěna nadlimitní akustická situace, dochází vlivem realizace stavby přeložky silnice I/12 (změnou rozložení dopravy na okolních komunikacích, nikoli přímým působením I/12 jako zdroje hluku) k poklesu hodnot  $LA_{eq,T}$ , anebo nedochází k dalšímu navyšování nad již limitní stav.

## 10. Příspěvková rozptylová studie

Zpracovatel: Bucek s.r.o.

Datum zpracování: 08/2018

Úvod:

Tato rozptylová studie je zpracována pro posouzení stávajícího imisního zatížení v předmětné lokalitě Běchovice – Úvaly (okr. Praha-východ) a pro vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/12 na imisní zatížení lokality. Rozptylová studie je zpracována dle zákona č. 201/2012 Sb.

Závěr:

Vliv přeložky silnice I/12 na imisní situaci byl hodnocen v kontextu celkové dopravní situace v území. Do modelu výpočtu imisních příspěvků byly kromě emisí z automobilové dopravy na samotné přeložce silnice I/12 zahrnuty i emise z automobilové dopravy na okolní komunikační síti, která bude realizací záměru ovlivněna. Nejvyšší imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek byly vypočteny v oblasti Štěrboholské spojky, Pražského okruhu a budoucí křižovatky přeložky silnice I/12 s SOKP. V oblasti nejbližší obytné zástavby nacházející se v blízkosti přeložky I/12 jsou vypočtené příspěvky na úrovni výrazně nižší. Ve všech výpočtových bodech reprezentujících nejbližší obytnou zástavbu jsou vypočtené příspěvky pod hranici zákonných limitů. Zákon č. 201/2012 Sb. pro tento záměr kompenzační opatření nevyžaduje.

## 11. Hodnocení podle §67 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a migrační studie

Zpracovatel: Doc. Dr. Jan Farkač, CSc.

Datum zpracování: probíhá zpracování

Viz příloha F.11

## 12. Korozní průzkum

Zpracovatel: PUDIS

Datum zpracování: 05/2013 (aktualizace 2015)

Zdroje bludných proudů:

Trasa přeložky silnice I/12 Úvaly má v blízkosti zdroje bludných proudů (BP), které jsou představovány tratí ČD se stejnosměrnou trakcí 3 kVss č.011 Praha – Kolín. Další zdroje bludných proudů lokálního významu představují liniová úložná zařízení jako jsou plynovody, vodovody a jejich ochrany. Přispívají zde též rozvody silových sítí i proudy zemního charakteru.

Závěr:

Z hlediska zdánlivého měrného odporu byl zjištěn široký rozsah agresivity od stupně I (velmi nízká) až po stupeň IV (velmi vysoká). Stupeň I a IV se vyskytuje velmi sporadicky, převážnou část trasy lze charakterizovat stupněm III a II.

Dle technických podmínek TP124 se mostní objekty **201** (202), **202** (203), **203** (212), **204** (214), **207** (219), **222** (206), **223** (207), **224** (208), **225** (209), **226** (210), **228** (213), **230** (218), **231** (220), **232** (221), **233** (222) na trase přeložky silnice I/12 nacházejí ve **3.stupni** základních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů.

Mostní objekty **220** (201), **221** (205), **227** (211), **229** (215), **205** (216), **206** (217), **240** (223), **241** (224) nacházejí ve **4.stupni** základních ochranných opatření pro omezení vlivu bludných proudů.

Pozn.: čísla objektů v závorkách uvádějí původní číslování SO uvedený v korozním průzkumu z roku 2013. Tučně jsou uvedeny aktuální čísla SO.

Ochranná opatření:

Viz kapitola 2.11 b)

Upozornění:

**V dalším stupni (DSP) je nutné provést aktualizaci rešerše výsledků a doporučení vyplývající z již zahájeného průzkumu: „Silnice I/12, úsek Běchovice – Úvaly, Podrobný geotechnický průzkum“, zpracovatel: INSET – PUDIS I/12 GTP, předpokládaný termín dokončení: 10/2019.**

### **13. Předběžný geotechnický průzkum**

Zpracovatel: Inset s.r.o.

Datum zpracování: 08/2014

Předběžný geotechnický průzkum silnice I/12 zhodnotil pomocí 237 odkryvných prací a geofyzikálního průzkumu inženýrskogeologické poměry a tektonickou stavbu daného území. Hydrogeologickým průzkumem bylo ve vyžadovaných úsecích provedeno podrobné zhodnocení hydrogeologických poměrů. Z regionálního pohledu lze konstatovat, že geologická stavba zájmového území je zejména do km cca 5,9000 složitá, ale pro vlastní výstavbu silnice není omezující. Litologická a stratigrafická rozmanitost hornin tak, jak je zkrešlena do podélného geologického profilu vychází z interpretace geologického a geofyzikálního průzkumu, kdy geofyzikální data byla zpracována v návaznosti na výsledky sondážních prací. Údaje získané přímými ověřovacími metodami byly tak doplněny a rozšířeny do úseků mezi jednotlivými sondami, v mnoha případech též pod hloubkovou úroveň vrtaných sond a podaly názornou představu o rozložení jednotlivých geologických bloků, jejich umístění v geologickém řezu a vzájemných souvislostí spolu s výsledováním kontaktů, diskontinuit, tektonických linií a poruchových zón.

Generelně lze konstatovat, že zjištěné složité základové poměry jsou zejména v místech výskytu holocénních stlačitelných sedimentů, eolických sedimentů (spraše, sprašové hlíny) a tam, kde se vyskytuje hladina podzemní vody mělce pod terénem.

V místech, kde v podloží násypů a přechodových oblastí násyp-most se vyskytují holocénní sedimenty, bude nutné navrhnout opatření na jejich konsolidaci a zvýšení únosnosti dle čl. 6.2.2.1 ČSN 73 6133, kdy vzhledem k mělké úrovni hladiny podzemní vody doporučujeme umístit roznášecí polštáře z písčitoštěrkovitého materiálu, popř. sanaci podloží vrstvou hrubé kamenité až balvanité sypaniny v kombinaci s vyztužením podloží geosyntetickými prvky, popř. urychlit jejich konzolidaci vybudováním šterkových pilot - Franki piloty. V okolí místních vodotečí bude nutné věnovat výstavbě násypů mimořádnou pozornost (stlačitelné polohy holocénních sedimentů, dimenzování na stoletou vodu, sanace jejich podloží a sanaci přechodových částí). Jestliže se v další etapě průzkumu zjistí, že stoletá voda může zasahovat do násypu pak bude nutné při jeho konstrukci postupovat podle čl. 7.1.2 ČSN 73 6133.

Pokud se přistoupí k nahrazení holocénních sedimentů vhodnou zeminou, pak holocénní sedimenty budou bez úpravy použitelné pouze do násypů sendvičovitěho typu nebo do velmi nenáročných zemních těles jako např. zatravněné ostrovy na křižovatkách.

Zastížené deluviální sedimenty, zcela zvětralé horniny a zvětralé horniny budou vhodné až velmi vhodné a málo vhodné až nevhodné pro použití do násypových těles a budou poskytovat vhodné, podmíněčně vhodné a nevhodné silniční podloží. V případě nevhodných zemín bude nutné provádět jejich zlepšení.

Eolické sedimenty tvoří specifickou skupinu zemín a svými nepříznivými vlastnostmi jsou málo vhodné až nevhodné pro použití do násypových těles a poskytují nevhodné silniční podloží. U spraší a sprašových hlín není dovoleno jejich použití či ponechání v aktivní zóně bez úpravy a bez ověření této úpravy laboratorními nebo terénními zkouškami. Nejvýhodnější úprava spraší a sprašových hlín je jejich stabilizace nehašeným vápnem.



Navětralé a zdravé horniny v části zářezu Z2 budou rozpojovány pomocí trhacích prací a následným odtěžováním se budou rozpadat do kamenů a budou použitelné do násypů jako sypanina z tvrdých nebo měkkých skalních hornin či lze je použít pro sanaci podloží násypů tvořené holocénními sedimenty. V těchto horninách, kdy budou tvořit pláš silnice v zářezu, předpokládáme takové zazubení pláň, které může způsobit nutnost uložení vyrovnávací vrstvy o větších mocnostech než ukládá norma.

Pro násypy a zářezy doporučujeme použít normové sklony svahů. U vysokých násypů, kde byly provedeny geotechnické výpočty doporučujeme k nim přihlídnout. V zářezích, které budou hloubeny v zvětralých, navětralých a zdravých horninách bude mít na stabilitu svahů zářezu vliv sklon a směr ploch diskontinuit a stupeň tektonického porušení. Proto i pro zdravé horniny převážně navrhujeme sklon svahu 1:0,33 a ne v normovém sklonu 1:0,22. U hornin zvětralých, zejména hornin peruckých vrstev, jílovitých vinických, libeňských, dobrotivských a svrchnoproterozoických hornin, předpokládáme nejnepříznivější variantu, tj. jejich degradaci vlivem exogenních činitelů až do charakteru zemin a od tohoto předpokladu se odvíjejí námi navrhované sklony svahů.

Mostní objekty podle svého umístění vzhledem ke geologické stavbě území a hydrogeologickým poměrům budou zakládány převážně hlubinně. Mimo objektu SO 220 (staré označení SO 201) a SO 227 (staré označení SO 211) bude nutné při hlubinném zakládání objektů vrty pro piloty hloubit pod ochranou pažící jílovité suspenze. V místech mostních objektů je nutné počítat s neagresivním až se středním agresivním kapalným prostředím CO<sub>2</sub> popř. SO<sub>4</sub>, a s neagresivním až středně agresivním tuhým prostředím. V případě výskytu tektonických poruch v místě mostních objektů nevylučujeme vysoké agresivní prostředí CO<sub>2</sub>.

Při hloubení zářezů se hladina podzemní vody bude vyskytovat v zářezích Z1, Z2, Z9. Podzemní voda v zářezu Z1 má průlinový charakter v zářezu Z2 je jako puklinová v prostředí letenských hornin a skaleckých křemenců a jako puklinovo-průlinová v prostředí peruckých pískovců a slepenců a v zářezu Z9 jako voda průlinová. V úseku trasy vedené v terénu T3 je nepříznivý, kapilární vodní režim. Ve výše uvedených úsecích bude nutné v konstrukční vrstvě komunikace počítat s 15 až 20 cm mocnou spodní vrstvou podkladu z propustného materiálu, který zároveň bude plnit funkci statickou, přerušovací a provzdušňovací a posléze i funkci filtrační, kdy bude bránit pronikání jemnozrnné zeminy z podloží do podkladních vrstev vozovky.

Pro geotechnické zhodnocení jsme pokryvné útvary a horniny skalního podkladu rozdělili do příslušných geotechnických typů, u kterých jsme provedli zhodnocení podle platných ČS norem a přiřadili jsme jim geotechnické charakteristiky nutné pro statické zhodnocení objektů.

Po vyhodnocení výsledků předběžného GTP včetně analýzy archivní dokumentace lze konstatovat, že v trase rychlostní komunikace nebyla zjištěna zásadní nepříznivá území, která by vedla k doporučení směrové nebo výškové změny trasy stavby. Mezi „podmínečně“ nepříznivá území lze v zájmovém území řadit holocénní náplavy v místech vodotečí, místa výskytu eolických sedimentů a úseky, kde bude nutné provádět trhací práce. Mezi „podmínečně“ nepříznivá území lze dále zahrnout zářezy u nichž jejich báze spolu s kanalizací se vyskytuje pod hladinou podzemní vody – zářez Z1, Z2 a Z9. Podzemní voda zastižená v zářezu Z8 je klasifikovaná jako zavěšená a po jejím odvodnění při výstavbě zářezu, nebude dál znesnadňovat vlastní hloubení a neovlivní hydrogeologické poměry území (toto bude nutné v další etapě průzkumu vyhodnotit). Zářez Z1 ovlivní drenážní funkci stávajícího melioračního kanálu, zářez Z2 sníží odtok podzemní vody k Běchovickému potoku a není vyloučen zánik, resp. posun stávajícího prameniště Běchovického potoka. Zářez Z9 naruší drenážní funkci bezejmenného potoka a z tohoto důvodu doporučujeme zvýšit niveletu zářezu tak, aby nedošlo k narušení drenážní funkce.

V místech, kde se při hloubení zářezů vyskytnou meliorační systémy, bude nutné je podchytit a navázat na drenážní systém budované silnice.

Při výstavbě vlastní silnice na násypech a přechodových oblastech násypů doporučujeme navrhovat konstrukci vozovek dostatečně pružnou a snadno opravitelnou vzhledem k dotvarování tělesa násypu v delším časovém úseku. Mezní nerovnoměrná sedání platná pro

po dobu tří let od doby dokončení vozovky dálnic, silnic I. třídy a rychlostních komunikací jsou nejvýše 0,2 % u betonových vozovek a nejvýše 0,4 % u asfaltových vozovek.

#### **Upozornění:**

V dalším stupni (DSP) je nutné provést aktualizaci závěrů a doporučení vyplývající z již zahájeného průzkumu: „*Silnice I/12, úsek Běchovice – Úvaly, Podrobný geotechnický průzkum*“, zpracovatel: INSET – PUDIS I/12 GTP, předpokládaný termín dokončení: 10/2019.

### **14. Projekt podrobného geotechnického průzkumu**

Zpracovatel: GeoTec-GS, a.s.

Datum zpracování: 01/2017

Projekt podrobného geotechnického průzkumu stanovuje požadavky pro provedení samotného Podrobného geotechnického průzkumu ve navazujícím stupni DSP. Výsledky podrobného geotechnického průzkumu je následně nutné zohlednit při návrhu jednotlivých stavebních objektů ve stupni DSP.

#### **Upozornění:**

Projekt podrobného geotechnického průzkumu byl zpracován na základě podkladu řešení silnice I/12 v roce 2015. Oproti roku 2015 byly na základě požadavku *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí v PD navrženy zemní valy, které zajistí vizuální oddělení silnice I/12 a snížení emitovaného hluku, a upraveny mostní objekty, které byly např. rozšířeny o požadovanou cyklostezku. V místech doplněných zemních valů a dle technického návrhu mostních SO by mělo dojít k posunutí nebo doplnění sond.*

Zároveň dle požadavku Závazného stanoviska provést v rámci aktualizovaného hydrogeologického průzkumu provést doplňující průzkum lokalit skládky při jižním okraji MČ Praha - Běchovice, mezi toky Rokytka a Říčanského potoka v k.ú. Běchovice, cca 500 m jihozápadně od centra obce, a lokality skládky lokalizované předběžným geotechnickým průzkumem v dobývacím prostoru starého lomu severovýchodně od obce Květnice (k.ú. Dobročovice nebo k.ú. Újezd nad Lesy) v půdorysu navrhované silnice I/12 v rozmezí staničení 7,2 - 7,3 km se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro její šíření, bude lokalita podrobně Analyze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navrhnout adekvátní nápravná a kompenzační opatření.

### **15. Dopravněinženýrské podklady pro posouzení vlivu změny technického řešení MÚK Dubeč na okolí, střednědobý výhled**

Zpracovatel: TSK hl. m. Prahy, a.s.

Datum zpracování: 12/2017

Výhledový rok: 2025

Realizované sousední stavby: SOKP 511 (včetně MÚK Dubeč, silnice I/12 nad SOKP 511)

Úsek:	všechna/pomalá vozidla
MÚK Dubeč – MÚK Běchovice	37 900/3 850
MÚK Běchovice – MÚK Koloděje	35 600/3 680
MÚK Koloděje – MÚK Újezd nad Lesy	31 600/3 590
MÚK Újezd nad Lesy – MÚK Květnice	24 700/3 430



MÚK Květnice – MÚK Škvorec	19 800/3 340
MÚK Škvorec – MÚK Tuklaty	17 500/3 250
viz Hluková studie z provozu	

**16. DIP pro posouzení vlivu změny technického řešení MÚK Dubeč na okolí, pro stavby „Silničního okruh kolem Prahy – stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ a „Silnice I/12, Běchovice – Úvaly, dlouhodobý výhled**

Zpracovatel: IPR Praha

Datum zpracování: 12/2017

Výhledový rok: 2040 +

Realizované sousední stavby: SOKP 511 (včetně MÚK Dubeč, silnice I/12 nad SOKP 511)

Úsek: všechna/pomalá vozidla

MÚK Dubeč – MÚK Běchovice	37 100/3 020
MÚK Běchovice – MÚK Koloděje	34 000/2 800
MÚK Koloděje – MÚK Újezd nad Lesy	30 000/2 680
MÚK Újezd nad Lesy – MÚK Květnice	24 300/2 600
MÚK Květnice – MÚK Škvorec	19 500/2 500
MÚK Škvorec – MÚK Tuklaty	25 000/3 580

viz Hluková studie z provozu

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, lokality soustavy Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma**

Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v některém z ochranných pásem, musí dodržovat obecné zásady práce v jednotlivých ochranných pásmech a zásady stanovené jednotlivými správci, v případě pásem „zájmů životního prostředí“, pak požadavky příslušných právních předpisů.

Stavba zasahuje do ochranných pásem pozemních komunikací, a inženýrských sítí.

Podrobně je tato kapitola ochrany životního prostředí v kapitole 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, kde jsou popsány prvky ochrany identifikované v řešeném území, vliv řešené stavby na ně a v případě potřeby jsou definována potřebná opatření k zajištění minimalizace dopadů stavby na ŽP.

Z. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů:

Trasa stavby kříží prvky územního systému ekologické stability (USES) – jejich konkrétní výčet se nachází v 6b).

Stavba zasahuje do přírodního parku – podrobně popsáno v kapitole 6b).

Stavba je ve střetu s významnými krajinnými prvky (VKP) – více informací v kapitole 6b).

Stavba nezasahuje do evropsky významné lokality (EVL) ani do ptačí oblasti (PO), zvláště chráněných území, včetně jejich ochranných pásem a ani do přechodně chráněné plochy či smluvně chráněného území, jeskyní a krasových jevů ani území s paleontologickými nálezy.

Z. č. 289/1995 Sb., lesní zákon v platném znění, ve znění pozdějších předpisů:

Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa (50 m), které leží ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa, a to v katastrálních územích Koloděje, Květnice, Újezd n. Lesy, Úvaly a Dobročovice.

Stavba prochází přes pozemky určené pro plnění funkce lesa.

Z. č. 254/2001 Sb., vodní zákon v platném znění, ve znění pozdějších předpisů:

Téměř celá stavba je mimo záplavová území všech sedmi relevantních vodotečí, vyjma spodních staveb mostních objektů budované přes tyto vodoteče. Dále vyjma retenční nádrže č.1, jejíž návodní líc hráze částečně zasahuje záplavová hranice Q100 a retenční nádrže č. 4, jejíž návodní líc hráze a obslužnou komunikaci vedenou v okolí Výmoly také zasahuje záplavová hranice Q100 a Q20.

Stavba se nenachází na území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje.

Z. č. 163/2001 Sb., lázeňský zákon v platném znění, ve znění pozdějších předpisů:

Stavba nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody, lázeňského místa či jeho ochranného pásma.

Z. č. 20/1987 Sb., o památkové péči v platném znění, ve znění pozdějších předpisů:

Stavba nezasahuje do ochranného pásma národní kulturní památky a kulturní památky, památkové rezervace a památkové zóny ani památky, které by mohly být stavbou dotčeny. Existuje předpoklad výskytu archeologických nálezů z. č. 20/1987 o památkové péči v platném znění. Jedná se o území stupně II. a III. Je tedy nutné uvažovat již od přípravy stavby o povinnost stavebníka tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu, nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Z. č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů:

Stavba se nenachází chráněného ložiskového území nerostných surovin ani jeho dobývacího prostoru dle z. č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění. Stavba neprochází poddolovaným územím, významné svahové deformace ani náchylnost k sesuvným jevům nebyla zjištěna.

Pozemní komunikace:

*zákon č.13/1997 Sb.*

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

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

Vodovody a kanalizace:

*zákon č.274/2001 Sb.*

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách potrubí, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou v následujících vzdálenostech od vnějšího okraje potrubí:

a) vodovodní potrubí

do průměru 500 mm včetně	1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m)
nad průměr 500 mm	2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m)

b) kanalizace

do DN 500 včetně přípojek	1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m)
stoky nad DN 500	2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m)

Plynovody:

*zákon č.458/2000 Sb.*

Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského

zařízení, který činí pro:

- |  |     |
|--|-----|
| a) nízkotlaké a středotlaké plynovody a přípojky v zastavěném území obce | 1 m |
| b) ostatní plynovody a plynovodní přípojky na obě strany od půdorysu     | 4 m |
| c) technologické objekty od půdorysu                                     | 4 m |

#### Sdělovací kabely

*zákon č. 127/2005 Sb.*

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo nadzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu. Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí.

#### Elektroenergetika:

*zákon č. 458/2000 Sb.*

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- |                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| 1. pro vodiče bez izolace        | 7 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 2 m |
| 3. pro závěsná kabelová vedení   | 1 m |

b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně:

- |                                  |      |
|----------------------------------|------|
| 1. pro vodiče bez izolace        | 12 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 5 m  |

c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,

d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,

e) u napětí nad 400 kV 30 m,

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy.

Ochranné pásmo elektrické stanice je stanoveno u kompaktních a zděných el. stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 metry od vnějšího pláště stanice ve všech směrech.

### **h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Trasa přeložky překonává 7 vodotečí:

- Říčanský potok
- Rokytka
- Výmola
- Bezejmenná vodoteč od Třebohostic
- Škvorecký potok
- Přišimaský potok

- Meliorační přítok Tuklatského potoka

a dále 5 občasných vodotečí nebo melioračních příkopů. Úpravami systému meliorací je dotčen i Běchovický potok.

Téměř celá trasa je mimo záplavová území všech zmiňovaných vodotečí, vyjma spodních staveb mostních objektů budované přes tyto vodoteče, přičemž návrh mostních objektů plně respektuje potřebné podmínky pro průtok vody při povodních, dále vyjma retenční nádrže RN č.1, jejíž návodní líc hráze částečně zasahuje záplavová hranice Q100 a retenční nádrže RN č. 4, jejíž návodní líc hráze a obslužnou komunikaci vedenou v okolí Výmoly také zasahuje záplavová hranice Q100 a Q20.

Stavba nezasahuje do poddolovaného území.

### **i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v okolí**

Stavba přeložky silnice I/12 je vedena v nezastavěném území, které je v současné době využíváno především pro hospodářskou činnost. Stavbou přeložky silnice I/12 dojde k záboru pozemků. Šířka záborů pozemků je dána především šířkou samotného zemního tělesa, jehož šířka je dána výškovým vedením trasy, a také zemními valy, které byly na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* do stavby doplněny. Tyto zemní valy na jednu stranu zvětšují potřebný zábor pozemků, na druhou stranu snižují množství emitovaného hluku a vizuálně oddělují přeložku silnice I/12 od obytných objektů. Zemní valy budou vybudovány z přebytečné zeminy, která při budování přeložky silnice I/12 vznikne.

Vliv stavby na odtokové poměry je řešen v rámci samostatné kapitoly 9. Celkové vodohospodářské řešení.

Podrobně řešeno v kapitole 6.

### **j) požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin**

Asanace ve smyslu souboru opatření sloužících k ozdravení životního prostředí, ať už v přírodě nebo ve městě, kde má za cíl zlepšení hygienických podmínek není uvažována.

Demolice jsou řešeny v rámci řady SO 000. Nad rámec těchto objektů dojde k odstraňování drobných objektů, např. ploty, ohradníky apod., které budou v trase přeložek a budou řešeny přímo v konkrétních objektech.

Kácení dřevin je řešeno v rámci samostatných SO 810 a SO 811 na základě provedeného dendrologického průzkumu.

V souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* se musí kácení dřevin přednostně provádět mimo vegetační období, dobu mimo vegetačního období stanoví ekologický dozor na základě konkrétních klimatických podmínek v roce, kdy bude kácení prováděno. Kácení dřevin se nesmí provádět v období hlavního hnízdění ptáků, které je v tomto území stanoveno od 20. 3. do 30. 6. V zimním období je zakázáno kácet doupné stromy užívané k přezimování. Termín kácení doupných stromů stanoví biologický (ekologický) dozor.

V souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru* dřeviny a keře v blízkosti stavby, které budou zachovány, před započítáním výstavby technicky se musí ochránit před mechanickým poškozením dle ČSN 83 9061. V případě poškození dřevin je nutné zajistit odborným způsobem, stanoveným biologickým dozorem, urychlené ošetření a učinění opatření, stanovená biologickým dozorem, k zabránění opakování poškození.

### **k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)**

K trvalému i dočasnému záboru (do jednoho roku i nad jeden rok) zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF) dochází na všech katastrálních územích, kterými stavba prochází.

Z pohledu ochrany ZPF budou trvale zabrány všechny třídy ochrany ZPF. Třídu I. a II. Jako nejcennější je možné odnímat pouze ve zvláštních případech, kdy veřejný zájem převazuje nad ochranným.

Na katastrálním území Koloděje, Květnice, Újezd n. Lesy, Úvaly, Dobročovice prochází stavba pozemky určenými k plnění funkce lesa, které bude třeba také trvale či dočasně vyjmout. Zásah do pozemků je možný opět pouze v případech, kdy veřejný zájem převazuje nad ochranným.

Podrobně je problematika záboru zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa je řešena v příloze Záborový elaborát a Podklad pro odnětí ze ZPF.

### **l) územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)**

Viz kapitola 3.

### **m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Související investice:

- a) **D0 – úsek 511 – Běchovice – D1** (Pražský okruh) – investor ŘSD ČR. Předpokládá se zprovoznění obou staveb najednou. Přeložka silnice I/12 se napojuje na stavbu 511 v MÚK Dubeč (součást stavby 511 – součástí stavby I/12 je část větve D), probíhá zpracování DÚR (zpracovatel: Sdružení konsorcium AFSA) – **současné zprovoznění** (resp. uvedení do zkušebního provozu – předčasného užívání) **je podmínka** (pro fázi přípravy – bod č.2) **Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.**
- b) **II/101 Úvaly – Říčany** – investor Středočeský kraj. Související přeložka silnice II/101 se napojuje jižně od MÚK Škvorec na přeložku stávající silnice II/101 (resp. SO 126.1). Probíhá zpracování aktualizace DÚR (zpracovatel: VPÚ DECO).
- c) **Přeložka silnice II/101 Úvaly – Jirny** – investor Středočeský kraj. Přeložka silnice je zaústěna do MÚK Tuklaty – výstavba bude zahájena až po realizaci přeložky silnice I/12. zpracována vyhledávací studie (zpracovatel: Pragoprojekt a.s.).
- d) **Vedení 110 kV Malešice – Běchovice – Měcholupy SO 02** – investor PREdistribuce, a.s., vydáno ÚR (v roce 2013). Vzhledem k umístění zemních valů v rámci předmětné akce v zájmovém území dojde ke změně ÚR (zpracovatel: ELEKTROTRANS a.s.).
- e) **Vedení 110 kV Běchovice – Říčany** – investor ČEZ distribuce, a.s., vydáno ÚR vydáno ÚR (v roce 2013). Vzhledem k umístění zemních valů v rámci předmětné akce v zájmovém území dojde ke změně ÚR. Jedná se o totožnou trasu vrchního vedení VVN jako výše uvedená akce.
- f) **Hřiště pod Jeleňákem** – investor Městská část Praha – Běchovice, vydáno rozhodnutí o umístění stavby (2013, v roce 2015 prodlouženo). Oplocený areál rozdělený na dětskou a sportovní část. Stavba se nachází v blízkosti areálu DUN + RN č.3, který jeho polohu respektuje. Zpracovatel: RH-ARCH, 6/2012).
- g) **Les V Panenkách – II. etapa** – investor Hlavní město Praha. Výsadba lesní zeleně severně od přeložky silnici I/12 v prostoru mezi stávající a budoucí silnicí Běchovice –



Koloděje. Řešena žádost o změně využití území (01/2018). Zpracovatel: Papen s.r.o.

- h) **Cyklotrasa A50/500, úsek Klánovice – Koloděje; úsek „historické cesty Blatovská alej“.** – investor Hl. m. Praha, 10/2018 – zahájení realizace
- i) **Vodovod Květnice** – výhledový investiční záměr obce Květnice. Bude koordinováno v dalších stupních PD. Bude-li vodovod dokončen dříve než předmětná akce, pak bude nutné vodovod přeložit.
- j) **Květnice „Centrum bydlení a relaxace Na Ladech“** – investor HLC Real s.r.o., výstavba, jejíž součástí je komplex 14ti rodinných domů, sportovního centra a polikliniky, probíhá od roku 2008 v několika etapách. V rámci I. Etapy byla dokončena výstavba rodinných domů. V rámci II. Etapy bude provedeno sportovní centrum (je podána žádost o vydání SP). Stavební záměr se nachází SV od MÚK Květnice.
- k) **Obytný soubor Hostín** – investor Hostín Development s.r.o. a Úvaly Development s.r.o., (které spadají do investičních fondů řízených společnostmi Palmer Capital Czech Republic s.r.o.). Výstavba probíhá v etapách.
- l) **Polyfunkční rozvojová zóna Úvaly** – investor je Úvaly Development s.r.o., (která spadá do investičních fondů řízených společnostmi Palmer Capital Czech Republic s.r.o.). Výstavba probíhá v etapách.
- m) **Svazková ZŠ** – investor je Dobrovolný svazek obcí Povýmolí, probíhá zpracování DÚR (zpracovatel: AF Atelier s.r.o.).
- n) **Propojení Dubeč – Běchovice, kVN** – investor PREdistribuce, a.s., zpracovatel KORMAK Praha a.s. (dokumentace k DÚR 09/2016)
- o) **Starokolínská – Českobrodská akce č.999073** – investor TSK hl. m. Prahy, úprava VDZ v ulici Českobrodské v prostoru budoucí okružní křižovatky (SO 121.2). zpracovatel DIPRO, spol. s.r.o. (studie 10/2017).
- p) **Obec Květnice – vrtaná studna Kv-1 a vodovodní přípojka pro ČOV** – investor Obec Květnice, zpracovatel Vodaservis s.r.o. (probíhá zpracování DÚR + DSP, předpoklad realizace 2019).
- q) **Krajinářské úpravy soutoku Rokytky a Běchovického potoka** – investor Hlavní město Praha. Revitalizace Říčanského potoka, Rokytky a Běchovického potoka v místě křížení s přeložkou silnice I/12. Součástí záměru je mimo jiné vybudování tůňek pro obojživelníky podél potoků. Zpracovatel Envicons s.r.o. (dokumentace pro DÚR 07/2017).
- r) **Úvaly 2x VN, 2x kVN p.č. 3940** – investor ČEZ distribuce a.s. Probíhá zpracování projektu PPS (Projekt pro provedení stavby), zpracovatel: ELEKTROMONTÁŽE s.r.o.

#### **n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístí**

Seznam všech stavbou dotčených pozemků, včetně identifikace vlastníka a dalších údajů z KN, je součástí přílohy Záborový elaborát

#### **o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Vzhledem k rozsahu stavby je možné tento seznam zpracovat až ve chvíli, kdy bude záměr definitivně schválen a umístěn v území. Ochranná pásma silnice I/12, dalších přeložek silnic a upravovaných (neb

o nových) inženýrských sítí budou po dokončení výstavby vyhlášeny v rozsahu a souladu s kapitolou 1g).



## p) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

U zemních valů a násypů zemního tělesa silnice I/12 bude nutné během výstavby sledovat jejich konsolidaci (sedání).

U mostních konstrukcí bude prováděno sledování nosné konstrukce. Požadavky budou uvedeny ve vyšších stupních projektové dokumentace (v Projektu sledování a údržby mostu).

V dalším stupni projektové dokumentace provést pasportizace rodinných domů minimálně v první řadě u MÚK Květnice a podél silnice III/01212 v úseku MÚK Květnice – napojení na stávající silnici I/12. Současně provést tento pasport také v lokalitě podél stávající účelové cesty (SO 143) v k.ú. Dobročovice. Před zahájením výstavby bude pasportizace aktualizována a stav budov pravidelně sledován.

Další požadavky na monitoring okolí vyplývají z Monitoringu životního prostředí:

- monitoring kvality ovzduší – měření provést zejména na místech v blízkosti obytné zástavby,
- monitoring hluku – měření provést zejména na místech v blízkosti obytné zástavby,
- monitoring podzemních vod – odběry a sledování provést u zdrojů vody, u kterých by mohlo dojít k poklesu hladiny vlivem výstavby D0 – úsek 511 – Běchovice – D1 nebo případně i ztrátě vody, či ovlivnění její kvality, návrh monitoringu viz příloha F.6
- monitoring povrchových vod – odběry a sledování provést u povrchových vod při přechodu trasy vodotečemi, zaměřit se zejména na její kvalitu, návrh monitoringu viz příloha F.6
- monitoring půdy – sledování provést v místech, kde by mohlo dojít k vnášení cizorodých látek do půdního krytu
- biomonitoring – ve vegetačním období (nejlépe však v ročním aspektu) zrealizovat botanický a zoologický průzkum na úsecích trasy, kde stavba přechází ÚSES a VKP.

Monitoring složek ŽP je navržen v následujících obdobích:

- 1x před zahájením stavebních prací, tzv. výchozí stav
- 2x v průběhu výstavby, především v době zemních prací
- 1 rok po zahájení provozu
- 5 let po zahájení provozu
- dle výsledků je možné s monitoringem pokračovat v dalším cyklu a to za dalších 5 let.

V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem záměru (např. překročení platných hygienických limitů akustické zátěže), neprodleně zahájit přípravu a realizaci opatření k nápravě zjištěného stavu.

## 2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

### 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Jedná se o přeložku stávající silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly ze stávající stopy, která je intravilánového charakteru, do nové stopy, která bude vedena mimo zastavěná území. Přeložka silnice I/12 bude vybudována jako směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace v návrhové kategorii S 24,5/110. Součástí návrhu je 6 mimoúrovňových křižovatek, které umožní dopravní obslužnost. Dále se jedná o přeložky komunikací nižších tříd, mostní a vodohospodářské objekty, přeložky dotčených inženýrských sítí a vybudování zemních valů a protihlukových stěn.

### **a) nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Jedná se o novostavbu. Výjimkou jsou přeložky stávajících komunikací vedené v jejich stávající stopě, u nichž dochází k úpravě šířkového uspořádání a výškového vedení, a úpravy a přeložky stávajících IS vyvolané stavbou. Opuštěné úseky stávajících komunikací budou rekultivovány.

### **b) účel užívání stavby**

#### Zajištění dopravní obslužnosti:

Přeložka silnice I/12 do nové polohy a nového příčného uspořádání významně odlehčí stávající dopravně přetíženou silnici I/12, procházející intravilánem městských částí a obcí. Stávající silnice se tak může stát komunikací nižší třídy obsluhující území ve své podstatné části s obchodní, obytnou a komerční funkcí. Dojde tedy ke zkvalitnění obytné a obchodně společenské funkce dotčeného území. Veškerá tranzitní a dálková doprava jak nákladních, tak i osobních vozidel bude převedena na novou komunikaci, navazující v její západní části na nadřazenou silniční síť (Pražský okruh a Štěrboholská radiála) a pokračující ve své původní stopě I/12 na Kolín. Lze také očekávat odlehčení dopravy na stávajících souběžných silnicích III. tříd v době dopravních špiček, neboť tyto komunikace jsou v dnešní době často využívány v radiálním směru na Prahu a zpět jako odlehčovací trasy. Přeložka silnice I/12 je na stávající, event. plánované komunikace napojena výhradně prostřednictvím mimoúrovňových křižovatek a na ně navazujících komunikací, které rozvádějí dopravu dále do okolního území. Na nadřazenou silniční síť je přeložka silnice I/12 napojena ve svém začátku prostřednictvím MÚK Dubeč. Tato křižovatka není součástí přeložky silnice I/12, ale Pražského okruhu – stavba 511. Přeložka silnice I/12 zde tvoří přímé pokračování Štěrboholské radiály, přičemž křížuje Pražský okruh. Ve svém konci pak přeložka silnice I/12 plynule přechází do stávající směrově nerozdělené silnice I/12. Kromě přeložek silnic navazujících na výše zmíněné MÚK křížuje trasa přeložky I/12 i některé další komunikace. U těchto nebude umožněna přímá vazba na přeložku silnice I/12, avšak budou rovněž přeloženy, čímž zůstane zachována stávající funkčnost silniční sítě. To samé platí i pro polní cesty, které zabezpečují přístup k přilehlým pozemkům.

#### Zvýšení bezpečnosti dopravy:

Nová komunikace je svým čtyřpruhovým charakterem nejen výrazně kapacitnější, ale i mnohem bezpečnější díky svému směrově dělenému příčnému uspořádání a mimoúrovňovému křížení. Komunikace bude vybavena vodorovným a svislým dopravním značením, směrovými sloupky, svodidly.

### **c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu. Výjimku tvoří provizorní stavební objekty sloužící k dočasné obsluze území, případné dočasné přeložky inženýrských sítí, které jsou nutné pro zachování funkčnosti IS i během výstavby.

### **d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem**

Záměr neplní ustanovení ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic čl. 11.2 ohledně nejmenší dovolené vzdálenosti křižovatek.

Dle ČSN 73 6101 je nejmenší dovolená vzdálenost křižovatek u směrově rozdělené silnice 2500 m (vzdálenost lze v blízkosti větších sídelních útvarů v odůvodněných případech snížit až o 50% (hodnota 1250 m).

#### Vzájemná vzdálenost MÚK:

MÚK Dubeč – MÚK Běchovice	2100 m (směr Kolín) / 1764 (směr Praha)
MÚK Běchovice – MÚK Koloděje	613 m / 606 m
MÚK Koloděje – MÚK Újezd nad Lesy	708 m / 647 m
MÚK Újezd nad Lesy – MÚK Květnice	651 m / 955 m
MÚK Květnice – MÚK Škvorec	2748 m / 2308 m
MÚK Škvorec – MÚK Tuklaty	783 m / 733 m

Jedná se o vzdálenosti mezi koncem připojovacího a začátkem odbočovacího pruhu.

Odchylné řešení od ČSN bylo s PČR dne 23.4.2018 konzultováno a předběžně odsouhlaseno (viz záznam z jednání v části E. Doklady).

**e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Viz kapitola 1 d).

**f) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.**

Jedná se o novou liniovou stavbu. Silniční ochranné pásmo pro nově budované nebo rekonstruované silnice vznikne na základě rozhodnutí o umístění stavby – toto platí také pro přeložky inženýrských sítí.

**g) navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikost apod.**

Jedná se o liniovou stavbu. Základní parametry viz kapitola 2h)

**h) základní technické parametry stavby – návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení, apod.**

Celková délka silnic I. třídy (silnice I/12):	12 640 m
Návrhová rychlost silnice I/12:	110 km /hod
Kategorie komunikace (šířkové uspořádání):	S 24,5
Výhledové intenzity (2040+, IPR)	19 500 – 37 100 voz./den
Počet MÚK:	6
	MÚK Dubeč (pouze část větve D)
Celková délka silnic II. a III. třídy:	6 656 m
Celková délka účelových komunikací:	9 752 m
Počet mostů:	22
Celková délka mostů:	1761 m
Počet tunelů:	0
Celková délka tunelů:	0 m
Počet odpočívek, ČSPH:	0

### **i) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizace, dokončení stavby a předání stavby do užívání**

Předpokládané zahájení stavebních prací je v roce 2021 a dokončení stavebních prací v roce 2024. Termín zahájení bude postupně upřesňován ve vyšších stupních projektové dokumentace s ohledem na postup při získávání územní rozhodnutí a stavebního povolení (resp. výběru zhotovitele stavby).

Hlavní trasa a křižovatkové větve (MÚK) – následný správce ŘSD ČR, budou uvedeny do provozu současně.

Přeložky jednotlivých křižujících komunikací budou předány následným správce postupně po jejich dokončení s ohledem na ZOV a DIO.

Přeložky a úpravy inženýrských sítí budou předávány následným správčům postupně po jejich dokončení.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* protihlukové valy realizovat v maximální možné míře (s ohledem na postup výstavby) v počáteční fázi výstavby.

Etapizace výstavby se nepředpokládá.

### **j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Stavba přeložka silnice I/12 a stavba SOKP 511 (D0 – úsek 511 – Běchovice – D1) musí být v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* uvedeny společně do zkušební (předčasného provozu). Při uvedení přeložky silnice I/12 do zkušební provozu musí být zajištěn provoz telematických systémů (řízení dopravy) SO 499.6.

## **2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

### **a) urbanismus – územní regulace, kompozice, prostorového řešení**

Projekt je v souladu s územními plány, viz kapitola 1 b).

### **b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavbu v extravilánu (mimo zastavěné území), nemající architektonický vliv na městský prostor, nejsou v tomto stupni z architektonického hlediska řešeny mostní ani jiné objekty.

Základní technické řešení mostních objektů viz příloha D.2 Mostní objekty a zdi, detailní řešení mostních objektů bude zpracována v dalších stupních PD.

## **2.3 Celkové stavebně technické řešení**

### **a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektů**

SO 000 – viz popis jednotlivých SO

SO 100 – popis dopravního řešení je součástí kapitoly 4. Dopravní řešení.

SO 200 – mostní objekty jsou navrženy v místě křížení silnice I/12 s vodními toky, případně



v místě mimoúrovňového křížení dvou komunikací (nadjezdy)

SO 300 – popis vodohospodářského řešení viz kapitola 9. Celkové vodohospodářské řešení

SO 400 – přeložky elektro objektů jsou navrženy pouze v nutném rozsahu v místě křížení s navrženými pozemními komunikacemi. Součástí přeložky silnice I/12 je také vybavení systémem SOS-DIS – viz popis jednotlivých SO

SO 500 – přeložky trubních sítí jsou navrženy pouze v nutné rozsahu v místě křížení s navrženými pozemními komunikacemi.

SO 600 – nejsou součástí stavby

SO 700 – zemní valy jsou navrženy pro zvýšení protihlukové ochrany a pohledového odstínění

SO 800 – objekty rekultivací a vegetačních úprav včetně odhumusování, výsadby rostlin a dřevin (včetně náhradní výsadby). Součástí této řady je také oplocení silnice I/12

## **b) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Nakládání s odpady obecně upravuje zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů. V této kapitole jsou shrnuty veškeré odpady, jejichž vznik se očekává v rámci realizace záměru.

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Očekávané množství odpadů bude možno přesně stanovit až na základě zpracování realizační dokumentace stavby. Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění demoličních prací a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů. Tato zpráva se zabývá pouze orientačním odhadem jejich množství.

Odpovědnost za nakládání s odpady bude mít původce odpadů: za provozu – správce komunikace, při výstavbě zhotovitel stavby. Během provozu i výstavby bude původce odpadů třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s platnými právními předpisy.

Původce odpadů je dle platných právních předpisů povinen v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. U odpadů, jejichž vzniku nelze zabránit, je třeba zajistit využití, případně odstranit je způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s platnými předpisy. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů.

S odpady bude nakládáno dle hierarchické stupnice: předcházení vzniku odpadů, opětovné použití, materiálové využití, jiné využití (např. energetické). Přičemž ideální je, aby odpady prošly stupněm využití, tj. materiálovým nebo energetickým. Teprve jestliže odpady není možno využít jedním z těchto způsobů, je třeba je bezpečným způsobem odstranit.

Užíváním stavby budou odpady vznikat jen v minimálním množství. Vznik odpadů je dán vlastním provozem a následnou údržbou komunikací. Zahrnují vlastní vozovku, související zařízení, odvodnění, ošetřování zeleně apod., případně větší rekonstrukce.

Jedná se o:

- Úklid uličních smetků, zbytky pneumatik a kovů z případně havarovaných vozidel, havarovaná vozidla, kabely, elektrická zařízení při výměně apod.
- Klest z prořezávaných stromů a keřů, odpad ze sekání trávy, event. zemina při údržbě venkovních ploch,
- Případně zbytky kalů z odvodňovacích zařízení apod.

- Materiál z demolic vozovek (asfaltová směs), stavební suť, výkopovou zeminu, beton, kabely, dřevo, nádoby se zbytky barev, ředidel, textilní materiál znečištěný různými škodlivinami apod. - při stavebně technických úpravách vozovky a souvisejících objektů – při velké opravě.

**Předpokládané hlavní druhy odpadů, které lze očekávat v průběhu provozu**

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Výskyt
03 01 05	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo...	O	úprava stavebního dřeva při provádění oprav stavebních konstrukcí
16 02 13	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedené pod č. 16 02 09 až 12	N	odpad z elektronických zařízení při běžném provozu
17 01 01	Beton	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 02 01	Dřevo	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 02 02	Sklo	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 02 03	Plasty	O	při provádění oprav stavebních konstrukcí
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	při provádění oprav povrchu asfaltových ploch
17 04 11	Kabely	O	při provádění oprav
17 06 04	Izolační materiály	O	při provádění oprav
20 01 21	Zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	při výměně osvětlení
20 01 11	Textilní materiály	O	při provádění oprav
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	při údržbě zeleně
20 02 02	Zemina a kameny	O	při úpravě terénu a údržbě zeleně
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	při běžném provozu
20 03 03	Uliční smetky	O	při údržbě vnějších zelených ploch, povrchu parkoviště apod.

Vysv.: N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady. Pozn.: Množství odpadů zde neuvedených bude minimální.

Není vyloučeno, že skladba odpadů se může změnit. Množství odpadů se v této fázi PD velmi špatně stanovuje. Nicméně je zřejmé s ohledem na zkušenost s obdobnými stavbami, že množství nebude významné a nakládání s odpady bude možné řešit standardizovanými postupy. Netřeba přijímat žádná opatření nad rámec platných právních předpisů.

Emise z pohledu akustického hlediska a znečištění ovzduší jsou popsány v příslušných studiích.

### **c) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Netýká se.

## **2.4 Bezbariérové využívání stavby**

Na komunikaci jsou v místech možného užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (přechody pro chodce) navrženy úpravy v souladu s požadavky vyhl. 398/2009 Sb. - o obecně technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a je v souladu s požadavky ČSN 73 6110.

Detailní rozpracování signálních a varovných pásů bude zpracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Komunikace bude vybavena svislým a vodorovným dopravním značením, vodícím zařízením

(směrové sloupky), záchytným bezpečnostním zařízením (svodidla, zábradlí, tlumiče nárazu). Podél hl. trasy bude po obou stranách umístěno oplocení (oplocení bude řešeno v návaznosti na mosty, propustky, RN, DUN apod.). V návaznosti na Pražský okruh, stavbu 511, bude na hl. trase umístěno VO od ZÚ po km cca 0,250. Součástí stavby jsou objekty DIS-SOS.

Zhotovitel musí trvale umožnit bezpečný pěší provoz na provizorní po dobu, kdy budou probíhat stavební práce v obytných oblastech. Pěší trasy budou udržovány v dobrém stavu a musí být odděleny od staveniště zábranami. Práce se budou řídit patřičnými zákonnými a technickými předpisy a normami.

Po dobu provádění stavby je za BOZP odpovědný zhotovitel stavby. Jeho povinností je zajištění dodržování závazných bezpečnostních předpisů ve stavebnictví a nařízení, zejména pak:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 291/2015 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením

## 2.6 Základní technický popis staveb

### 1.1.1. Objekty přípravy staveniště (řada 000)

#### 1.1.1.1. SO 001 Demolice vodárenského objektu – k.ú. Květnice

Vodárenský objekt se studnou, p. č. 138, se nachází na k.ú. Květnice, p.č. 658/1, vedle silnice III/01212 v blízkosti mostku přes Sibřinský potok. Z objektu vychází výtlačný vodovodní řad, který zásobuje bytovku a areál bývalé Testační stanice prasat. Tyto objekty jsou vzdáleny cca 600 m severně od vodárenského objektu.

Vodárenský objekt včetně vodovodu a napojených areálů je ve vlastnictví f. HLC Real, s.r.o., Na Ladech 64, 250 82 Květnice. Pozemek, na kterém se objekt nachází, je ve vlastnictví obce Květnice.

V rámci stavby dojde k přepojení dotčených objektů a areálu na vodovodní řad Květnice-Dobročovice-Rohožník (Vodos s.r.o.), který se nachází v těsné blízkosti, a ke zrušení vodárenského objektu.

Zrušení výtlačného vodovodního řadu je součástí samostatného objektu SO 344, připojení objektů je řešeno v SO 345.

#### 1.1.1.2. SO 002 Demolice objektů Na Široké louce – k.ú. Škvorec

Jedná se o čtyři objekty zřejmě skladového, resp. rekreačního charakteru na k.ú. Škvorec, umístěné východně od silnice II/101 mezi slepou polní cestou a Škvoreckým potokem v lokalitě Na široké louce (par.č. 1739, 1740). Tři z objektů jsou kombinací dřevěných a plechových komponentů a čtvrtý objekt je zděný. Dle dřívějších informací Obecního úřadu Škvorec nejsou uvedené objekty postaveny na základě žádného povolení nebo ohlášení a dotčené pozemky jsou vedeny jako ovocný sad. K dotčeným objektům nebylo zjištěno žádné vedení inženýrských sítí.

Objekty určené k demolici se nacházejí jižně od přeložky silnice I/12 (SO 101) v prostoru MÚK Škvorec (SO 115). Dochází prostorovému střetu s tělesem hlavní trasy I/12 a s křižovatkovou větví D, která je součástí MÚK Škvorec, nebo jsou v bezprostřední blízkosti vysokých násypů silničního tělesa.

#### 1.1.2. Objekty pozemních komunikací (včetně propustků) (řada 100)

**Objekty pozemních komunikací jsou zpracovány v souladu s připravovanou normou ČSN 73 6101 (3. návrh), která v nejbližší době nahradí dříve vydanou normu z října 2004.**

##### 1.1.2.1. SO 101 Hlavní trasa silnice I/12

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: jedná se o přeložku stávající silnice I/12. Nově je silnice I/12 navržena v extravilánovém provedení v kategorii S 24,5/110, tzn. směrově rozdělená 4 pruhová komunikace. ZÚ je situován v místě napojení na související investici D0 – úsek 511 – Běchovice – D1 (Pražský okruh). KÚ je v místě napojení na stávající silnici I/12 u obce Tuklaty.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá z 9 přímých a 13 kružnicových oblouků s přechodnicemi ( $R_1 = 900$  m,  $R_2 = 2\,700$  m,  $R_3 = 3\,050$  m,  $R_4 = 800$  m,  $R_5 = 5\,000$  m,  $R_6 = 7\,000$  m,  $R_8 = 2\,200$  m,  $R_9 = 1\,500$  m,  $R_{10} = 5\,000$  m,  $R_{11} = 860$  m,  $R_{12} = 20\,000$  m)
  - délka úpravy: 12 640 m,
  - návrhová rychlost: 110 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 13 úseku s konstantním podélným sklonem a 12 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 2,70 %,
  - $R_v$  min: 10 000 m,
  - $R_u$  min: 5 000 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 24,5 (1x střední dělicí pás 3,00 m, 2x vnitřní zpevněná krajnice 0,50 m, 4x jízdní pruh 3,50 m, 2x vnější zpevněná krajnice 2,75 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 23,50 m (šířka zpevnění jednoho jízdního pásu 10,25 m). V místech přídatných (připojovacích/odbočovacích) pruhů zpevněná krajnice snížena na hodnotu 0,50 m a doplněn přídatný pruh o šířce 3,50 m. Celková šířka zpevnění jednoho jízdního pásu v místě s přídatným pruhem 11,50 m.
  - V ZÚ je šířkové uspořádání uzpůsobeno navazující akci D0 – úsek 511 – Běchovice – D1.
  - Pro zajištění rozhledu pro zastavení ve vnitřním jízdním pruhu je ve směrových obloucích navrženo rozšíření SDP. Rozšíření SDP bude provedeno také v místě stojek nadjezdů



křížujících komunikací. Jedná se o úseky:

- km 0,000 00 – 0,246 68 – šířka SDP 4,0 m,
- km 3,891 62 – 4,406 00 – šířka SDP 4,0 m,
- km 5,469 50 – 5,476 50 – šířka SDP 4,0 m,
- km 6,771 50 – 6,776 50 – šířka SDP 4,0 m,
- km 9,874 97 – 10,904 50 – šířka SDP 4,0 m,
- km 11,054 50 – 11,863 00 – šířka SDP 3,5 m,
- km 11,913 00 – 12,080 00 – šířka SDP 4,0 m,
- 12,130 00 – 12,300 14 – šířka SDP 3,5 m,

Z důvodu umožnění převedení dopravy během oprav vozovky, mostních objektů a křižovatek, jsou na trase navrženy přejezdy SDP a to dle místních podmínek vždy na okrajích mimoúrovňových křižovatek a mezi většími mosty na trase přeložky (most přes Říčanský potok, most přes Rokytku, most přes Výmolu). Přehled jednotlivých přejezdů SDP:

- km 0,448 00 – 0,568 00 – dl. 120 m,
- km 1,876 58 – 2,011 58 – dl. 135 m,
- km 2,700 00 – 2,835 00 – dl. 135 m,
- km 3,531 80 – 3,651 80 – dl. 120 m,
- km 3,995 01 – 4,130 01 – dl. 135 m,
- km 4,835 00 – 4,955 00 – dl. 120 m,
- km 5,529 27 – 5,649 27 – dl. 120 m,
- km 6,405 00 – 6,540 00 – dl. 135 m,
- km 7,599 32 – 7,734 32 – dl. 135 m,
- km 9,810 00 – 9,945 00 – dl. 135 m,
- km 10,485 00 – 10,620 00 – dl. 135 m,
- km 11,545 00 – 11,680 00 – dl. 135 m,

– příčný sklon: základní střešovitý 2,50 %, ve směrových obloucích dostředný příčný sklon dle ČSN 73 6101 (v případě oblouku s velkým poloměrem ponechán střešovitý)

- e) Zemní těleso: vozovka je vedena převážně v zářezu (hloubka zářezu do 9,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133. Na základě předběžného geotechnického průzkumu se předpokládají v místech nevhodného podloží úpravy aktivní zóny, v místech vývěrů podzemní vody budou zřízena odvodňovací žebra.

Sanace úpravy podloží a svahů budou upřesněny v dalším stupni PD na základě podrobného geotechnického průzkumu.

- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: konstrukce vozovky je odvozena z katalogového listu TP 170 s TDZ II, dle katalogového listu D0-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních zpevněných příkopů (CURB-KINGů, monolitických rigolů, příkopových tvárnic). Voda z CURB-KINGů a z příkopů v zářezích bude odvedena do středové kanalizace (SO 301 – 309) a následně do DUN a RN (SO 360 – 369). Součástí tohoto SO je také 6 trubních propustků DN 1000 – 1600 (km 6,263 DN 1200; km 7,246 DN 1600, km 7,564 DN 1200, km 9,722 DN 1600, km 11,389 DN 1200, 12,595 DN 1000).

V místech nepříznivých sklonů okolního terénu bude zemní těleso doplněno o nadzářezové a patní příkopy

Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem v násypch do okolního terénu nebo silničního příkopu a v zářezích podélnými trativody.

V souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* jsou/je nutné:

- propustky jsou vyústěny vně oplocení kolem komunikace,
- v místě vyústění propustků nejsou umístěny prohlubně ani jámy kolmými stěnami,
- výškové stupně nejsou navrženy vyšší než 10 cm,
- vyústění je nutné řešit s využitím přírodních prvků (bude řešeno v dalším stupni PD),
- propustku je nutné navrhnout v takovém podélném spádu, aby nevznikala zatopená místa (bude řešeno v dalším stupni PD),
- v případě převádění trvalých průtoků je nutné zachovat suchý nezpevněný pás o minimální šířce 50 cm minimálně na jedné straně koryta (bude řešeno v dalším stupni PD – trubní propustky nejsou v navrženy v místech, kde dochází k převádění trvalých průtoků),
- je nutné zajistit členité břehy, optimálně zajistit břehy místně původního charakteru, částečně vyhovující je použití kamenné rovinaniny (bude řešeno v dalším stupni PD),
- u propustků se nesmí dojít k vytvoření větších ploch prostého betonu (plocha prostého betonu nesmí přesáhnout 40% zpevněné plochy – bude řešeno v dalším stupni PD)

h) Křižovatky a křížení: přeložka silnice I/12 kříží:

- km 0,199 27 místní komunikace P. Běchovice – P. Dubeč (SO 120 a 134), mimoúrovňové křížení pomocí SO 220,
- km 0,862 72 příjezdová komunikace k DUN a RN č.1 (SO 140), mimoúrovňové křížení pomocí SO 201,
- km 1,633 58 účelová komunikace P. Běchovice – Tábor (SO 150), mimoúrovňové křížení pomocí SO 202,
- km 2,494 89 silnice III/0126 (SO 121.1), mimoúrovňové křížení pomocí SO 221, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Běchovice (SO 111),
- km 3,383 67 polní cesta P. Újezd n. Lesy (Blatov) – P. Koloděje (SO 151), mimoúrovňové křížení pomocí SO 222,
- km 3,808 22 silnice III/33310 (SO 122 a 135), mimoúrovňové křížení pomocí SO 223, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Koloděje (SO 112),
- km 4,368 39 polní cesta P. Újezd n. Lesy – Sibřina (Na Skalce) (SO 152), mimoúrovňové křížení pomocí SO 224,
- km 5,154 71 silnice III/33313 (SO 123.1 a 136), mimoúrovňové křížení pomocí SO 225, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Újezd nad Lesy (SO 113),
- km 5,473 39 silnice III/01210 (SO 123.2), mimoúrovňové křížení pomocí SO 226,
- km 6,774 87 silnice III/01212 (SO 124.1 a 137), mimoúrovňové křížení pomocí SO 227, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Květnice (SO 114),
- km 7,084 49 příjezdová komunikace k DUN a RN č.4 (SO 143), mimoúrovňové křížení pomocí SO 203,
- km 7,484 80 polní cesta Rohožník – Dobročovice (SO 155), mimoúrovňové křížení pomocí SO 228,
- km 8,164 65 silnice III/01215 (SO 125), mimoúrovňové křížení pomocí SO 229,
- km 10,154 91 polní cesta k „Myší díře“ (SO 156), mimoúrovňové křížení pomocí SO 205,

- km 10,192 19 silnice II/101 (SO 126.1), mimoúrovňové křížení pomocí SO 205, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Škvorec (SO 115),
  - km 10,207 97 polní cesta „Na široké louce“ (SO 157), mimoúrovňové křížení pomocí SO 205,
  - km 10,632 56 polní cesta Úvaly - Hradešín (SO 158), mimoúrovňové křížení pomocí SO 230,
  - km 11,077 41 silnice III/0168 (SO 127), mimoúrovňové křížení pomocí SO 231,
  - km 11,919 31 silnice II/101 (SO 129), mimoúrovňové křížení pomocí SO 232, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Tuklaty (SO 116),
  - km 12,074 54 silnice II/101 (SO 129), mimoúrovňové křížení pomocí SO 233, přístup mezi komunikacemi zajištěn přes MÚK Tuklaty (SO 116).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazeny směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190 (dopravní značení, portály, proměnné dopravní značení). V rámci navrženého úseku silnice I/12 nevzniknou žádné odpočívky ani ČSPH (v souladu s požadavkem *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*).

#### 1.1.2.2. SO 110 MÚK Dubeč-st. 511 SOKP, část větve D

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: MÚK Dubeč je součástí stavby D0 – úsek 511 – Běchovice – D1 (Pražský okruh). Z důvodů nemožnosti odvodnění dotčených větve D do příslušné stavby byla tyta větev po dohodě zástupců investora (ŘSD ČR) převedena do této stavby.
- b) Směrové vedení: směrové vedení větve se skládá z přechodnice.  
– délka úpravy: 40,98 m,  
– návrhová rychlost: 70 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 1 úseku s konstantním podélným sklonem:  
– minimální podélný sklon: 1,30 %,  
– maximální podélný sklon: 1,30 %,  
–  $R_v$  min: není,  
–  $R_u$  min: není.
- d) Příčné uspořádání PK:  
– šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102  
– příčný sklon: základní střežovitý 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena v zářezu (hloubka zářezu do 5,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničního zpevněného příkopu, a dále do kanalizace (viz SO 301). Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ dochází k odpojení od SO 101.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

### 1.1.2.3. SO 111 MÚK Běchovice

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: křižovatka umožňuje napojení přeložky silnice III/0126 (SO 121.1) na přeložku silnice I/12 (SO 101). Objekt je tvořen osmičkovou mimoúrovňovou křižovatkou se čtyřmi větvemi (A,D – přímé, B,C – vratné).
- b) Směrové vedení:  
větev A – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 47$  m,  $R_2 = 80$  m)  
– délka úpravy: 230,50 m,  
větev B – 1 kružnicový oblouk se vstupní přechodnicí ( $R_1 = 47$  m). ZÚ je situován do přechodnice, resp. bodu PP.  
– délka úpravy: 148,06 m,  
větev C – 1 kružnicový oblouk se vstupní přechodnicí ( $R_1 = 50$  m). ZÚ je situován do přechodnice.  
– délka úpravy: 154,85 m,  
větev D – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 50$  m,  $R_2 = 80$  m)  
– délka úpravy: 253,09 m,  
– návrhová rychlost: přímé větve 40 km/hod (ve výjezdové části 50 km/hod), vratné větve 40 km/hod.
- c) Výškové vedení:  
větev A – 3 úseky s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,50 %,  
– maximální podélný sklon: 5,00 %,  
–  $R_v$  min: 4 500 m,  
–  $R_u$  min: 2 229,40 m,  
větev B – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,50 %,  
– maximální podélný sklon: 4,61 %,  
–  $R_v$  min: 5 000 m,  
–  $R_u$  min: 1 100 m,  
větev C – 5 úseků s konstantním sklonem, 4 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,50 %,  
– maximální podélný sklon: 4,46 %,  
–  $R_v$  min: 2 840,05 m,  
–  $R_u$  min: 1 200 m,  
větev D – 3 úseky s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,50 %,  
– maximální podélný sklon: 4,32 %,  
–  $R_v$  min: 7 000 m,  
–  $R_u$  min: 2 000 m,
- d) Příčné uspořádání PK:  
– šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102  
– příčný sklon: základní střechovitý 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102  
– v místě napojení na SO 121.1 dělicí ostrůvek
- e) Zemní těleso: větve MÚK jsou vedeny v zářezu (hloubka zářezů do 7 m). Svahy zemního



tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.

- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, a dále do kanalizace (viz SO 303). Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: jedná se o mimoúrovňovou křižovatku zajišťující propojení SO 101 (silnice I/12) a SO 121.1 (silnice III/0126)
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

#### 1.1.2.4. SO 112 MÚK Koloděje

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: křižovatka umožňuje napojení přeložky silnice III/33310 (SO 122) na přeložku silnice I/12 (SO 101). Objekt je tvořen osmičkovou mimoúrovňovou křižovatkou se čtyřmi větvemi (A,D – přímé, B,C – vratné).
- b) Směrové vedení:
  - větev A – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 47$  m,  $R_2 = 80$  m)  
– délka úpravy: 253,20 m,
  - větev B – 1 kružnicový oblouk se vstupní přechodnicí ( $R_1 = 47$  m). ZÚ je situován do přechodnice.  
– délka úpravy: 144,33 m,
  - větev C – 1 kružnicový oblouk se vstupní přechodnicí ( $R_1 = 45$  m). ZÚ je situován do přechodnice.  
– délka úpravy: 139,37 m,
  - větev D – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 45$  m,  $R_2 = 80$  m)  
– délka úpravy: 248,71 m,  
– návrhová rychlost: přímé větve 40 km/hod (ve výjezdové části 50 km/hod), vratné větve 40 km/hod.
- c) Výškové vedení:
  - větev A – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,30 %,  
– maximální podélný sklon: 5,00 %,  
–  $R_v$  min: 2 000 m,  
–  $R_u$  min: 1 400 m,
  - větev B – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,68 %,  
– maximální podélný sklon: 5,17 %,  
–  $R_v$  min: 1 836,18 m,  
–  $R_u$  min: 900 m,
  - větev C – 6 úseků s konstantním sklonem, 5 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,75 %,  
– maximální podélný sklon: 4,83 %,

- $R_v$  min: 1 764,40 m,
  - $R_u$  min: 1 000 m,
  - větev D – 3 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,93 %,
  - maximální podélný sklon: 3,40 %,
  - $R_v$  min: 3 500 m,
  - $R_u$  min: 2 000 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102
  - příčný sklon: základní střechovitý 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102
  - v místě napojení na SO 122 dělicí ostrůvek
- e) Zemní těleso: větve MÚK jsou vedeny v zářezu (hloubka zářezů do 6,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, a dále do kanalizace (viz SO 303). Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: jedná se o mimoúrovňovou křižovatku zajišťující propojení SO 101 (silnice I/12) a SO 122 (silnice III/33310) a SO 160 (účelová komunikace)
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

#### 1.1.2.5. SO 113 MÚK Újezd nad Lesy

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: křižovatka umožňuje napojení přeložky silnice III/33313 (SO 123.1) na přeložku silnice I/12 (SO 101). Objekt je tvořen osmičkovou mimoúrovňovou křižovatkou se čtyřmi větvemi (A,D – přímé, B,C – vratné).
- b) Směrové vedení:
- větev A – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 50$  m,  $R_2 = 80$  m)
  - délka úpravy: 223,51 m,
  - větev B – 1 kružnicový oblouk se vstupní přechodnicí ( $R_1 = 50$  m). ZÚ je situován do přechodnice.
  - délka úpravy: 153,85 m,
  - větev C – 1 kružnicový oblouk se vstupní přechodnicí ( $R_1 = 50$  m). ZÚ je situován do přechodnice.
  - délka úpravy: 155,88 m,
  - větev D – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 50$  m,  $R_2 = 80$  m)
  - délka úpravy: 263,56 m,
  - návrhová rychlost: přímé větve 40 km/hod (ve výjezdové části 50 km/hod, v místě napojení na SO 123.1 lokálně sníženo na 35 km/hod), vratné větve 40 km/hod.
- c) Výškové vedení:
- větev A – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,

- maximální podélný sklon: 4,40 %,
  - $R_v$  min: 360 m,
  - $R_u$  min: 1 700 m,
  - větev B – 5 úseků s konstantním sklonem, 4 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,95 %,
  - maximální podélný sklon: 4,70 %,
  - $R_v$  min: 3 758,39 m,
  - $R_u$  min: 1 000 m,
  - větev C – 4 úseků s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 6,00 %,
  - $R_v$  min: 4 000 m,
  - $R_u$  min: 500 m,
  - větev D – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,95 %,
  - maximální podélný sklon: 5,85 %,
  - $R_v$  min: 350 m,
  - $R_u$  min: 850 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102
  - v místě napojení na SO 123.1 dělicí ostrůvek
- e) Zemní těleso: větve MÚK jsou vedeny v zářezu (hloubka zářezů do 6,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, a dále do kanalizace (viz SO 303). Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: jedná se o mimoúrovňovou křižovatku zajišťující propojení SO 101 (silnice I/12) a SO 123.1 (silnice III/33313) a SO 153 (účelová komunikace)
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

#### 1.1.2.6. SO 114 MÚK Květnice

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: křižovatka umožňuje napojení přeložky silnice III/01212 (SO 124.1) na přeložku silnice I/12 (SO 101). Objekt je tvořen mimoúrovňovou křižovatkou s pěti větvemi (A, A2, B, C – přímé, D – vratná). Tvar MÚK je kombinací osmičkové křižovatky v jižním segmentu a kosodélné v její severní části. V severní části křižovatky jsou křižovatkové větve na přeložku silnice III/01212 napojeny okružní křižovatkou (SO 124.2)
- b) Směrové vedení:
- větev A – 1 kružnicový oblouk s přechodnicemi ( $R_1 = 137$  m). ZÚ je situován do

přechodnice.

– délka úpravy: 302,18 m,

větev A2 – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s výstupní přechodnicí ( $R_1 = 25$  m)

– délka úpravy: 64,95 m,

větev B – 1 přímý úsek, 1 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 135$  m). ZÚ je situován do přechodnice, resp. do bodu PP

– délka úpravy: 192,22 m,

větev C – 1 přímý úsek, 1 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 135$  m). ZÚ je situován do přechodnice.

– délka úpravy: 206,04 m,

větev D – 1 přímý úsek, 1 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 35$  m). ZÚ je situován do přechodnice.

– délka úpravy: 123,16 m,

– návrhová rychlost: větev A – 50 km/hod, větev A2 – 30 km/hod, větev B – 50 km/hod, větev C – 60 km/hod, větev D – 35 km/hod

c) Výškové vedení:

větev A – 3 úseky s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky

– minimální podélný sklon: 0,50 %,

– maximální podélný sklon: 2,38 %,

–  $R_v$  min: 1 500 m,

–  $R_u$  min: 11 000 m,

větev A2 – 3 úseků s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky

– minimální podélný sklon: 1,08 %,

– maximální podélný sklon: 4,51 %,

–  $R_v$  min: 893,90 m,

–  $R_u$  min: není,

větev B – 3 úseků s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky

– minimální podélný sklon: 0,25 %,

– maximální podélný sklon: 6,00 %,

–  $R_v$  min: 350 m,

–  $R_u$  min: 700 m,

větev C – 3 úseků s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky

– minimální podélný sklon: 0,50 %,

– maximální podélný sklon: 2,38 %,

–  $R_v$  min: 11 000 m,

–  $R_u$  min: 1 500 m,

větev D – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky

– minimální podélný sklon: 0,30 %,

– maximální podélný sklon: 2,38 %,

–  $R_v$  min: 2 900 m,

–  $R_u$  min: 2 000 m.

d) Příčné uspořádání PK:

– šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102

– příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102



- v místě napojení na SO 124.1 dělicí ostrůvek
- e) Zemní těleso: větev A je vedena nejprve po stávajícím terénu (stávající komunikace), následně přechází do násypu (výška násypu do 3,0 m) a následně do zářezu (hloubka zářezů do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, a dále částečně do kanalizace (viz SO 304). Součástí tohoto SO jsou také 4 trubní propustky 1x DN 800 v km 0,206 na větví A, 2x DN 1000 v km 0,021 09 na větví A2 a společně na větví C a D a v km 0,175 – staničení větve C, km 0,019 75 – staničení větve D a 1x DN 1200 na větví D v km 0,103 83 (propustek pod přeložkou I/12 – SO 101). Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustek musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: jedná se o mimoúrovňovou křižovatku zajišťující propojení SO 101 (silnice I/12) a SO 124.1 (silnice III/01212).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

#### 1.1.2.7. SO 115 MÚK Škvorec

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: křižovatka umožňuje napojení přeložky silnice II/101 (SO 126.1) na přeložku silnice I/12 (SO 101). Objekt je tvořen mimoúrovňovou křižovatkou s pěti větvemi (A – vratná, B, C, D, D2, E – přímé). Tvar MÚK je kombinací kosodélné křižovatky v jižním segmentu a osmičkové v její severní části. V obou částech (jižní i severní) křižovatky jsou křižovatkové větve na silnici II/101 napojeny prostřednictvím okružních křižovatek (SO 126.2 a 126.3)
- b) Směrové vedení:
  - větev A – 1 kružnicový oblouk s přechodnicemi ( $R_1 = 37$  m).
    - délka úpravy: 140,34 m,
  - větev B – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s přechodnicí ( $R_1 = 135$  m). ZÚ je situován do přechodnice.
    - délka úpravy: 220,27 m,
  - větev C – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s přechodnicí ( $R_1 = 135$  m). ZÚ je situován do přechodnice, resp. do bodu PP
    - délka úpravy: 179,43 m,
  - větev D – 1 přímý úsek, 2 kružnicové oblouky s přechodnicemi ( $R_1 = 135$  m,  $R_2 = 350$  m). ZÚ je situován do přechodnice.
    - délka úpravy: 443,65 m,
  - větev D2 – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s výstupní přechodnicí ( $R = 35$  m)
    - délka úpravy: 65,14 m,
    - návrhová rychlost: větev A – 35 km/hod, větev B – 60 km/hod, větev C – 60 km/hod, větev D – 60 km/hod, větev D2 – 30 km/hod.
- c) Výškové vedení:
  - větev A – 5 úseky s konstantním sklonem, 4 výškové oblouky
    - minimální podélný sklon: 0,99 %,

- maximální podélný sklon: 2,80 %,
  - $R_v$  min: 1 500 m,
  - $R_u$  min: 1 500 m,
  - větev B – 3 úseků s konstantním sklonem, 2 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,61 %,
  - maximální podélný sklon: 1,04 %,
  - $R_v$  min: 5 000 m,
  - $R_u$  min: není
  - větev C – 4 úseků s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky
  - minimální podélný sklon: 0,54 %,
  - maximální podélný sklon: 4,05 %,
  - $R_v$  min: 1 200 m,
  - $R_u$  min: 1 000 m,
  - větev D – 5 úseků s konstantním sklonem, 5 výškových oblouků
  - minimální podélný sklon: 0,96 %,
  - maximální podélný sklon: 6,15 %,
  - $R_v$  min: 2 800 m,
  - $R_u$  min: 1 500 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102
  - příčný sklon: základní střežovitý 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102
  - v místě napojení na SO 126.2 dělicí ostrůvek, v místě odpojení od SO 126.3 směrovací ostrůvek
- e) Zemní těleso: větev A je vedena v násypu (výška násypu do 7,5 m) a následně do zářezu (hloubka zářezů do 2,5 m). Větev B je nejprve vedena v zářezu (hloubka zářezu do 5,5 m) a následně v násypu (výška násypu do 2,5 m). Větev C je vedena nejprve v zářezu (hloubka zářezu do 3,0 m), a následně v násypu (do 2,0 m) a v KÚ opět v mělkém zářezu (hloubka zářezu do 1,0 m). Větev D je vedena v zářezu (hloubka zářezu do 2,5 m) a následně v násypu (výška násypu do 8,0 m) a v KÚ opět v mělkém zářezu (hloubka zářezu do 2,0 m).
- Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky 1x DN 1000 společně na větví A a B v km 0,012 42 – staničení větve A, 1x DN 800 v km 0,200 na větví C v km 0,168. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: jedná se o mimoúrovňovou křižovatku zajišťující propojení SO 101 (silnice I/12) a SO 126.1 (silnice II/101) a SO 163 (účelová komunikace). Zároveň větev D se mimoúrovňově kříží s SO 157 pomocí SO 206.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

### 1.1.2.8. SO 116 MÚK Tuklaty

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: křižovatka tvoří přímé větve A, B, C, D, které spolu s velkou okružní křižovatkou (SO 129) a navazující větví Úvaly (SO 128) tvoří prstencovou mimoúrovňovou křižovátku.
- b) Směrové vedení:  
větev A – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s přechodnicemi ( $R_1 = 450$  m). KÚ je napojen pomocí bodu PP.  
– délka úpravy: 235,16 m,  
větev B – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s přechodnicí ( $R_1 = 800$  m). ZÚ je napojen pomocí bodu PP.  
– délka úpravy: 260,85 m,  
větev C – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s přechodnicí ( $R_1 = 230$  m). ZÚ je situován do přechodnice.  
– délka úpravy: 297,72 m,  
větev D – 1 přímý úsek, 1 kružnicový oblouk s přechodnicí ( $R_1 = 320$  m). KÚ je situován do přechodnice.  
– délka úpravy: 273,09 m,  
– návrhová rychlost: větev A – 60 km/hod, větev B – 60 km/hod, větev C – 60 km/hod, větev D – 60 km/hod.
- c) Výškové vedení:  
větev A – 4 úseky s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,23 %,  
– maximální podélný sklon: 6,00 %,  
–  $R_v$  min: 650 m,  
–  $R_u$  min: 1 000 m,  
větev B – 4 úseků s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,40 %,  
– maximální podélný sklon: 5,75 %,  
–  $R_v$  min: 850 m,  
–  $R_u$  min: 1 000 m,  
větev C – 4 úseků s konstantním sklonem, 3 výškové oblouky  
– minimální podélný sklon: 0,51 %,  
– maximální podélný sklon: 4,70 %,  
–  $R_v$  min: 1 300 m,  
–  $R_u$  min: 1 600 m,  
větev D – 4 úseků s konstantním sklonem, 3 výškových oblouků  
– minimální podélný sklon: 0,25 %,  
– maximální podélný sklon: 6,00 %,  
–  $R_v$  min: 650 m,  
–  $R_u$  min: 1 000 m.
- d) Příčné uspořádání PK:  
– šířka jízdních pruhů v souladu s ČSN 73 6102  
– příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %, ve směrových obloucích dle ČSN 73 6102
- e) Zemní těleso: větev A je vedena v násypu (výška násypu do 7,0 m) a následně v mělkém

zářezu (hloubka zářezů do 1,5 m). Větev B je nejprve vedena v zářezu (hloubka zářezu do 2,5 m) a následně v násypu (výška násypu do 6,5 m). Větev C je vedena nejprve v zářezu (hloubka zářezu do 3,0 m), a následně v násypu (do 3,0 m). Větev D je vedena v násypu (výška násypu do 1,5 m) a následně zářezu (hloubka zářezu do 3,5 m).

Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.

- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem částečně do okolního terénu a částečně do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, a dále do kanalizace (viz SO 309) v případě větví A a C. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: jedná se o mimoúrovňovou křižovatku zajišťující propojení SO 101 (silnice I/12) a SO 128 (stávající silnice I/12) a zároveň umožňuje napojení výhledové přeložky silnici II/101 směr Jirny.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 190

#### 1.1.2.9. SO 120 Místní komunikace P. Běchovice – P. Dubeč

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší úpravu stáv. místní komunikaci spojující MČ Praha Běchovice a MČ Praha Dubeč.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá z přímé a jednoho prostého kružnicového oblouku o poloměru 10 000 m.
  - délka úpravy: 564,03 m,
  - návrhová rychlost: 70 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 1,90 %,
  - maximální podélný sklon: 3,60 %,
  - $R_v$  min: 3 200 m,
  - $R_u$  min: 2 000 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,50 m,
  - příčný sklon: základní střešovitý 2,50 %, ve směrovém oblouku ponechán střešovitý příčný sklon dle ČSN 73 6101
  - v souběhu s SO 120 je po její pravé straně ve směru staničení veden pás pro chodce a cyklisty (viz SO 134) oddělen od komunikace silničním příkopem.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu a v místě křížení s SO 101 přechází do násypu (výška násypů do 4 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, a dále do kanalizace (viz SO 300). Součástí tohoto SO je také trubní

propustek DN 800 v km 0,445. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

- h) Křižovatky a křížení: součástí tohoto SO nejsou žádné křižovatky. Komunikace se mimoúrovňově kříží s SO 101 v km 0,199 26. Mimoúrovňové křížení je řešeno samostatným SO 220.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.10. SO 121.1 Silnice III/0126 P. Běchovice – P. Koloděje

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice III/0126, která vede z MČ Praha Koloděje a napojuje se na stávající silnici I/12 u stáv. ČSPH u Běchovic okružní křižovatkou (viz SO 121.2).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze čtyř přímých a třech kružnicových oblouků s přechodnicemi ( $R_1 = 500$  m,  $R_2 = 215$  m,  $R_3 = 205$  m)
  - délka úpravy: 1121,37 m,
  - návrhová rychlost: 50 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 7 úseků s konstantním podélným sklonem a 6 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,64 %,
  - maximální podélný sklon: 5,20 %,
  - $R_v$  min: 1 200 m,
  - $R_u$  min: 1 800 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,50 m. V místě MÚK je komunikace rozšířena o přídatné pruhy,
  - příčný sklon: základní střešovitý 2,50 %, ve směrovém oblouku dostředný příčný sklon dle ČSN 73 6101
  - v úseku km 0,590 – KÚ v souběhu s SO 121.1 je po její pravé straně ve směru staničení veden pás pro chodce a cyklisty (viz SO 138) oddělen od komunikace nezpevněnou krajnicí.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu a v místě křížení s SO 101 přechází do násypu (výška násypů do 4 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ IV, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů (část příkopů je součástí přilehlé SO 138), které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 3 trubní propustky 3x DN 600 v km 0,063 71 a 2x v km 0,586 78, 1x DN 800 v km 0,131 10. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: komunikace se v km 0,586 77 křížuje se stávající cestou (průsečná křižovatka). V km 0,817 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 221.



Přístup mezi těmito komunikacemi je řešen mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Běchovice (SO 111). V km 1,013 47 se komunikace úrovnově kříží s SO 160 a SO 164 (průsečná křižovatka).

- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.11. SO 121.2 Okružní křižovatka na ul. Českobrodská

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: navržená malá okružní křižovatka s jedním bypassem umístěna na Českobrodské ulici (stávající silnici I/12) na okraji Běchovic v místě stávající ČSPH umožní napojení nově budované přeložky silnice III/0126. Vjezd do ČSPH zůstane z obou směrů na stávající silnici I/12. Výjezd z ČSPH bude na přeložku silnice III/0126.
- b) Směrové vedení: průměr křižovatky  $D = 30 \text{ m}$
- c) Výškové vedení: výškově je okružní křižovatka napojena na stávající úseky ulice Českobrodské a na jihu na přeložku silnice III/0126 (SO 121.1)
- d) Příčné uspořádání PK:
  - šířka okružního pásu:  $2 \times 6,00 \text{ m}$
  - šířka prstence:  $2 \times 2,00 \text{ m}$
  - šířka středového ostrova:  $14,00 \text{ m}$
  - ve směru III/0126 – Kolín doplněn bypass (šířka  $5,30 \text{ m}$ )
- e) Zemní těleso: celá okružní křižovatka se nachází na stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničního příkopu, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: samotný objekt je křižovatkou. Zajišťuje spojení stávající silnice I/12 (ulice Českobrodská) a silnice III/0126 (SO 121.1).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.12. SO 122 Silnice III/33310 P. Újezd n. Lesy – P. Koloděje

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice III/33310 spojující MČ Praha Újezd n. Lesy a Praha Koloděje.
- b) Směrové vedení: komunikace je vedena v přímé
  - délka úpravy:  $434,48 \text{ m}$ ,
  - návrhová rychlost:  $50 \text{ km/hod}$ .
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon:  $0,50 \%$ ,
  - maximální podélný sklon:  $1,70 \%$ ,

- $R_v$  min: 5 000 m,
- $R_u$  min: 5 000 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,50 m. V místě MÚK je komunikace rozšířena o přídatné pruhy,
  - příčný sklon: základní střežovitý 2,50 %,
  - v souběhu s SO 122 je po její pravé straně ve směru staničení veden pás pro chodce a cyklisty (viz SO 135) oddělen od komunikace nezpevněnou krajnicí.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, na pravé straně bude voda přetékat přes SO 135 do přilehlého silničního příkopu, který bude v závislosti na podélném sklonu zpevněný nebo nezpevněný a na ZÚ zaústěný do horské vpusti a následně do kanalizace (SO 312). Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,209 02 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 223. Přístup mezi těmito komunikacemi je řešen mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Koloděje (SO 112). V km 0,380 41 se komunikace úrovňově kříží s SO 160 a větvemi MÚK (průsečná křižovatka) a v km 0,422 00 je styková křižovatka s SO 161.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.13. SO 123.1 Silnice III/33313 P. Újezd n. Lesy – Sibřina

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice III/33313 spojující MČ Praha Újezd n. Lesy a obec Sibřina.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze dvou přímých a dvou kružnicových oblouků s přechodnicemi ( $R_1 = 650$  m,  $R_2 = 580$  m)
  - délka úpravy: 611,63 m + cca 30 m úprava v oblasti nového propustku DN 600,
  - návrhová rychlost: 70 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 3,50 %,
  - $R_v$  min: 5 700 m,
  - $R_u$  min: 7 500 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,50 m. V místě MÚK je komunikace rozšířena o přídatné pruhy,
  - příčný sklon: základní střežovitý 2,50 %, ve směrovém oblouku dostředný příčný sklon dle ČSN 73 6101
  - v souběhu s SO 123.1 je po její pravé straně ve směru staničení veden pás pro chodce

- a cyklisty (viz SO 136) oddělen od komunikace nezpevněnou krajnicí.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu v místě křížení s SO 101 přechází do násypu (výška násypů do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
  - f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
  - g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, na pravé straně bude voda přetékat přes SO 136 do přílehlého silničního příkopu, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také trubiční propustek DN 600 v km 0,636. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
  - h) Křižovatky a křížení: v km 0,359 78 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 225. Přístup mezi těmito komunikacemi je řešen mimoúrovňovou křižovatkou Újezd nad Lesy (SO 113). V km 0,488 22 se komunikace úrovňově kříží s SO 153 a větvemi MÚK (průsečná křižovatka).
  - i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
  - j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.14. SO 123.2 Silnice III/01210 P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Sibřina

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice III/01210 spojující MČ Praha Újezd n. Lesy a obec Sibřina.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá z jedné přímé a jednoho prostého kružnicových oblouků s přechodnicemi ( $R_1 = 1900$  m)
  - délka úpravy: 387,15 m,
  - návrhová rychlost: 60 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 1,63 %,
  - $R_v$  min: 10 000 m,
  - $R_u$  min: 2 500 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,50 m.
  - příčný sklon: základní střešovitý 2,50 %, ve směrovém oblouku ponechán střešovitý příčný sklon dle ČSN 73 6101
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu v místě křížení s SO 101 přechází do násypu (výška násypů do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo

silničního příkopu.

- h) Křižovatky a křížení: v km 0,187 59 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 226. V km 0,300 se komunikace úrovňově kříží s SO 162 a větvemi MÚK (styková křižovatka).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.15. SO 124.1 Silnice III/01212 P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Květnice

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice III/01212 spojující MČ Praha Újezd n. Lesy a obec Květnice a výměnu povrchu v zastavěné části.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 3 kružnicových oblouků s přechodnicemi ( $R_1 = 785$  m,  $R_2 = 110$  m a  $R_3 = 150$  m). Mezi  $R_1$  a  $R_2$  je bod KK (kružnice – kružnice).
  - délka úpravy: 478,14 m,
  - návrhová rychlost: 50 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 6 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 2,89 %,
  - maximální podélný sklon: 5,50 %,
  - $R_v$  min: 1 000 m,
  - $R_u$  min: 700 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: MO2k (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,50 m, 1x nezpevněná krajnice 0,50 m, 1x chodník 2,00 + bezpečnostní odstup 0,50 m, 1x nezpevněná krajnice 0,25 m – chodník součástí SO 137). Celková šířka zpevnění: 7,00 m. V místě MÚK je komunikace rozšířena o přídatné pruhy,
  - příčný sklon: základní střešovitý 2,50 %, ve směrovém oblouku dostředný příčný sklon dle ČSN 73 6110
  - v souběhu s SO 124.1 je po její pravé straně ve směru staničení veden pás pro chodce a cyklisty (viz SO 137) oddělen od komunikace obrubníkem.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu v místě křížení s SO 101 přechází do násypu (výška násypů do 7,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem. V zastavěném území dojde k výměně obrusné vrstvy za nízkohlučný asfalt.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. V úsecích s chodníkem (SO 137) s obrubou bude odvedena přes uliční vpusti do kanalizace (SO 313.1 a 313.2). Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,028 61 se komunikace úrovňově kříží s ulicí Vřesová (úprava křižovatky je součástí tohoto SO). V km 0,154 73 je součástí SO 124.2 okružní křižovatka. V km 0,234 68 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 227. Přístup mezi těmito komunikacemi je řešen mimoúrovňovou křižovatkou Květnice (SO 114). V km 0,394 62 se komunikace úrovňově kříží s SO 143 a SO 165 (průsečná

křižovatka).

- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192. Po dokončení pokládky tichého asfaltu dojde k odstranění dopravního značení „Zóna 30“.

#### 1.1.2.16. SO 124.2 MÚK Květnice – okružní křižovatka

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: objekt je součástí křižovatkového uzlu MÚK Květnice. Nutnost okružní křižovatky vyplývá zejména z nevyhovujících rozhledových poměrů v případě stykové křižovatky. Tato jednopruhová okružní křižovatka spojuje přeložku silnice III/01212 (SO 124.1) s křižovatkovými větvemi MÚK Květnice (SO 114).
- b) Směrové vedení: průměr křižovatky  $D = 30 \text{ m}$
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 3,00 %,
  - maximální podélný sklon: 3,00 %,
  - $R_v \text{ min: } 350 \text{ m}$ ,
  - $R_u \text{ min: } 300 \text{ m}$ .
- d) Příčné uspořádání PK:
  - šířka okružního pásu:  $2 \times 7,00 \text{ m}$
  - šířka prstence:  $2 \times 3,00 \text{ m}$
  - šířka středového ostrova:  $10,00 \text{ m}$
- e) Zemní těleso: celá okružní křižovatka se nachází na násypu (výška násypu do  $4,0 \text{ m}$ ). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. V úsecích s chodníkem (SO 137) s obrubou bude odvedena do vpustí a následně do silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křižení: samotný objekt je křižovatkou. Zajišťuje spojení silnice III/01212 (SO 124.1) a MÚK Květnice (SO 114).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.17. SO 124.3 Úprava sil. III/01212

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

Součástí objektu je úprava křižovatky silnice III/01212 se stávající silnicí I/12, rozšíření vozovky ve směrovém oblouku na severní hranici obce Květnice.

Úprava křižovatky sil. III/01212 se sil. I/12 spočívá v rozšíření vozovky v zaoblení (nově  $R=12,5 \text{ m}$ ) v západní části křižovatky a nakolmení východní poloviny vozovky. Na připojení komunikace III/01212 bude vybudován dělicí ostrůvek. Vozovka ve směrovém oblouku  $R=43 \text{ m}$  u vjezdu do obce Květnice bude rozšířena.



**1.1.2.18. SO 125 Silnice III/01215 Úvaly – Dobročovice**

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice III/01215 spojující město Úvaly a obec Dobročovice.
- b) Směrové vedení: komunikace je vedena v přímé
  - délka úpravy: 291,00 m,
  - návrhová rychlost: 70 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,85 %,
  - maximální podélný sklon: 2,33 %,
  - $R_v$  min: 32 000 m,
  - $R_u$  min: 1 500 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,50 m.
  - příčný sklon: základní střešovité 2,50 %,
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu v místě křížení s SO 101 přechází do násypu (výška násypů do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také trubicí propustek DN 1000 v km 0,202 00. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,151 05 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101. Za KÚ v místě úpravy obrusné vrstvy pro plynulé napojení se na silnici III/01215 bude napojovat SO 163 (styková křižovatka).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.

Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

**1.1.2.19. SO 126.1 Silnice II/101 Úvaly – Škvorec**

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku stáv. silnice II/101 spojující město Úvaly a obec Škvorec a to ve dvou částech, neboť silnici II/101 bude po dokončení přeložky silnice I/12 a východní obchvatu Úval (navazující přeložka silnice II/101 Úvaly – Jirny je součástí související investice) vedena v úseku MÚK Škvorec – MÚK Tuklaty v souběhu s I/12. Severní část přeložky II/101 bude tvořit funkci přivaděče do Úval. Komunikace je rozdělena okružními křižovatkami, které jsou součástí SO 126.2 a 126.3, prostřednictvím kterých jsou na komunikaci připojeny křižovatkové větve MÚK Škvorec.
- b) Směrové vedení: v severní části je komunikace vedena v jednom směrovém oblouku s přechodnicemi a jedné přímé. Ve střední a jižní části se komunikace skládá ze 3 přímých a jednoho oblouku s přechodnicemi ( $R = 500$  m)

- délka úpravy severní část: 172,22 m (nesoulad s PP), délka úpravy střední a jižní části: 501,52 m (nesoulad s PP)
- návrhová rychlost: 50 km/hod (v oblasti KÚ – napojení na související investici *Přeložka silnice II/101 Úvaly – Říčany* zvýšeno na 70 km/hod.)
- c) Výškové vedení: výškové vedení severní komunikace se skládá ze úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 2,33 %,
  - maximální podélný sklon: 6,00%,
  - $R_v$  min: 990 m,
  - $R_u$  min: 1500 mVýškové vedení ve střední a jižní části se skládá ze 2 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 1,20 %,
  - maximální podélný sklon: 5,99%,
  - $R_v$  min: 1 000 m,
  - $R_u$  min: 1000 m
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 9,5 (2x jízdní pruh 3,50 m, 2x zpevněná krajnice 0,75 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 8,50 m. V jižní komunikace doplněn přídatný pruh (bypass)
  - příčný sklon: základní střechovitý 2,50 %, ve směrovém oblouku ponechán střechovitý příčný sklon dle ČSN 73 6101,
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu, v místě okružní křižovatky SO 126.2 je SO 162.1 v násypu (výška násypu do 4,0 m) v místě okružní křižovatky SO 126.3 je SO 126.1 v zářezu (hloubka zářezu do 2,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky 1x DN 800 v km 0,062 a 1x DN 600 v km 0,451 15 (pod sjezdem k ČOV). Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,070 00 je na komunikaci úrovně napojen sjezd k vodárně (součást SO 126.1) stykovou křižovatkou. V km 0,172 22 (sever) = km 0,000 00 (střed + jih) se nachází okružní křižovatka (SO 126.2). V km 0,144 01 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101. Přístup mezi těmito komunikacemi je řešen mimoúrovňovou křižovatkou Škvorec (SO 115). V km 0,281 30 se nachází okružní křižovatka (SO 126.3). V km 0,451 15 je na komunikaci úrovně napojen sjezd k ČOV stykovou křižovatkou (úprava sjezdu je součástí SO 126.1). Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.20. SO 126.2 Okružní křižovatka na silnici II/101 – sever

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: objekt je součástí křižovatkového uzlu MÚK Škvorec. Tato jednopruhová okružní křižovatka spojuje přeložku silnice II/101 (SO 126.1) s křižovatkovými větvemi MÚK Škvorec (SO 115) – severní segment.
- b) Směrové vedení: průměr křižovatky  $D = 35$  m
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 1,80 %,
  - maximální podélný sklon: 1,80 %,
  - $R_v$  min: 400 m,
  - $R_u$  min: 400 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - šířka okružního pásu: 2x 6,00 m
  - šířka prstence: 2x 2,50 m
  - šířka středového ostrova: 18,00 m
- e) Zemní těleso: celá okružní křižovatka se nachází na násypu (výška násypu do 3,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: samotný objekt je křižovatkou. Zajišťuje spojení silnice II/101 (SO 126.1) a MÚK Škvorec (SO 115).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.21. SO 126.3 Okružní křižovatka na silnici II/101 – jih

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: objekt je součástí křižovatkového uzlu MÚK Škvorec. Tato jednopruhová okružní křižovatka spojuje přeložku silnice II/101 (SO 126.1) s křižovatkovými větvemi MÚK Škvorec (SO 115) – jižní segment. Do okružní křižovatky je napojena i přístupová cesta (SO 163).
- b) Směrové vedení: průměr křižovatky  $D = 41$  m
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 3,50 %,
  - maximální podélný sklon: 3,50 %,
  - $R_v$  min: 400 m,
  - $R_u$  min: 400 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - šířka okružního pásu: 2x 5,00 m
  - šířka prstence: 2x 2,50 m
  - šířka středového ostrova: 26,00 m
- e) Zemní těleso: celá okružní křižovatka se nachází v zářezu (hloubka zářezu do 2,5 m).

Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.

- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ III, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: samotný objekt je křižovatkou. Zajišťuje spojení silnice II/101 (SO 126.1), MUK Škvorec (SO 115) a přístupové (účelové) cesty (SO 163).
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.22. SO 127 Silnice III/10168 Úvaly – Přišimasy

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší přeložku stávající silnice III/10168 spojující město Úvaly a obec Přišimasy.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá z 1 přímé.
  - délka úpravy: 535,14 m
  - návrhová rychlost: 70 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,95 %,
  - maximální podélný sklon: 6,36 %,
  - $R_v$  min: 3 200 m,
  - $R_u$  min: 1 500 m
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: S 7,5 (2x jízdní pruh 3,00 m, 2x zpevněná krajnice 0,25 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,5 m.
  - příčný sklon: základní střechovitý 2,50 %
- e) Zemní těleso: vozovka je v násypu (výška násypů do 8,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu. Za křížení s SO 101 (ve směru staničení) je voda ze silničních příkopů dále převedena do silničních příkopů SO 101. Součástí tohoto SO jsou také 3 trubní propustky 2x DN 600 v km 0,066 88 (pod sjezdy) a 1x DN 800 v km 0,030. Provedení propustek musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,066 88 se komunikace SO 127 kříží se sjezdy a vytváří tak průsečnou křižovátku. V km 0,240 28 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 231.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.

- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.23. SO 128 Silnice I/12 Úvaly – Český Brod, větev Úvaly

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší napojení okružní křižovatky (SO 129) a MÚK Tuklaty (SO 116) na stáv. sil. I/12 směr Úvaly. Jedná se o pátou (samostatnou) větev (rampu) okružní mimoúrovňové křižovatky.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá z 1 přímé a 2 kružnicových oblouků ( $R_1 = 600$  m s přechodnicemi,  $R_2 = 860$  m prostý oblouk). Mezi  $R_1$  a  $R_2$  je bod PK (přechodnice – kružnice, bez mezipřímé).
- délka úpravy: 161,71
  - návrhová rychlost: 60 km/hod (snížení rychlosti z důvodů nájezdu na mimoúrovňovou okružní křižovatku v ZÚ).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
- minimální podélný sklon: 0,29 % (podélný sklon stávající komunikace v místě napojení),
  - maximální podélný sklon: 5,00 %,
  - $R_v$  min: 1 200 m,
  - $R_u$  min: 1 500 m
- d) Příčné uspořádání PK:
- kategorie komunikace: S 11,5 (2x jízdní pruh 3,50 m, 2x zpevněná krajnice 1,75 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 10,50 m. Na ZÚ provedeno rozdělení jízdních pruhů dělicím ostrůvkem z důvodů napojení na mimoúrovňovou okružní křižovatku (SO 129). U KÚ doplněn přídatný pruh v místě napojení na stáv. účelovou silnici.
  - příčný sklon: základní střechovitý 2,50 %
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu, v místě napojení na mimoúrovňovou okružní křižovatku (SO 129) je komunikace SO 128 vedena v násypu (výška násypu do 5,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ je komunikace napojena na mimoúrovňovou okružní křižovatku. V oblasti KÚ je stávající styková křižovatka s pravým bypassem ve směru staničení.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.24. SO 129 Silnice II/101 – velká OK

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

- a) Všeobecné informace: objekt je součástí křižovatkového uzlu MÚK Tuklaty (SO 116) a samotný SO tvoří prstenec mimoúrovňové okružní křižovatky. Mimoúrovňová okružní



- křižovatka spojuje větve MÚK Tuklaty (SO 116), samostatnou větev směr Úvaly – stáv. silnici I/12 (SO 128) a umožňuje napojení výhledové přeložky silnici II/101 směr Jirny.
- b) Směrové vedení: osa komunikace (okružní křižovatky) je umístěná doprostřed jízdního pruhu. Osu tvoří kružnice s poloměrem 85,5 m.
    - průměr okružní křižovatky: 180,3 m (po hranu zpevnění)
    - návrhová rychlost: jedná o okružní křižovatku.
  - c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
    - minimální podélný sklon: 0,29 % (podélný sklon stávající komunikace v místě napojení),
    - maximální podélný sklon: 5,00 %,
    - $R_v$  min: 1 200 m,
    - $R_u$  min: 1 500 m
  - d) Příčné uspořádání PK:
    - kategorie komunikace: S 11,5 (2x jízdní pruh 3,50 m, 2x zpevněná krajnice 1,75 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 10,50 m. Na ZÚ provedeno rozdělení jízdních pruhů dělicím ostrůvkem z důvodů napojení na mimoúrovňovou okružní křižovatku (SO 129). U KÚ doplněn přídatný pruh v místě napojení na stáv. účelovou silnici.
    - příčný sklon: základní střežovitý 2,50 %
  - e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu, v místě napojení na mimoúrovňovou okružní křižovatku (SO 129) je komunikace SO 128 vedena v násypu (výška násypu do 5,0 m). V místě budoucího paprsku pro silnici II/101 směr Jirny bude založeno zemní těleso. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
  - f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
  - g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu.
  - h) Křižovatky a křížení: v ZÚ je komunikace napojena na mimoúrovňovou okružní křižovatku. V oblasti KÚ je stávající styková křižovatka s pravým bypassem ve směru staničení.
  - i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114. Ve zbývajících úsecích budou osazena směrovací sloupky v rozsahu dle ČSN 73 6101.
  - j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.25. SO 134 Pěší a cyklistická stezka podél m. k. P. Běchovice – P. Dubeč

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Jedná se pás o pro chodce a cyklisty souběžný s SO 120 a SO 220.
- b) Směrové vedení: viz SO 120. Navíc oproti souběžně vedenému SO 120 je pás pro chodce a cyklisty zaústěn až do prostoru ulic Ke Křížkám x Na Korunce.
  - délka úpravy: cca 665 m
- c) Výškové vedení: viz SO 120.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: bez označení (1x pás pro chodce a cyklisty 4,00 m, 2x

nezpevněná krajnice 0,50 m – šířka nezpevněné krajnice určena v souladu se související investicí DO – úsek 511). Celková šířka zpevnění: 4,00 m,  
– příčný sklon: jednostranný 2,00 %, příčný sklon na mostě 2,50 %.

- e) Zemní těleso: svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170, dle katalogového listu D2-N-3 a asfaltovým krytem.
- k) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopu, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné a dále do kanalizace (viz SO 300). Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky DN 600 v km 0,445 a DN 800 v km cca – 0,081. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- g) Křižovatky a křížení: viz SO 120.
- h) Bezpečnostní zařízení: viz SO 120
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez vybavení (viz SO 120)

#### 1.1.2.26. SO 135 Pěší a cyklistická stezka podél silnice III/33310

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Jedná se pás o pro chodce a cyklisty souběžný s SO 122 a SO 223.
- b) Směrové vedení: viz SO 122. Navíc oproti souběžně vedenému SO 120 je pás pro chodce a cyklisty zaústěn až do prostoru ulic V Lipách x Ponrepova.  
– délka úpravy: cca 490 m
- c) Výškové vedení: viz SO 120.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: bez označení (1x pás pro chodce a cyklisty 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,25 m – šířka nezpevněné krajnice vlevo je součástí dělicího pásu mezi SO 122 a SO 135). Celková šířka zpevnění: 3,00 m,
  - příčný sklon: jednostranný 2,00 %, příčný sklon na mostě 2,50 %.
- e) Zemní těleso: svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170, dle katalogového listu D2-N-3 a asfaltovým krytem.
- l) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopu, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je trubní propustek DN 500 v km 0,430. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- g) Křižovatky a křížení: viz SO 122.
- h) Bezpečnostní zařízení: viz SO 122.
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez vybavení (viz SO 122).

#### 1.1.2.27. SO 136 Pěší a cyklistická stezka podél silnice III/33313

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Jedná se pás o pro chodce a cyklisty souběžný s SO 123.1 a SO 225.
- b) Směrové vedení: viz SO 123.1. Navíc oproti souběžně vedenému SO 123.1 je pás pro chodce a cyklisty prodloužen na ZÚ o cca 20 m z důvodů plynulého napojení na stávající

chodník a na konci úseku je prodloužen do nároží sjezdu k MŠ.

– délka úpravy: cca 645 m

- c) Výškové vedení: viz SO 123.1.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: bez označení (1x pás pro chodce a cyklisty 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,25 m – šířka nezpevněné krajnice vlevo je součástí dělicího pásu mezi SO 123.1 a SO 136). Celková šířka zpevnění: 3,00 m,
  - příčný sklon: jednostranný 2,00 %, příčný sklon na mostě (SO 225) 2,50 %.
- e) Zemní těleso: svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170, dle katalogového listu D2-N-3 a asfaltovým krytem.
- m) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek DN 600 v km 0,015. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- g) Křižovatky a křížení: viz SO 123.1.
- h) Bezpečnostní zařízení: viz SO 123.1.
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez vybavení (viz SO 123.1).

#### 1.1.2.28. SO 137 Chodník podél silnice III/01212

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

- a) Všeobecné informace: Jedná se pás o pro chodce podél SO 124.1 a SO 227. Nad rámec rozsahu objektu SO 124.1 je chodník navržen podél stávající silnice III/01212, tak aby byla propojena severní a jižní část obce Květnice
- b) Směrové vedení: viz SO 124.1. Navíc oproti souběžně vedenému SO 124.1 je pás pro chodce prodloužen na ZÚ o cca 220 m a na KÚ o cca 300 m.
  - celková délka úpravy: cca 1015 m
- c) Výškové vedení: viz SO 124.1.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: bez označení (1x pás pro chodce, 1x nezpevněná krajnice 0,25 m (pouze na jižní části za KÚ). Celková šířka zpevnění: 2,00 m (resp. 2,25 m),
  - příčný sklon: jednostranný 2,00 %, příčný sklon na mostě (SO 227) 2,50 %.
- e) Zemní těleso: svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170, dle katalogového listu D2-N-3 a asfaltovým krytem.
- n) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do vozovky (SO 124.1), dále do uličních vpustí, které jsou součástí SO 313.1 a 313.2, a částečně přímo do silničních příkopů
- g) Křižovatky a křížení: viz SO 124.1.
- h) Bezpečnostní zařízení: viz SO 124.1.
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez vybavení (viz SO 124.1).

#### 1.1.2.29. SO 138 Pěší a cyklistická stezka podél silnice III/0126

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Jedná se pás o pro chodce a cyklisty souběžný s SO 121.1 a SO 221.
- b) Směrové vedení: viz SO 121.1. Začátek objektu je v km 0,590 a dále v souběhu s SO

121.1. KÚ je oproti SO 121.1 prodloužen o cca 15 m.

– délka úpravy: cca 620 m

- c) Výškové vedení: viz SO 121.1.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: bez označení (1x pás pro chodce a cyklisty 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,25 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m,
  - příčný sklon: jednostranný 2,00 %, příčný sklon na mostě (SO 221) 2,50 %,
- e) Zemní těleso: svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170, dle katalogového listu D2-N-3.
- o) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné a dále do SO 101. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- g) Křižovatky a křížení: viz SO 120.
- h) Bezpečnostní zařízení: viz SO 120
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez vybavení (viz SO 120)

#### 1.1.2.30. SO 140 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.1 u Říčanského potoka

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.1 u Říčanského potoka slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR). Současně tento SO řeší problematiku otáčení vozidel zimní údržby.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 4 přímých a 5 prostých kružnicových oblouků (R1 = 100 m, R2 = 18 m, R3 = 25 m, R4 = 300 m, R5 = 100 m).
  - délka úpravy: 549,81 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod (s lokálním snížením na 20 km/hod.).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 5 úseků s konstantním podélným sklonem a 4 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,00 % (podélný sklon RN, odvodnění zajištěno příčným sklonem),
  - maximální podélný sklon: 5,50 %,
  - R<sub>v</sub> min: 400 m (vybrané výškové lomy bez zaoblení),
  - R<sub>u</sub> min: 400 m (vybrané výškové lomy bez zaoblení).
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 52 (1x jízdní pruh 5,50 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 5,50 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích.
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %. V místech směrových oblouků z důvodů odvodnění ponechán opačný (odstředný sklon).
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena po terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ IV, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 361 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do

silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky DN 800 v km 0,269 07 a v km 0,375 66. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ resp. v KÚ se komunikace odpojuje resp. napojuje na SO 101. V km 0,227 94 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 201. Zároveň je na tuto komunikaci úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 190.1. Na této komunikaci budou také umístěny elektrické závory v rámci SO 499.2

#### 1.1.2.31. SO 141 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.2 u Říčanského potoka

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.2 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 3 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 15$  m,  $R_2 = 100$  m,  $R_3 = 120$  m).
  - délka úpravy: 143,46 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod (s lokálním snížením na 20 km/hod.).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,00 % (podélný sklon RN, odvodnění zajištěno příčným sklonem),
  - maximální podélný sklon: 6,00 %,
  - $R_v$  min: 230 m,
  - $R_u$  min: 200 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle R33.
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena po terénu. V místě napojení na SO 101 je komunikace vedena v násypu (výška násypu do 4,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 362 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky 1x DN 600 v km 0,120 00 a 1x DN 1000 v km 0,016 42. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace odpojuje od SO 101. Zároveň je na tuto komunikaci úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.



- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 190.1. Na této komunikaci bude také umístěna mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33.

#### 1.1.2.32. SO 142 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.3 u Rokytky

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.3 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR). Sjezd je situován do prostoru stávajícího sjezdu z ulice Do Panenek. Příjezdová komunikace se skládá ze samotné příjezdové komunikace k DUN a RN a ze sjezdu, který dále kopíruje stávající nezpevněnou cestu.
- b) Směrové vedení: směrové vedení příjezdové komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicového oblouku ( $R = 25 \text{ m}$ ). Směrové vedení sjezdu se skládá pouze z přímé.
- délka úpravy příjezdové komunikace: 68,77 m, – délka úpravy sjezdu: 40,00 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení příjezdové komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
- minimální podélný sklon: 0,93 %,
  - maximální podélný sklon: 5,00 %,
  - $R_v \text{ min}$ : 200 m,
  - $R_u \text{ min}$ : 150 m.
- Výškové vedení sjezdu se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
- minimální podélný sklon: 5,82 %,
  - maximální podélný sklon: 7,19 %,
  - $R_v \text{ min}$ : není,
  - $R_u \text{ min}$ : 300 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- kategorie příjezdové komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle R33,
  - kategorie sjezdu: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m,
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace jsou vedena po terénu resp. v mírném násypu (výška násypu do 2,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.
- Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 362 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničního příkopu a následně do stávající příkopu podél ulice Do Panenek. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek 1x DN 600 v km 0,011 09. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace odpojuje od ulice Do Panenek. V km 0,035 se

od příjezdové komunikace odpojuje sjezd. Na příjezdovou komunikaci na KÚ navazuje cesta okolo DUN.

- i) Bezpečnostní zařízení: osazení svodidel se nepředpokládá.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: součástí tohoto SO je svislé dopravní značení B1+E13 a také mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33. Dopravní značení a závora budou umístěny na příjezdové komunikaci za odpojením sjezdu (sjezd musí zůstat veřejně přístupný).

#### 1.1.2.33. SO 143 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.4 u Výmoly

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.4 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR). SO skládá ze dvou částí. Celý stavební objekt se skládá ze tří částí. První část je vedena od silnice III/01212 dále na východ a pod mostním objektem přechází pod silnicí I/12 a je zaústěna do druhé části této komunikace. Druhá část této komunikace zajišťuje přístup k DUN a RN – v tomto úseku je komunikace vedena ve zcela nové stopě. Třetí část zajišťuje propojení se stávající silnicí III/01212 severně od přeložky silnice I/12 (křižovatka s ulicemi Na Ladech x Diviznová). Druhá a třetí část tvoří hlavní příjezdovou cestou k DUN a RN. První část není uvažována pro provoz motoristické dopravy.

- b) Směrové vedení: směrové vedení první části komunikace se skládá ze 14 přímých a 13 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 100$  m,  $R_2 = 25$  m,  $R_3 = 12,5$  m,  $R_4 = 70$  m,  $R_5 = 25$  m,  $R_6 = 25$  m,  $R_7 = 25$  m,  $R_8 = 40$  m,  $R_9 = 30$  m,  $R_{10} = 150$  m,  $R_{11} = 35$  m,  $R_{12} = 40$  m,  $R_{13} = 25$  m).

Směrové vedení druhé části komunikace z jedné přímé.

Směrové vedení třetí části komunikace kopíruje stávající osu komunikace a skládá se z 9 přímých a 7 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 20$  m,  $R_2 = 20$  m,  $R_3 = 20$  m,  $R_4 = 15$  m,  $R_5 = 100$  m,  $R_6 = 50$  m,  $R_7 = 50$  m)

– délka úpravy první části komunikace: 567,23 m,

– délka úpravy druhé části komunikace: 104,50 m,

– délka úpravy první části komunikace: 591,84 m,

– návrhová rychlost: 20 km/hod.

- c) Výškové vedení: výškové vedení první části komunikace se skládá ze 13 úseků s konstantním podélným sklonem a 12 výškových oblouků.

Výškové vedení druhé části komunikace se skládá z 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků.

Třetí část komunikace je vedena po stávajícím terénu. Podélný profil bude vytvořen v dalším stupni projektové dokumentace na základě doměření stávající cesty.

– minimální podélný sklon: 0,50 %,

– maximální podélný sklon: 6,99 %,

–  $R_v$  min: 150 m,

–  $R_u$  min: 200 m.

- d) Příčné uspořádání PK:

– kategorie komunikace: části pro motorovou dopravu jsou navrženy v šířce dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m. V první části navržena část pro nemotorovou dopravu je navržena v šířce P4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m).

– příčný sklon: základní jednostranný 2,50 % (v místech pro motorovou dopravu), základní jednostranný 3,00 % (v místech bez motorové dopravy).

- e) Zemní těleso: první část komunikaci je vedena převážně po terénu. Na ZÚ je vedena v násypu (výška násypu do 2,5 m) a v KÚ (v místě napojení na druhou část) je komunikace navržena v zářezu (hloubka zářezu do 3,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- Druhá část komunikace je ve po stávajícím terénu a v místě KÚ (napojení na obslužnou komunikaci DUN a RN je navržena v zářezu (hloubka zářezu do 3,5 m).
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.
- V první části komunikace, která nebude určená pro motorovou dopravu, bude vozovka navržena v souladu s katalogem polních cest s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-5 s nestmeleným povrchem (MZK).
- Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 364 bude provedena dle požadavku EIA z nepevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace budou odvodněny od okolního terénu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek 1x DN 800 v km 0,010 09. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 124.1 a SO 165 a vytváří tak průsečnou křižovatku. V km 0,018 69 se komunikace úrovněově kříží (resp. do ní je zaústěna) SO 154. V km 0,463 50 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 203. KÚ první část se zaústí do druhé části komunikace v km 0,082 53. ZÚ druhé části pak je situováno do křížení s třetí částí.
- i) Bezpečnostní zařízení: osazení svodidel se nepředpokládá.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: součástí tohoto SO je svislé dopravní značení B1+E13 a také mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33. Dopravní značení a závora budou umístěny bezprostředně u RN.

#### 1.1.2.34. SO 144 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.5 u Výmoly

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.5 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 3 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 80$  m,  $R_2 = 60$  m,  $R_3 = 50$  m).
- délka úpravy: 108,10 m,  
– návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
- minimální podélný sklon: 0,08 % (podélný sklon RN, odvodnění zajištěno příčným sklonem),  
– maximální podélný sklon: 6,00 %,  
–  $R_v$  min: 250 m,  
–  $R_u$  min: 260 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m.  
– příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena v zářezu (hloubka zářezu do 4,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.

- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 365 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek 1x DN 600 v km 0,086. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křižení: v ZÚ se komunikace odpojuje od SO 101. Zároveň je na tuto komunikace úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114 (částečný přesah z SO 101).
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 190.1. Na této komunikace bude také umístěna mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33.

#### 1.1.2.35. SO 145 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.6 u bezejmenné vodoteče od Třeboholic

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.6 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicových oblouků ( $R = 30$  m).
  - délka úpravy: 103,18 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,16 % (podélný sklon RN, odvodnění zajištěno příčným sklonem),
  - maximální podélný sklon: 2,90 %,
  - $R_v$  min: 1 500 m,
  - $R_u$  min: 400 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m,
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena v zářezu (hloubka zářezu do 7,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 366 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně po komunikace/nezpevněné krajnici přímo do DUN. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek 1x DN 600 v km 0,010 19. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení

propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace odpojuje od SO 101. Zároveň je na tuto komunikace úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN.
- i) Bezpečnostní zařízení: osazení svodidel se nepředpokládá.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 190.1. Na této komunikaci bude také umístěna mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33.

#### 1.1.2.36. SO 146 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.7 u Škvoreckého potoka

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.7 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 4 prostých kružnicových oblouků (R1 = 30 m, R2 = 30 m, R3 = 18 m, R4 = 11 m).
  - délka úpravy: 113,74 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 5 úseků s konstantním podélným sklonem a 4 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %
  - maximální podélný sklon: 5,35 %,
  - R<sub>v</sub> min: 650 m,
  - R<sub>u</sub> min: 200 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle R33,
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena v zářezu (hloubka zářezu do 3,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 367 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně po komunikaci/nezpevněné krajnici přímo do DUN. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace odpojuje od SO 156. Zároveň je na tuto komunikaci úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN.
- i) Bezpečnostní zařízení: osazení svodidel se nepředpokládá.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: součástí tohoto SO je svislé dopravní značení B1+E13 a také mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33. Dopravní značení a závora budou umístěny na příjezdové komunikaci za odpojením z SO 156.

#### 1.1.2.37. SO 147 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.8 u Přišimaského potoka

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR



- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.8 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicových oblouků ( $R = 15 \text{ m}$ ).
  - délka úpravy: 86,24 m,
  - návrhová rychlost: 20 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 1,13 %
  - maximální podélný sklon: 4,39 %,
  - $R_v$  min: 450 m,
  - $R_u$  min: 450 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle R33,
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena v zářezu (hloubka zářezu do 3,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 368 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně po komunikace/nezpevněné krajnici přímo do DUN. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek 1x DN 600 v km 0,011 50. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace odpojuje od SO 101. Zároveň je na tuto komunikace úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN.
- i) Bezpečnostní zařízení: osazení svodidel se nepředpokládá.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 190.1. Na této komunikaci bude také umístěna mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33.

#### 1.1.2.38. SO 148 Příjezdová komunikace k DUN a RN č.9 u Tuklatského potoka

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

- a) Všeobecné informace: příjezdová komunikace k DUN a RN č.9 slouží k zajištění přístupu k novým vodohospodářským zařízením pro účely jejich správy a údržby (ŘSD ČR).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicových oblouků ( $R = 20 \text{ m}$ ).
  - délka úpravy: 78,00 m,
  - návrhová rychlost: 20 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,00 % (podélný sklon RN, odvodnění zajištěno příčným

- sklonem),
- maximální podélný sklon: 2,55 %,
  - $R_v$  min: 250 m,
  - $R_u$  min: 250 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- kategorie komunikace: šířka dle výkresu opakovaného řešení R 33 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). celková šířka zpevnění: 4,00 m,
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: komunikace je vedena v násypu (výška násypu do 2,0 m) Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6133.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s katalogem polních cest s TDZ VI, dle katalogového listu PN 6-1 s asfaltovým krytem.  
Obslužná komunikace nádrže, která je součástí SO 369 bude provedena dle požadavku EIA z nezpevněného krytu.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně po komunikace/nezpevněné krajnici přímo do DUN. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek 1x DN 1000 v km 0,014 79. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace odpojuje od SO 101. Zároveň je na tuto komunikace úrovně napojena obslužná komunikace DUN a RN.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114 (částečný přesah z SO 101).
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 190.1. Na této komunikaci bude také umístěna mechanická závora dle výkresu opakovaného řešení R 33.

#### 1.1.2.39. SO 150 Účelová komunikace P. Běchovice – Tábor

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku účelové komunikace spojující MČ Praha Běchovice a okolí kopce Tábor
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 4 přímých a 4 prostých kružnicových oblouků (vše  $R = 25$  m).
- délka úpravy: 485,26 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 5 úseků s konstantním podélným sklonem a 4 výškových oblouků:
- minimální podélný sklon: 0,70 %,
  - maximální podélný sklon: 4,36 %,
  - $R_v$  min: 600 m,
  - $R_u$  min: 1 200 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
- kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109. Součástí SO jsou také dvě výhybny v šířce 5,50 m v délce 20 m + náběhy.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %, ve směrových obloucích zvýšen dostředný

sklon.

- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu, resp. v násyp (výška násypu do 2,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky 1x DN 400 v km 0,045 a 1 x DN 600 v km 0,275. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,242 08 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 202.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez příslušenství

#### 1.1.2.40. SO 151 Polní cesta P. Újezd n. Lesy (Blatov) – P. Koloděje

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší přeložku polní cesty spojující MČ Praha Újezd n. Lesy (Blatov) a Praha Koloděje (resp. související investice Cyklotrasa A50/500, úsek Klánovice – Koloděje; úsek „historické cesty Blatovská alej“).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 1 přímé a 2 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 150$  m,  $R_2 = 3000$  m).
  - délka úpravy: 239,52 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 1,08 %,
  - maximální podélný sklon: 5,52 %,
  - $R_v$  min: 650 m,
  - $R_u$  min: 350 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 1x nezpevněná krajnice 0,50 m) + prostor pro průjezd koní a zemědělské techniky. Celková šířka zpevnění: 3,00 m
  - příčný sklon: v úseku, kde je vedena stezka pro chodce a cyklisty samostatně je základní příčný sklon jednostranný 2,00 %. V úseku, kde je prostor pro chodce a cyklisty sloučen s prostorem pro průjezd koní a zemědělské techniky je základní příčný sklon 2,50 % (včetně nadjezdu SO 222)
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu, resp. v násyp v místě náběhu na SO 222. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: skladba vozovky je převzata ze související investice Cyklotrasa A50/500, která je odvozena z katalogového listu D1-N-7 dle TP 170 s asfaltovým krytem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné nebo do okolního terénu, resp. do melioračního svodu. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křížení: v km 0,142 99 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 222. V km 0,197 23 se komunikace úrovňově kříží s SO 160 a vytváří tak průsečnou

křižovatku.

- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí tohoto SO.

#### 1.1.2.41. SO 152 Polní cesta P. Újezd n. Lesy – Sibřina (Na Skalce)

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku polní cesty spojující MČ Praha Újezd n. Lesy a obec Sibřina (Na Skalce)
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicového oblouku ( $R = 50 \text{ m}$ ).
  - délka úpravy: 114,59 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 1 výškových oblouků (v dalším lomu bude provedeno pouze technologické zaoblení):
  - minimální podélný sklon: 1,88 %,
  - maximální podélný sklon: 3,05 %,
  - $R_v \text{ min}$ : není m,
  - $R_u \text{ min}$ : 3 000 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109
  - příčný sklon: v úseku, kde je vedena stezka pro chodce a cyklisty samostatně je základní příčný sklon jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křižovatky a křižení: v km 0,069 62 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 224.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez příslušenství

#### 1.1.2.42. SO 153 Účelová komunikace ke hřbitovu P. Újezd nad Lesy

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku polní cesty zajišťující přístup ke hřbitovu MČ Praha Újezd n. Lesy.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 2 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 50 \text{ m}$ ,  $R_2 = 29 \text{ m}$ ).
  - délka úpravy: 182,04 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 5 úseků s konstantním

podélným sklonem a 4 výškových oblouků:

- minimální podélný sklon: 0,50 %,
- maximální podélný sklon: 3,24 %,
- $R_v$  min: 800 m,
- $R_u$  min: 500 m.

d) Příčné uspořádání PK:

– kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109.

– příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.

e) Zemní těleso: komunikace je vedena po terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.

f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.

g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek DN 600 v km 0,025. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

h) Křižovatky a křížení: v KÚ se komunikace úrovnově kříží s SO 123.1 a společně s větvemi MÚK Újezd nad Lesy (SO 113) vytváří průsečnou křižovatku.

i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému

j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.43. SO 154 Polní cesta k Sibřinskému potoku

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

a) Všeobecné informace: Objekt zajišťuje napojení torza stávající polní cesty u Sibřinského potoka

b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicového oblouku ( $R = 15$  m).

– délka úpravy: 30,87 m,

– návrhová rychlost: 20 km/hod.

c) Výškové vedení: přeložka bude plynule výškově upravena, aby se na ZÚ napojovala na stávající stav a na KÚ odpovídala výslednému sklonu SO 143.

d) Příčné uspořádání PK:

– kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109

– příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.

e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.

f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.

g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do okolního terénu. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu.

h) Křižovatky a křížení: v km KÚ se komunikace úrovnově kříží s SO 143 (styková



křížovatka).

- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez příslušenství

#### 1.1.2.44. SO 155 Polní cesta P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Dobročovice

Předpokládaný následný správce: obec Dobročovice

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší přeložku polní cesty spojující MČ Praha Újezd n. Lesy (Rohožník) a obec Dobročovice.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 5 přímých a 4 prostých kružnicových oblouků (vše  $R = 25$  m).
  - délka úpravy: 287,83 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 3,11 %,
  - maximální podélný sklon: 8,80 %,
  - $R_v$  min: 270 m,
  - $R_u$  min: 380 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109. Součástí SO je také výhybna v šířce 5,50 m v délce 20 m + náběhy.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena v násypu (výška násypu do 8,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- h) Křížovatky a křížení: v km 0,119 91 se komunikace mimoúrovňově kříží s SO 101 pomocí SO 228.
- i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez příslušenství

#### 1.1.2.45. SO 156 Polní cesta k „Myší díře“

Předpokládaný následný správce: obec Škvorec

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší přeložku polní cesty v místě napojení na silnici II/101 (SO 126.1).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 2 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 80$  m,  $R_2 = 90$  m).
  - délka úpravy: 175,79 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 7 úseků s konstantním podélným sklonem a 6 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 1,47 %,

- maximální podélný sklon: 9,74 %,
- $R_v$  min: 467,50 m,
- $R_u$  min: 300 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 5,0 (1x jízdní pruh 4,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 4,00 m v úseku od ZÚ ke křížení s SO 146. P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m v úseku od křížení s SO 146 do KÚ
  - příčný sklon: základní jednostranný 2,50 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena v násypu (výška násypu do 8,0 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka v celé délce je navržena v souladu s katalogem polních cest s TDZ VI s asfaltovým krytem
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu. Součástí tohoto SO jsou také 1 trubní propustky DN 600 v km 0,054. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 126.1 a vytváří stykovou křižovatku. V km 0,143 35 se komunikace kříží (resp. se z této komunikace odpojuje) SO 146.
- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.46. SO 157 Polní cesta „Na Široké louce“

Předpokládaný následný správce: obec Škvorec

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší přeložku polní cesty pro zpřístupnění pozemků ve východním segmentu MÚK Škvorec.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 6 přímých a 5 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 18$  m,  $R_2 = 18$  m,  $R_3 = 18$  m,  $R_4 = 500$  m,  $R_5 = 18$  m).
  - délka úpravy: 197,07 m,
  - návrhová rychlost: 20 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 5 úseků s konstantním podélným sklonem a 4 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,52 %,
  - maximální podélný sklon: 5,65 %,
  - $R_v$  min: 110 m,
  - $R_u$  min: 200 m.
- a) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- d) Zemní těleso: vozovka je po stávajícím terénu. Na ZÚ je vedena v násypu (výška násypu do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- e) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI,

dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.

- f) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu. Součástí tohoto SO jsou také 1 trubní propustek DN 800 v km 0,018 50. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- g) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 126.1 a vytváří úrovněovou stykovou křižovatku. V km 0,011 04 se komunikace mimoúrovňově kříží s přeložkou silnice I/12 (SO 101) pomocí SS 205. V km 0,063 03 se komunikace mimoúrovňově kříží s větví D MUK Škvorec (SO 115) pomocí SO 206.
- h) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.47. SO 158 Polní cesta Úvaly (Na Slovanech) – Hradešín

Předpokládaný následný správce: město Úvaly, obec Škvorec

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší přeložku polní cesty spojující město Úvaly (Na Slovanech) a obec Hradešín.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 2 prostých kružnicových oblouků ( $R_1 = 500$  m,  $R_2 = 500$  m).
  - délka úpravy: 281,37 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 4 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,80 %,
  - maximální podélný sklon: 7,90 %,
  - $R_v$  min: 1 200 m,
  - $R_u$  min: 500 m.
- b) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 7,0 (1x jízdní pruh 6,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 6,00 m. Komunikace je připravena pro výhledové uspořádání MO2k 6/6/30)
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- d) Zemní těleso: vozovka je vedena v násypu (výška násypu do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- e) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ V, dle katalogového listu D1-N-1 s asfaltovým krytem.
- f) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné, případně do okolního terénu. Příkopy jsou dále napojeny buď na stávající příkopy nebo na silniční příkopy od SO 101. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu.
- g) Křižovatky a křížení: v km 0,129 46 se komunikace mimoúrovňově kříží s přeložkou silnice I/12 (SO 101) pomocí SS 230.
- h) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez příslušenství

**1.1.2.48. SO 159 Polní cesta „K Hostínu“**

Předpokládaný následný správce: město Úvaly

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší rekonstrukce cesty z důvodů vyřešení kolize stávající polní cesty a meliorace (SO 381).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 1 přímé.
  - délka úpravy: 15 m,
  - návrhová rychlost: beze změny.
- c) Výškové vedení: výškové vedení bude provedeno spojením výšek v místě upravované komunikace.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - šířka komunikace proměnná, dle napojení na stávající stav (lineární propojení krajních bodů úpravy)
  - příčný sklon: dle příčného sklonu na ZÚ a KÚ.
- e) Zemní těleso: svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do okolního terénu. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. V místě křížení s SO 381 bude vybudován vstupní objekt (čelo), kterým bude dále pokračovat meliorace SO 381.
- h) Křižovatky a křížení: bez křížení.
- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: bez příslušenství

**1.1.2.49. SO 160 Přístupová cesta č.1 km 2,5 – 3,8**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší zpřístupnění pozemků vpravo podél přeložky silnice I/12 mezi MÚK Běchovice (SO 111) a MÚK Koloděje (SO 112).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 15 přímých a 14 prostých kružnicových oblouků (vše  $R_1 = 12,8$  m,  $R_2 = 25$ ,  $R_3 = 100$  m,  $R_4 = 55$  m,  $R_5 = 400$  m,  $R_6 = 800$  m,  $R_7 = 800$  m,  $R_8 = 700$ ,  $R_9 = 300$ ,  $R_{10} = 500$ ,  $R_{11} = 700$ ,  $R_{12} = 1\,000$  m,  $R_{13} = 25$  m,  $R_{14} = 12,8$ )).
  - délka úpravy: 1391,11 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod (na ZÚ lokálně snížena na 20 km/hod).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 13 úseků s konstantním podélným sklonem a 12 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,46 %,
  - maximální podélný sklon: 6,00 %,
  - $R_v$  min: 1 000 m,
  - $R_u$  min: 70 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109. Součástí SO jsou také 4 výhybny v šířce 5,50 m v délce 20 m + náběhy.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.

- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné dále do horských a následně do meliorace (SO 389). Součástí tohoto SO jsou také 2 trubní propustky DN 600 v km 0,013 97 a v km 1,374 93. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: na ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 121.1 a SO 164 a vytváří tak průsečnou křižovatku. V km 0,958 86 se komunikace úrovněově kříží s SO 151 a vytváří tak průsečnou křižovatku. V KÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 122 a větvemi MÚK 112 a vytváří tak průsečnou křižovatku.
- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému
- k) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.50. SO 161      Přístupová cesta č.2 km 3,8 – 4,4

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší zpřístupnění pozemků vpravo podél přeložky silnice I/12 mezi MÚK Koloděje (SO 112) a polní cestou Újezd n. Lesy – Na Slovanech (SO 152).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 8 přímých a 7 prostých kružnicových oblouků (vše  $R_1 = 12,5$  m,  $R_2 = 30$ ,  $R_3 = 85$  m,  $R_4 = 70$  m,  $R_5 = 500$  m,  $R_6 = 1000$  m,  $R_7 = 35$  m)).
  - délka úpravy: 814,50 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod (na ZÚ lokálně snížena na 20 km/hod).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 15 úseků s konstantním podélným sklonem a 14 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 4,13 %,
  - $R_v$  min: 200 m,
  - $R_u$  min: 110 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109. Součástí SO jsou také 3 výhybny v šířce 5,50 m v délce 20 m + náběhy.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustka DN 600 v km 0,013 02. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 122 a vytváří stykovou



křižovatku.

- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.51. SO 162 Přístupová cesta č.3 km 5,5 – 6,1

Předpokládaný následný správce: obec Sibřina, obec Květnice

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt řeší zpřístupnění pozemků vpravo podél přeložky silnice I/12 mezi silnicí III/01210 (SO 123.2) a stávající polní cestou.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 12 přímých a 11 prostých kružnicových oblouků (vše R1 = 12,5 m, R2 = 40 m, R3 = 40 m, R5 = 400 m, R5 = 700 m, R6 = 60 m, R7 = 60 m, R8 = 600 m, R9 = 400 m, R10 = 900 m, R11 = 15 m).
  - délka úpravy: 757,30 m,
  - návrhová rychlost: 30 km/hod (na ZÚ a KÚ lokálně snížena na 20 km/hod).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 11 úseků s konstantním podélným sklonem a 10 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 15,00 %,
  - R<sub>v</sub> min: 150 m,
  - R<sub>u</sub> min: 120 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109. Součástí SO jsou také 4 výhybny v šířce 5,50 m v délce 20 m + náběhy.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek DN 600 v km 0,010 42. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 123.2 a vytváří stykovou křižovatku.
  - i) Bezpečnostní zařízení: svodidla budou umístěna v souladu s TP 114.
  - j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.52. SO 163 Přístupová cesta č.4 km 8,2 – 10,1

Předpokládaný následný správce: obec Dobročovice, město Úvaly, obec Škvorec

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší zpřístupnění pozemků vpravo podél přeložky silnice I/12 mezi silnicí III/01215 (SO 125) a MÚK Škvorec (SO 115).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 18 přímých a 17 prostých kružnicových oblouků (R1 = 12,5 m, R2 = 40 m, R3 = 40 m, R4 = 500 m, R5 = 500 m, R6 = 500 m, R7 = 500 m, R8 = 500 m, R9 = 250 m, R10 = 250 m, R11 = 500 m, R12 = 250 m, R13 = 500 m, R14 = 400 m, R15 = 100 m, R16 = 100 m, R17 = 12,5 m).

- délka úpravy: 2 099,85 m,
- návrhová rychlost: 30 km/hod (na ZÚ a KÚ lokálně snížena na 20 km/hod).
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 34 úseků s konstantním podélným sklonem a 34 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,50 %,
  - maximální podélný sklon: 14,87 %,
  - $R_v$  min: 270 m,
  - $R_u$  min: 171 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109. Součástí SO jsou také 4 výhybny v šířce 5,50 m v délce 20 m + náběhy.
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.

Zemní těleso: vozovka je vedena po stávajícím terénu. Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- e) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojrstevným nátěrem.
- f) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO jsou také 4 trubní propustky 4x DN 600 v km 0,011 33 v km 0,134 75, km 1,696 46, km 2,085 37. Odvodnění pláň je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- g) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 125 a vytváří stykovou křižovatku. V KÚ je komunikace zaústěna okružní křižovatky (SO 126.3), kterou vytváří společně s SO 115, SO 126.1.
- h) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- i) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### 1.1.2.53. SO 164 Napojení původní silnice P. Běchovice – P. Koloděje

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

- a) Všeobecné informace: Předmětný objekt řeší zpřístupnění pozemků vpravo před MÚK Běchovice (SO 111). Napojení bude provedeno na stávající cestu Do Panenek, která bude stavbou přeložky silnice I/12 přerušena a bude nadále sloužit pouze jako přístupová cesta (její funkci převezme SO 121.1).
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 3 přímých a 2 prostých kružnicových oblouků (vše  $R_1 = 12,8$  m,  $R_2 = 60$ ).
  - délka úpravy: 71,93 m,
  - návrhová rychlost: 20 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 3 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,28 %,
  - maximální podélný sklon: 6,00 %,
  - $R_v$  min: 200 m,
  - $R_u$  min: 1 200 m.
- d) Příčné uspořádání PK:

- kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109
- příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena v násypu (výška násypu do 2,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničních příkopů, které budou v závislosti na podélném sklonu zpevněné nebo nezpevněné. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek DN 800 v km 0,012 62. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.
- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovnově kříží s SO 121.1 a SO 160 a vytváří průsečnou křižovatku.
- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé dopravní značení je součástí samostatného SO 191

#### 1.1.2.54. SO 165 Přístup k vrtům v Květnici

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

- a) Všeobecné informace: předmětný objekt napojení související (výhledové) investice *Vodovod Květnice* na silnici III/01212.
- b) Směrové vedení: směrové vedení komunikace se skládá ze 2 přímých a 1 prostého kružnicového oblouku (vše  $R_1 = 31$  m,  $R_2 = 60$ ).
  - délka úpravy: 41,63 m,
  - návrhová rychlost: 20 km/hod.
- c) Výškové vedení: výškové vedení komunikace se skládá ze 3 úseků s konstantním podélným sklonem a 2 výškových oblouků:
  - minimální podélný sklon: 0,80 %,
  - maximální podélný sklon: 14,30 %,
  - $R_v$  min: 70 m,
  - $R_u$  min: 70 m.
- d) Příčné uspořádání PK:
  - kategorie komunikace: P 4,0 (1x jízdní pruh 3,00 m, 2x nezpevněná krajnice 0,50 m). Celková šířka zpevnění: 3,00 m + rozšíření jízdního pruhu ve směrových obloucích dle ČSN 73 6109
  - příčný sklon: základní jednostranný 3,00 %.
- e) Zemní těleso: vozovka je vedena v násypu (výška násypu do 3,5 m). Svahy zemního tělesa budou vybudovány v souladu ČSN 73 6109.
- f) Vozovky a ostatní zpevněné plochy: vozovka je navržena v souladu s TP 170 s TDZ VI, dle katalogového listu D2-N-5 s dvojvrstevným nátěrem.
- g) Odvodňovací zařízení: komunikace bude odvodněna podélným a příčným sklonem do silničního příkopu, který bude v závislosti na podélném sklonu zpevněný nebo nezpevněný nebo okolního terénu. Součástí tohoto SO je také 1 trubní propustek DN 800 v km 0,014 83. Odvodnění pláně je řešeno příčným sklonem do okolního terénu nebo silničního příkopu. Provedení propustků musí být v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

- h) Křižovatky a křížení: v ZÚ se komunikace úrovněově kříží s SO 124.1 a SO 143 a vytváří průsečnou křižovatku.
- i) Bezpečnostní zařízení: bez zádržného systému.
- j) Ostatní vybavení a příslušenství PK, obslužná zařízení PK: svislé a dopravní značení je součástí samostatného SO 192

#### **1.1.2.55. SO 170 Provizorní silnice I/12 v km 12,3 – 12,5**

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt řeší převedení provozu na silnici I/12 po dobu stavby kolem staveniště silnice v místě napojení přeložky na stávající silnici východně od Úval.

#### **1.1.2.56. SO 171 Provizorní silnice I/12 – větev Úvaly**

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt řeší převedení provozu na silnici I/12 po dobu stavby kolem staveniště větve Úvaly (SO 128). Komunikace tvoří provizorní propojení silnice I/12 východně od Úval a jižní části okruhu prstencové křižovatky Tuklaty (SO 129).

#### **1.1.2.57. SO 172 Provizorní silnice P. Újezd n. Lesy – P. Koloděje**

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt řeší převedení provozu v ulice V Lipách po výstavbě silnice I/12, především po dobu výstavby SO 223, který následně umožní provoz v ulice V Lipách vést trvale nad silnicí I/12. Po provizorní komunikace je předpokládán provoz MHD.

#### **1.1.2.58. SO 173 Provizorní silnice III/01212 P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Květnice**

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt řeší převedení provozu na silnici III/01212 po dobu výstavby SO 227 ve stopě budoucích větví MÚK Květnice (SO 114). Zároveň tím bude umožněno zachování provozu linky MHD v úseku Květnice (Na Ladech) – Květnice.

#### **1.1.2.59. SO 182 Dopravně inženýrská opatření**

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Při výstavbě přeložky silnice I/12 a souvisejících objektů dojde na stáv. silniční síti k dopravním omezením.

Většina dopravních opatření se bude týkat krátko až střednědobých uzavírek jednotlivých příčných komunikací II. a III. tříd. Vzhledem k jejich četnosti a blízkosti jsou navzájem zastupitelné bez nutnosti budování nákladných provizorií.

Výjimkou budou opatření na stávající silnici I/12 u křižovatky MÚK Tuklaty a v místě napojení přeložky I/12 na stávající stav. Z důvodu významu komunikace a z toho vyplývající nutnosti zachovat provoz po celou dobu výstavby se navrhuje postup výstavby v etapách se zřízením dvou provizorních objížděk a zároveň navedením dálkové nákladní dopravy přes dálnici D11 a napojení na silnici I/12 u Českého Brodu.

U ostatních dopravních opatření se předpokládá pouze provizorní dopravní značení, doplněné v případě potřeby provizorní signalizací, stavebně pak v některých případech pouze krátkými panelovými vozovkami.

Podrobně bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

#### **1.1.2.60. SO 186 Stavební úpravy komunikací před a po stavbě**

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Základním předpokladem stavby je pro staveništní dopravu využít trasu budoucí přeložky sil. I/12 s připojením na hl. sil. síť. Přesto může dojít k využití i komunikací nižších tříd. Pro tyto účely je zařazen objekt, který bude řešit opravu komunikací využívaných pro stavbu. Opravy se

předpokládají jak před stavbou, tak po stavbě. Pro určení rozsahu oprav bude provedena pasportizace včetně fotodokumentace za přítomnosti správce komunikace a PČR. Obecně se předpokládá vyspravení výtluků, výměna obrusné vrstvy vozovky, doplnění nezpevněné krajnice, opravy směrových sloupků a svodidel apod.

#### **1.1.2.61. SO 190 Dopravní značení ve správě ŘSD**

##### **1.1.2.62. SO 190.1 Svislé a vodorovné značení**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Součástí objektu je návrh vodorovného a svislého dopravního značení na objektech ve správě ŘSD ČR. V místě mimoúrovňových křižovatek je součástí tohoto objektu vždy dopravní značení na větvích až po styk s komunikací nižší třídy.

Veškeré dopravní značení musí být navrženo a provedeno mj. v souladu s PPK-FOL, PPK-SZ, PPK-VZ a PPK-ZNA.

Podrobně bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

##### **1.1.2.63. SO 190.2 Portály pro dopravní značení**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Jedná se o poloportály a portály, na které bude uchyceno dopravní značení (viz SO 190.1), proměnné dopravní značení – včetně značení pro liniové řízení dopravy (oboje v rámci SO 190.3). Portály budou provedeny mj. v souladu s PPK-POR. Přesné rozměry poloportálů a portálů bude určeny na základě rozměrů dopravního značení.

Portály budou umístěny v následujícím staničení:

- km 0,012 vlevo – poloportál proměnného dopravního značení
- km 0,187 vlevo – portál proměnného dopravního značení
- km 0,580 vlevo – portál liniového řízení dopravy
- km 0,688 vlevo – portál proměnného dopravního značení
- km 1,580 vlevo – informační portál
- km 2,024 vlevo – portál liniového řízení dopravy
- km 3,321 vlevo – portál liniového řízení dopravy
- km 4,647 vlevo – portál liniového řízení dopravy
- km 8,850 vlevo – informační portál

##### **1.1.2.64. SO 190.3 Proměnné dopravní značení**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Jedná se o proměnné dopravní značení informačního značení (proměnné cíle), které bude usměrňovat navigovat dopravu v případě potřeby regulace (např. uzavření tunelu) na Pražském okruhu (úsek 511 – Běchovice – D1). Dále se jedná o informační portály, zařízení pro provozní informace (ZPI) – teploměr (dle výkresu opakovaného řešení R19) a liniové řízení dopravy.

Veškeré PDZ musí být navrženy a provedeny mj. v souladu s PPK-PDZ.

Proměnné dopravní značení bude umístěno v následujícím staničení:

- km 0,012 vlevo – typ IS
- km 0,187 vlevo – typ IS
- km 0,580 vlevo – liniové řízení dopravy
- km 0,688 vlevo – typ IS
- km 1,400 vpravo – ZPI Teploměr
- km 1,580 vlevo – informační portál
- km 2,024 vlevo – liniové řízení dopravy



- km 3,321 vlevo – liniové řízení dopravy
- km 4,647 vlevo – liniové řízení dopravy
- km 7,200 vlevo – ZPI Teploměr
- km 8,850 vlevo – informační portál

#### **1.1.2.65. SO 191 Dopravní značení ve správě TSK hl. m. Prahy**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

Součástí objektu je návrh vodorovného a svislého dopravního značení na objektech ve správě TSK Praha

Podrobně bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

#### **1.1.2.66. SO 192 Dopravní značení ve správě KSÚS Středočeského kraje**

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

Součástí objektu je návrh vodorovného a svislého dopravního značení na objektech ve správě SÚS.

Podrobně bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

#### **1.1.2.67. SO 193 Dopravně-organizační opatření ul. Rohožnická**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

V ul. Rohožnická (MČ Praha 21 – Újezd nad Lesy) bude zachována stávající organizace dopravy, tzn. omezení maximální rychlosti na 30 km/hod a omezení vjezdu nákladních vozidel.

V úseku ul. Lukovská – konec zástavby bude obousměrně doplněno dopravní značení omezující maximální rychlost na 30 km/hod.

V případě, že by do doby dokončení stavby přeložky silnice I/12 bylo výše uvedené dopravní značení demontováno, je nutné provést jeho opětovnou instalaci.

#### **1.1.2.68. SO 194 Dopravně-organizační opatření ul. Zaříčanská**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

V ul. Zaříčanská (MČ Praha 21 – Újezd nad Lesy) bude zachována stávající organizace dopravy, tzn. omezení maximální rychlosti na 30 km/hod v dílčím úseku.

V případě, že by do doby dokončení stavby přeložky silnice I/12 bylo výše uvedené dopravní značení demontováno, je nutné provést jeho opětovnou instalaci.

#### **1.1.2.69. SO 195 Dopravně-organizační opatření ul. Staroujezdská**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

V ul. Staroujezdská (MČ Praha 21 – Újezd nad Lesy) bude stávající omezení rychlosti 30 km/hod („Zóna 30“) rozšířeno na celý úsek v zástavbě. V ulici bude doplněn zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t.

#### **1.1.2.70. SO 196 Dopravně-organizační opatření ul. V Lipách**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

V souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* v ul. V Lipách (MČ Praha – Koloděje) bude stávající omezení rychlosti 30 km/hod („Zóna 30“) rozšířeno na celý úsek v zástavbě. V ulici bude doplněn (upraven) zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t – logické navázání (propojení) s ul. Staroujezdská (SO 195).

### **1.1.3. Mostní objekty a zdi (řada 200)**

#### **1.1.3.1. SO 201 Most přes Říčanský potok**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Pro každý dopravní směr trvalý masivní dvoutrámový předpjatý most o šesti polích s horní mostovkou směrově i výškově v oblouku. V podélném směru trámová konstrukce. Přechodové desky, hlubinné zakládání.
<i>Délka přemostění</i>	166,195 m – levý most 165,330 m – pravý most
<i>Délka mostu</i>	183,420 m – levý most 182,624 m – pravý most
<i>Délka nosné konstrukce</i>	169,395 m – levý most 168,530 m – pravý most
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	22,795 + 4x30,0 + 25,0 m – levý most 25,0 + 4x30,0 + 21,930 m – pravý most
<i>Šikmost mostu</i>	100 gr. - kolmý
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	11,25 m – levý most
<i>(volná šířka mostu)</i>	11,25 m – pravý most
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m – levý most – nouzový chodník 0,75 m – pravý most – nouzový chodník
<i>Šířka mostu</i>	13,75 m – levý most 13,75 m – pravý most
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	9,2 m – levý most (nad Říčanským potokem) 9,1 m – pravý most (nad Říčanským potokem)
<i>Stavební výška</i>	2.085 m – levý i pravý most
<i>Plocha mostu</i>	183,420 x 13,75 = 2522,0 m <sup>2</sup> - levý most
<i>(délka mostu x šířka)</i>	182,624 x 13,75 = 2511,1 m <sup>2</sup> - pravý most
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	13,1 x 169,395 = 2219,1 m <sup>2</sup> - levý most 13,1 x 168,530 = 2207,7 m <sup>2</sup> - pravý most
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě je po obou stranách umístěna zábrana proti přeletům ptáků výšky 4,0m. Ve vnitřních římsách budou umístěny po třech chráničky pro vedení kabelů – možno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

### 1.1.3.2. SO 202 Most přes Rokytku

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní dvoutrámový směrově dělený předpjatý most. Pravý o sedmi polích, levý o šesti polích. Směrově v pravostranném oblouku R=2700 m, podélný sklon 1,0%. V podélném směru dvoutrámová konstrukce bez mezilehlých příčnic, opěry s
------------------------------	---

	přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	levý 160,820 m, pravý 180,548m
<i>Délka mostu</i>	levý 171,06 m, pravý 206,98 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	levý 163,92 m, pravý 183,65 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	levý 25,07+3x27,37+30,08+25,07,
	pravý 24,94+4x32,42+27,42 m
<i>Šikmost mostu</i>	levý 100 gr kromě opěry P7 s 66,7 gr
	pravý 100 gr kromě opěry P8 s 66,7 gr
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	11,25 m
<i>(volná šířka mostu)</i>	11,25 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m
<i>Šířka mostu</i>	levý 13,75 m
	pravý 13,75 m
<i>Výška mostu (max.nad terénem)</i>	11,9 m
<i>Stavební výška</i>	2,185 m
<i>Plocha mostu</i>	levý 2352,1 m <sup>2</sup> , pravý 2846,0 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	levý 2147,4 m <sup>2</sup> , pravý 2405,8 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě je po obou stranách umístěna zábrana proti přeletům ptáků výšky 4.0 m.  Ve vnitřních římsách budou umístěny po třech chráničky pro vedení kabelů – možno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

### 1.1.3.3. SO 203 Most přes Výmolu

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Pro každý dopravní směr trvalý masivní deskový předpjatý most o šesti polích s horní mostovkou směrově v oblouku, částečně v přechodnici, výškově v oblouku. V podélném směru spojitý nosník. Členěné podpěry, krajní opěry gravitační s přechodovými deskami a s navazujícími podélnými křídly. Hlubinné založení na pilotách.
<i>Délka přemostění</i>	138,230 m – levý most 138,446 m – pravý most
<i>Délka mostu</i>	163,167 m – levý most 178,006 m – pravý most
<i>Délka nosné konstrukce</i>	141,430 m – levý most 141,646 m – pravý most

<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	20,0+24,99+24,98+24,98+24,97+19,91 m – levý most 20,0+25,0+25,03+25,01+25,01+20,0 m – pravý most
<i>Šikmost mostu</i>	100 grad – kolmý
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	11,25 m – levý most
<i>(volná šířka mostu)</i>	11,25 m – pravý most
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m – levý most - nouzový chodník 0,75 m – pravý most - nouzový chodník
<i>Šířka mostu</i>	13,60 m – levý most 13,60 m – pravý most
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	7,86 m – levý most (nad potokem Výmola) 7,78 m – pravý most (nad potokem Výmola)
<i>Stavební výška</i>	1,235 m – levý i pravý most
<i>Plocha mostu</i>	163,167 x 13,60 = 2219,1 m <sup>2</sup> - levý most
<i>(délka mostu x šířka)</i>	178,006 x 13,60 = 2420,9 m <sup>2</sup> - pravý most
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	12,95 x 141,430 = 1831,52 m <sup>2</sup> - levý most 12,95 x 141,646 = 1834,32 m <sup>2</sup> - pravý most
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě je po obou stranách umístěna zábrana proti přeletům ptáků výšky 2,5 m. Ve vnitřních římsách budou umístěny po třech chráničky pro vedení kabelů – možno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### 1.1.3.4. SO 204 Most přes bezejmennou vodoteč od Třebohostic

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Přesypaná monolitická nebo prefabrikovaná klenba převádějící biokoridor. Podcházená trasa I/12 je směrově v přechodnici dl. 230, A=587.37, výškově v podélném stoupání 1.75 %. V podélném směru přesypaná klenbová konstrukce, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	18.95 m
<i>Délka mostu</i>	40 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	22.3 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	19.5 m
<i>Šikmost mostu</i>	100 grad, kolmý most
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	11,25 m
<i>(volná šířka mostu)</i>	
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m
<i>Šířka mostu</i>	45 m

<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	7.4 m
<i>Stavební výška</i>	1.8 m
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	1675,3 m <sup>2</sup> (součet mostů)
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	843.3 m <sup>2</sup> (součet mostů)
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> <li>○ ČSN EN 1994-2 Navrhování spřažených ocelobetonových konstrukcí – obecná pravidla a pravidla pro mosty</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě je po obou stranách umístěna zábrana proti přeletům ptáků výšky 2,5 m. Ve vnitřních římsách budou umístěny po třech chráničky pro vedení kabelů – možno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### 1.1.3.5. SO 205 Most přes Škvorecký potok na hlavní trase

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní deskový předpjatý most o šesti polích s horní mostovkou, samostatná konstrukce pro každý směr silnice I/12. Směrově v levém oblouku R=860 m, výškově v konstantním podélném sklonu 0,97% a příčném 2.5%. Oba mosty jsou v podélném směru spojitě desky uložené na opěrách s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	123,910 m (levý most), 123,920 m (pravý)
<i>Délka mostu</i>	140,138 m (levý most), 139,127 m (pravý most)
<i>Délka nosné konstrukce</i>	127,075 m (levý), 127,071 m (pravý)
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	levý most 17,52+21,63+21,77+28,02+20,45+15,98=125,36 m  pravý most 14,99+17,37+22,01+30,10+22,88+18,02=125,37 m
<i>Šikmost mostu</i>	proměnná: O1 100 gr, levá, P3- 59,45 gr, O7 100 gr
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	12,50 m (levý), 11,25 (pravý)
<i>(volná šířka mostu)</i>	
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m
<i>Šířka mostu</i>	15,65 (levý most), 14,40 m (pravý most)
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	10,60 m
<i>Stavební výška</i>	proměnná – max. 1,235 m (levý), 1,335 m (pravý most)



<i>Plocha mostu</i>	Levý most 15,65*140,138=2193,16 m <sup>2</sup>
<i>(délka mostu x šířka)</i>	Pravý most 14,40*139,127=2003,43 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	Levý most: 15,0*127,075=1906,13 m <sup>2</sup> Pravý most: 13,75*127,071=1747,23 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě budou zábrany proti přeletu ptáků výšky 2,5 m.

#### 1.1.3.6. SO 206 Most přes Škvorecký potok na křižovatkové větvi „D“

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalá masivní integrální spřažená konstrukce beton-beton o jednom poli, směrově v přímé, výškově ve stoupání 2,30 %. V podélném směru prostý nosník uložený na masivních opěrách s vyvěšenými křídly, přechodové desky, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	24,89 m
<i>Délka mostu</i>	45,40 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	27,60 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	26,20 m
<i>Šikmost mostu</i>	100 gr
<i>Šířka mezi zábradlími</i>	8,25 m
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	8,25 m
<i>(volná šířka mostu)</i>	
<i>Šířka mostu</i>	9,85 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	7,40 m
<i>Stavební výška</i>	1,705 m
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	447,19 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	255,30 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>

#### 1.1.3.7. SO 207 Most přes Přišimaský potok

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní přesýpaný most rámové konstrukce o jednom poli ze železového betonu, šikmý v přechodnicovém oblouku, v konstantním podélném spádu. Založení hlubinné na vrtaných pilotách.
<i>Délka přemostění</i>	9,93 m
<i>Délka mostu</i>	40,28 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	11,66 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	10,79 m
<i>Šikmost mostu</i>	74,479 grad, šikmost levá
<i>Šířka průjezdního prostoru (volná šířka mostu)</i>	11,250 + 11,250 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m
<i>Šířka mostu</i>	27,98 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	3,68 m
<i>Stavební výška</i>	2,0 m
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	1127,03 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	319,80 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na levé straně bude protihluková stěna.

#### 1.1.3.8. SO 220 Nadjezd místní komunikace P. Běchovice – P. Dubeč

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní dvoutrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	64,63 m
<i>Délka mostu</i>	80,02 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	73,627 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	22,673 + 29,955 + 21,0 m
<i>Šikmost mostu</i>	71,11422 gr. pravá
<i>Šířka průjezdního prostoru (volná šířka mostu)</i>	7,50 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	3,875 m
<i>Šířka mostu</i>	13,10 m

Výška mostu (max. nad terénem)	7,05 m
Stavební výška	1,535 m
Plocha mostu (délka mostu x šířka)	1048,26 m <sup>2</sup>
Plocha nosné konstrukce	920,34 m <sup>2</sup>
Zatížení mostu	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>

#### 1.1.3.9. SO 221 Nadjezd silnice III/0126

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

Charakteristika mostu	Trvalý masivní dvoutrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, částečně v přechodnici, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
Délka přemostění	56,46 m
Délka mostu	63,13 m
Délka nosné konstrukce	63,13 m
Rozpětí jednotlivých polí	13,68 + 31,80 + 14,30 m
Šikmost mostu	kolmý
Šířka průjezdního prostoru (volná šířka mostu)	10,75 m
Šířka průchozího prostoru	3,50 m
Šířka mostu	15,98 m
Výška mostu (max. nad terénem)	6,49 m
Stavební výška	1,481 m
Plocha mostu (délka mostu x šířka)	1008,8 m <sup>2</sup>
Plocha nosné konstrukce	970,94 m <sup>2</sup>
Zatížení mostu	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>

#### 1.1.3.10. SO 222 Nadjezd polní cesty P. Újezd n. Lesy (Blatov) – P. Koloděje

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

Charakteristika mostu	Trvalý masivní jednostrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová
-----------------------	---

	konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	57,80 m
<i>Délka mostu</i>	61,80 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	61,80 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	13,50 + 33,0 + 13,30 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Šířka průjezdního prostoru</i> (volná šířka mostu)	5 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0 m
<i>Šířka mostu</i>	6,60 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	6,70 m
<i>Stavební výška</i>	1,485 m
<i>Plocha mostu</i> (délka mostu x šířka)	407,9 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	370,80 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě je zvýšená výška zábradlí (přechod koní) min. 2.5 m s plnější výplní V římsách budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### 1.1.3.11. SO 223 Nadjezd silnice III/33310

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní dvoutrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	57,10 m
<i>Délka mostu</i>	63,10 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	63,10 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	14,0 + 31,80 + 14,30 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Šířka průjezdního prostoru</i> (volná šířka mostu)	10,75 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	3,50 m
<i>Šířka mostu</i>	15,98 m

<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	6,63 m
<i>Stavební výška</i>	1,485 m
<i>Plocha mostu</i>	1008,3 m <sup>2</sup>
<i>(délka mostu x šířka)</i>	
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	969,85 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Na mostě jsou stožáry VO. V římsách budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### 1.1.3.12. SO 224 Přesýpaný most na polní cestě P. Újezd n. Lesy – Sibřina (Na Skalce)

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní rámový železobetonový přesýpaný most o dvou polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově ve střešovém podélném spádu. V podélném směru rámová konstrukce přesýpaná max. 3 m zeminy, zakládání plošné.
<i>Délka přemostění</i>	30,59 m
<i>Délka mostu</i>	43,98 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	32,19 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	15,7+15,69 m
<i>Šikmost mostu</i>	kolmý
<i>Šířka mezi zábradlími</i>	18,85 m
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	4 m
<i>(volná šířka mostu)</i>	
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	7 m
<i>Šířka mostu</i>	19,45 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	7,40 m
<i>Stavební výška</i>	cca 2,1 m (konstrukční 0,88 m) s přesypáním
<i>Plocha mostu</i>	855,4 m <sup>2</sup>
<i>(délka mostu x šířka)</i>	
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	642,2 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>



**Důležitá upozornění**

Plot výšky 1.2 m na obou stranách podél biokoridoru.

**1.1.3.13. SO 225 Nadjezd silnice III/33313**Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy**Charakteristika mostu**

Trvalý masivní dvoutrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směřově v přímé, výškově v přímé V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.

**Délka přemostění**

58,393 m

**Délka mostu**

65,588 m

**Délka nosné konstrukce**

65,588 m

**Rozpětí jednotlivých polí**

13,58 + 32,00 + 16,00 m

**Šikmost mostu**Šikmý (šikmost levá) 83,333<sup>gr</sup>**Šířka průjezdního prostoru**

10,75 m

**(volná šířka mostu)****Šířka průchozího prostoru**

3,50 m

**Šířka mostu**

15,975 m

**Výška mostu (max. nad terénem)**

6,61 m

**Stavební výška**

1,485 m

**Plocha mostu**1047,8 m<sup>2</sup>**(délka mostu x šířka)****Plocha nosné konstrukce**1008.41 m<sup>2</sup>**Zatížení mostu**

Soustava norem ČSN EN:

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)
- ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)

**Důležitá upozornění**

V římsách budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

**1.1.3.14. SO 226 Nadjezd silnice III/01210**Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy**Charakteristika mostu**

Trvalý masivní jednotrámový předpjatý most o čtyřech polích s horní mostovkou směřově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru spojitý nosník, podpěry stěnové, krajní opěry gravitační s přechodovými deskami. Zakládání hlubinné.

**Délka přemostění**

65,138 m

**Délka mostu**

79,648 m

**Délka nosné konstrukce**

69,143 m

**Rozpětí jednotlivých polí**

12,546 + 19,405 + 21,877 + 13,483 m

**Šikmost mostu**

60 grad (šikmost pravá)

Šířka průjezdního prostoru	7,50 m
(volná šířka mostu)	
Šířka mostu	9,10 m
Výška mostu (max. nad terénem)	7,20 m
Stavební výška	1,285 m
Plocha mostu	724,80 m <sup>2</sup>
(délka mostu x šířka)	
Plocha nosné konstrukce	518,57 m <sup>2</sup>
Zatížení mostu	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>

#### 1.1.3.15. SO 227 Nadjezd silnice III/01212

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

Charakteristika mostu	Trvalý masivní jednotrámový předpjatý most o čtyřech polích s horní mostovkou směrově v oblouku a v přechodnici, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru spojitý nosník, podpěry stěnové, krajní opěry gravitační s přechodovými deskami. Zakládání hlubinné.
Délka přemostění	62,71 m
Délka mostu	75,011 m
Délka nosné konstrukce	65,560 m
Rozpětí jednotlivých polí	11,0 + 18,21 + 21,50 + 13,50 m
Šikmost mostu	kolmý
Šířka průjezdního prostoru	8,90 m
Šířka průchozího prostoru	2,00 m
Šířka mostu	12,125 m
Výška mostu	6,50 m
(max. nad terénem)	
Stavební výška	1.185 m
Plocha mostu	909,5 m <sup>2</sup>
(délka mostu x šířka)	
Plocha nosné konstrukce	755,58 m <sup>2</sup>
Zatížení mostu	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí -</li> </ul>

betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)

**Důležitá upozornění**

Na mostě jsou stožáry VO. V římsách budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

**1.1.3.16. SO 228 Nadjezd polní cesty P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Dobročovice**Předpokládaný následný správce: obec Dobročovice*Charakteristika mostu*

Trvalý masivní jednotrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.

*Délka přemostění*

52.94 m

*Délka mostu*

55,99 m

*Délka nosné konstrukce*

55,990 m

*Rozpětí jednotlivých polí*

9,88 + 31,20 + 12,45 m

*Šikmost mostu*

77.36 grad Levá

*Šířka průjezdního prostoru*

4 m

*Šířka mostu*

5,60 m

*Výška mostu (max. nad terénem)*

7,10 m

*Stavební výška*

1.485 m

*Plocha mostu*313,544 m<sup>2</sup>*(délka mostu x šířka)**Plocha nosné konstrukce*223,96 m<sup>2</sup>*Zatížení mostu*

Soustava norem ČSN EN:

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)
- ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)

**1.1.3.17. SO 229 Nadjezd silnice III/01215**Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní dvoutrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	64,0 m
<i>Délka mostu</i>	72,0 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	72,0 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	15,85 + 34,64 + 17,51 m
<i>Šikmost mostu</i>	64.44 grad pravá
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	7,50 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	2*0,75 m
<i>Šířka mostu</i>	10,60 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	6,80 m
<i>Stavební výška</i>	1,485 m
<i>Plocha mostu</i>	763,2 m <sup>2</sup>
<i>(délka mostu x šířka)</i>	
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	720,0 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	V římsách budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### 1.1.3.18. SO 230 Nadjezd polní cesty Úvaly (Na Slovanech) – Hradešín

Předpokládaný následný správce: město Úvaly

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní jednotrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru vzpěradlová konstrukce s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	64,80 m
<i>Délka mostu</i>	68,80 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	64,80 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	15,50+35,80+15,50 m
<i>Šikmost mostu</i>	Kolmý
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	7 m

*(volná šířka mostu)**Šířka průchozího prostoru* 0,75 m*Šířka mostu* 9,35 m*Výška mostu (v místě křížení)* 6,799 m*Stavební výška* 1,485 m*Plocha mostu (délka mostu x šířka)* 643,28 m<sup>2</sup>*Plocha nosné konstrukce* 567 m<sup>2</sup>*Zatížení mostu*

Soustava norem ČSN EN:

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)
- ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)

**1.1.3.19. SO 231 Nadjezd silnice III/10168**Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje*Charakteristika mostu*

Trvalý masivní jednotrámový předpjatý most o třech polích s horní mostovkou směrově v přímé, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru spojitý nosník. Opěry tížné, vnitřní podpěry stěnové. Zakládání hlubinné.

*Délka přemostění* 63,90 m*Délka mostu* 75,90 m*Délka nosné konstrukce* 67,100 m*Rozpětí jednotlivých polí* 16,0 + 33,50 + 16,0 m*Šikmost mostu* kolmý*Šířka průjezdního prostoru* 7,50 m*Šířka průchozího prostoru* 0,75 m nouzový chodník*Šířka mostu* 9,85 m*Výška mostu (max. nad terénem)* 7,70 m*Stavební výška* 1.535 m*Plocha mostu* 747,6 m<sup>2</sup>*(délka mostu x šířka)**Plocha nosné konstrukce* 620,68 m<sup>2</sup>*Zatížení mostu*

Soustava norem ČSN EN:

- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)
- ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)
- ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)

**1.1.3.20. SO 232 Nadjezd silnice II/101 západ**Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje



<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní deskový předpjatý most o dvou polích s horní mostovkou směrově v levostranném oblouku, výškově v zakr. oblouku. V podélném směru desková konstrukce uložená na opěry s vyvěšenými křídly s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	36,30 m
<i>Délka mostu</i>	55,2 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	39,8 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	19,170 + 18,90 m
<i>Šikmost mostu</i>	77,66 grad levá
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	10,30 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m (obslužný chodník)
<i>Šířka mostu</i>	12,65 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	7,5 m
<i>Stavební výška</i>	1,285 m
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	$55,2 \cdot 12,65 = 698,28 \text{ m}^2$
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	$39,8 \cdot 12,05 = 479,6 \text{ m}^2$
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>

#### 1.1.3.21. SO 233 Nadjezd silnice II/101 východ

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

<i>Charakteristika mostu</i>	Trvalý masivní deskový předpjatý most o dvou polích s horní mostovkou směrově v levostranném oblouku, výškově v zakružovacím oblouku. V podélném směru desková konstrukce uložená na opěry s vyvěšenými křídly s přechodovými deskami, zakládání hlubinné.
<i>Délka přemostění</i>	35,56 m
<i>Délka mostu</i>	61,33 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	38,17 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	18,79+17,55 m
<i>Šikmost mostu</i>	77.67 gr. pravá
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	10,30 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	0,75 m (obslužný chodník)
<i>Šířka mostu</i>	12,65 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	7,60 m

<i>Stavební výška</i>	1,285 m
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	12,65 * 61,33 = 775,82 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	12,05 * 38,17 = 459,95 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>

#### 1.1.3.22. SO 240 Most přes Sibřinský potok na silnici III/01212

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

<i>Charakteristika mostu</i>	Uzavřený rám z monolitického betonu. Před a za mostem zpevnění stávajícího koryta lomovým kamenem do betonu. Jedná se o přesýpanou mostní konstrukci.
<i>Délka přemostění</i>	3,0 m
<i>Délka mostu</i>	12,19 m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	3,70 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	3,35 m
<i>Šikmost mostu</i>	
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	8,7 m
<i>Šířka průchozího prostoru</i>	2,0 m
<i>Šířka mostu</i>	11,925 m
<i>Stavební výška</i>	1,60 m
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	145,4 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	41,90 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí - zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí - betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Silnice vedena na mostě je osvětlena veřejným osvětlením. V chodníku budou umístěny chráničky pro vedení kabelů – nutno upřesnit polohu, rozměr a počet v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### 1.1.3.23. SO 241 Úprava mostu přes Škvorecký potok na silnici II/101 Úvaly – Škvorec

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

<i>Charakteristika mostu</i>	Přesýpaný prefabrikovaný klenbový most.
------------------------------	---

<i>Délka přemostění</i>	5,652 m
<i>Délka mostu</i>	16,287m
<i>Délka nosné konstrukce</i>	5,8 m
<i>Rozpětí jednotlivých polí</i>	5,4 m
<i>Šikmost mostu</i>	85,4 grad pravá
<i>Šířka mezi zábradlími</i>	8,50 m
<i>Šířka průjezdního prostoru</i>	7,50 m
<i>Šířka mostu</i>	13,25 m
<i>Výška mostu (max. nad terénem)</i>	3,32 m
<i>Stavební výška</i>	1,055 m v ose
<i>Plocha mostu (délka mostu x šířka)</i>	117 m <sup>2</sup>
<i>Plocha nosné konstrukce</i>	77 m <sup>2</sup>
<i>Zatížení mostu</i>	Soustava norem ČSN EN: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí edice 2 (r. 2011)</li> <li>○ ČSN EN 1991-2 Zatížení konstrukcí – zatížení mostů dopravou včetně změny Z3 (r. 2012)</li> <li>○ ČSN EN 1992-2 Navrhování betonových konstrukcí – betonové mosty včetně změny Z2 (r. 2014)</li> </ul>
<i>Důležitá upozornění</i>	Jedná se o úpravu komunikace na stávajícím mostě, dojde k navýšení říms

#### 1.1.3.24. SO 250      Naváděcí zídka v km 7,3

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	178 m
<i>Výška</i>	0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### 1.1.3.25. SO 251      Naváděcí zídky u mostu přes Výmolu

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	50 (vlevo) + 57 (vpravo) = 107 m
<i>Výška</i>	0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### 1.1.3.26. SO 252      Naváděcí zídky západně u mostu přes bezejmennou vodoteč od Třebohostic

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	36 (vlevo) + 30 (vpravo) = 66 m
--------------	---------------------------------

Výška 0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### 1.1.3.27. SO 253 Naváděcí zídky východně u mostu přes bezejmennou vodoteč od Třebohostic

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Délka 17 (vlevo) + 25 (vpravo) = 42 m

Výška 0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### 1.1.3.28. SO 254 Naváděcí zídka západně u mostu přes Škvorecký potok na hlavní trase

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Délka 99 m

Výška 0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### 1.1.3.29. SO 255 Naváděcí zídka východně u mostu přes Škvorecký potok na hlavní trase

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Délka 56 m

Výška 0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### 1.1.3.30. SO 256 Naváděcí zídky u mostu přes Škvorecký potok na křižovatkové větvi „D“

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Délka 36 + 61 = 97 m

Výška 0,5 m

Jedná se o naváděcí gabionovou zídku tvořenou jedním košem gabionu o výšce 0,5 m pro usměrnění migrace živočichů mimo silnici I/12.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech naváděcích zídek instalovány dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavbě.

#### **1.1.4. Vodohospodářské objekty (řada 300)**

##### **1.1.4.1. SO 301 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 0,000 – 0,845**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 1 – SO 361 u Říčanského potoka – západ. Do odvodňovacího zařízení je navrženo a počítáno s odtokem dešťových vod s koordinovanou stavbou silničního okruhu kolem Prahy č. 511. Je tvořeno dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.1.1 a D.1.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 881,0 m potrubí v dimenzi DN 300 – 800. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.1.1 – DN 300 – DN 800 v celkové délce 796,0 m
- odvodňovací zařízení D.1.2 – DN 250 v celkové délce 85,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 401,5 m

##### **1.1.4.2. SO 302 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 1,030 – 1,600**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 2 – SO 362 u Říčanského potoka – východ. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.2.1 a D.2.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 621,5 m potrubí v dimenzi DN 300 – 500. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.2.1 – DN 300 – DN 500 v celkové délce 573,5 m
- odvodňovací zařízení D.2.2 – DN 250 v celkové délce 48,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 312,0 m

##### **1.1.4.3. SO 303 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 1,810 – 5,550**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 3 – SO 363 u Rokytky. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.3.1 a D.3.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 3734,5 m potrubí v dimenzi DN 300 – 1000. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.3.1 – DN 300 – DN 1000 v celkové délce 3658,5 m
- odvodňovací zařízení D.3.2 – DN 250 v celkové délce 76,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 2046,0 m

##### **1.1.4.4. SO 304 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 5,585 – 7,035**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 4 – SO 364 u Výmoly –



západ. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.4.1 a D.4.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 1514,5 m potrubí v dimenzi DN 300 – 800. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.4.1 – DN 300 – DN 800 v celkové délce 1489,5 m
- odvodňovací zařízení D.4.2 – DN 250 v celkové délce 25,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 603,0 m

Na stávající komunikaci je III/01212 je navržen nový chodník se zvýšenou obrubou, která vytváří přirozenou zábranu v odtoku srážkových vod z části této komunikace, tak jak tomu bylo doposud. Jedná se o chodník jižně od nově navržené I/12. Aby nedocházel ke zbytečnému odvádění vod mimo stávající území bude u spodní hrany obruby navržen souběžně vedený otevřený žlábek s odtokovými vpustmi, které budou potrubím vyústěny propíchnutím volně do svahu tělesa komunikace. Z těchto odtokových vpustí budou dešťové vody pozvolna odtékat do nepevných ploch (polí) a odtud v malém množství až Sibřinského potoka.

#### **1.1.4.5. SO 305 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 7,240 – 7,830**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 5 - SO 365 u Výmoly - východ. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.5.1 a D.5.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 630,0 m potrubí v dimenzi DN 300 – 500. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.5.1 – DN 300 – DN 500 v celkové délce 480,0 m
- odvodňovací zařízení D.4.2 – DN 250 v celkové délce 150,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 198,0 m

#### **1.1.4.6. SO 306 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 7,880 – 8,645**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 6 - SO 366 u Bezejmenné vodoteče u Trebohostic. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.6.1 a D.6.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 773,5 m potrubí v dimenzi DN 300 – 500. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.6.1 – DN 300 – DN 500 v celkové délce 666,0 m
- odvodňovací zařízení D.6.2 – DN 250 v celkové délce 107,5 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 407,5 m

#### **1.1.4.7. SO 307 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 8,680 – 10,110**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 7 - SO 367 u Škvoreckého potoka. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.7.1 a D.7.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 1481,0 m potrubí v dimenzi DN 300 – 800. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je

následující:

- odvodňovací zařízení D.7.1 – DN 400 – DN 800 v celkové délce 1341,0 m
- odvodňovací zařízení D.7.2 – DN 250 v celkové délce 140,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 753,5 m

#### **1.1.4.8. SO 308 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 10,270 – 10,930**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 8 - SO 368 u Přišimašského potoka. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.8.1 a D.8.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 788,0 m potrubí v dimenzi DN 300 – 500. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.8.1 – DN 300 – DN 500 v celkové délce 707,0 m
- odvodňovací zařízení D.8.2 – DN 250 v celkové délce 81,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 284,0 m

#### **1.1.4.9. SO 309 Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení km 11,000 – 12,445**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Odvodňovací zařízení je vedeno ve středovém pásu, odvádí vodu z vozovek a je vyústěno do objektu dešťové usazovací nádrže a následně retenční nádrže č. 9 - SO 369 u Tuklatského potoka. Je tvořena dvěma odvodňovacími zařízeními a to D.9.1 a D.9.2. Celková délka všech zařízení v tomto objektu činí 1399,5 m potrubí v dimenzi DN 300 – 800. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.9.1 – DN 300 – DN 800 v celkové délce 1235,5 m
- odvodňovací zařízení D.9.2 – DN 250 v celkové délce 164,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 608,5 m

#### **1.1.4.10. SO 310 Dešťová kanalizace k DUN a RN č.3**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tato kanalizace propojuje odtok z komunikace I/12 s DUN a RN č. 3. V tomto úseku je navržena přeložka I/12 v hlubokém zářezu (s přičtením hloubky uložení nátokového a výtokového potrubí do DUN), takže dosahuje rozdílu takřka 15 m pod vrcholovou kótou rostlého terénu. To je hlavní důvod, proč je výstavba tohoto sběrače navržena provádět bezvýkopově.

Celkový rozsah této části stoky bude 265,0 m v dimenzi DN 1000. V celé délce se předpokládá realizace horizontálním řízeným vrtáním. Podrobné řešení bude navrženo v dalším stupni PD.

#### **1.1.4.11. SO 311 Dešťová kanalizace pro místní komunikaci P. Běchovice – P. Dubeč**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

Odvodňovací zařízení je vedeno v místní komunikaci P. Běchovice – P. Dubeč, odvádí vodu z této vozovky a je vyústěno do objektu SO 301 – Dešťová kanalizace v komunikaci I/12. Celková délka kanalizace je 284,0 m a je navrženo z potrubí o dimenzi DN 300. Do kanalizace jsou napojeny vpusti navržené do silničního příkopu. Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.1.0 – DN 300 v celkové délce 284,0 m
- přípojky odtokových vpustí DN 200 v celkové délce 40,0 m

#### **1.1.4.12. SO 312 Napojení vpusti u silnice III/33310 P. Újezd n. Lesy – P. Koloděje**

Předpokládaný následný správce: TSK hl. m. Prahy

S ohledem na úpravu stávající komunikace III/33310 bude nutné odvodnit stávající silniční příkop zaústění do nové vpusti. Toto napojení je situováno cca 200 m severovýchodním směrem od osy navržené komunikace I/12. Napojení vpusti je navrženo na stávající oddílnou dešťovou kanalizace DN 300 (PVC 315). Stávající dešťová kanalizace je na svém konci zaústěna do Běchovického potoka.

Přípojka odtokové vpusti je navržena z potrubí o dimenzi DN200 a celkové délce 11,5 m. Navržena je kolmo na stávající trasu. Napojení bude provedeno vývrtem do stávající stoky. Přípojka je vedena v jednotném sklonu 2%. Odtok z nové vpusti v příkopu bude vyústěn v hloubce 0,5 m pode dnem příkopu.

- přípojky odtokové vpusti DN 200 v celkové délce 11,5 m

#### **1.1.4.13. SO 313.1 Dešťová kanalizace pro silnici III/01212 P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Květnice – sever**

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

S ohledem na úpravu stávající komunikace III/01212 v podobě nově navrženého chodníku pro pěši bude nutné odvodnit část stávající komunikaci severně od navržené komunikace I/12. Jedná se o západní polovinu stávající komunikace odkud je v současnosti odváděna voda povrchově do stávající horské vpusti (u odbočky do obytného komplexu „Na Ladech“) z pozemků přilehlého okolí před jednotlivými nemovitostmi, ke kterým je teď nově navržen chodník. Chodník tvoří, díky vyvýšené obrubě, bariéru pro přirozený odtok k této horské vpusti a proto budou dešťové vody nově odváděny podél této obruby až do nově navržené horské vpusti, která bude napojena do nového odvodňovacího zařízení v podobě kanalizačního potrubí DN 300 o celkové délce 165,0m. Dešťová kanalizace je situována do komunikace III/01212 a je vyústěna do nového silničního příkopu pod touto komunikací. Dále je do této dešťové kanalizace odváděna voda ze zatravněného silničního příkopu na východní straně komunikace III/01212 severně od I/12. Napojení je navrženo přípojkou z příkopové vpusti. Dešťová kanalizace je vyústěna do silničního příkopu na západní straně nové okružní křižovatky odkud jsou srážkové vody odváděny soustavou několika propustků až do Sibřinského potoka.

Přípojka nové horské vpusti je navržena z potrubí o dimenzi DN200 a celkové délce 1,0 m. Stávající horská vpust zůstane zachována. Přípojka z vpusti silničního příkopu je navržena z potrubí o dimenzi DN200 a celkové délce 19,0 m. Napojení bude provedeno kolmo do připravené odbočky na novém odvodňovacím zařízení nebo do revizní šachty na trase dešťové kanalizace.

Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.13.1 – DN 300 v celkové délce 165,0 m
- přípojky vpustí DN 200 v celkové délce 20,0 m

#### **1.1.4.14. SO 313.2 Dešťová kanalizace pro silnici III/01212 P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Květnice – jih**

Předpokládaný následný správce: KSÚS Středočeského kraje

S ohledem na úpravu stávající komunikace III/01212 v podobě nově navrženého chodníku pro pěši bude nutné odvodnit západní část stávající komunikaci jižně od navržené komunikace I/12. Jedná se tedy o západní polovinu stávající komunikace odkud je v současnosti odváděna

voda povrchově do stávající vodoteče Výmola a přilehlého okolí, nyní je zde nově navržen chodník. Chodník tvoří, díky vyvýšené obrubě, bariéru pro přirozený odtok do přilehlého okolí a proto budou dešťové vody nově odváděny podél této obruby až do nově navržených vpustí UV1 a UV2. UV1 bude umístěna cca 400 m jihozápadně od osy komunikace I/12 v nejnižším místě komunikace. Vpust bude napojena na přípojku DN200, která bude vyvedena pod komunikací na protější východní stranu, kde bude vyústěna do vodoteče Výmola. Celková délka přípojky k UV1 je 27,0 m.

UV2 bude napojena přípojkou o dimenzi DN200 do nového odvodňovacího zařízení v podobě kanalizačního potrubí DN 300 o celkové délce 59,0m. Odvodňovací zařízení je situováno do komunikace III/01212 jižně od I/12 a je vyústěno do nového silničního příkopu pod touto komunikací. Ze zatravněného silničního příkopu jsou veškeré srážkové vody odváděny příkopem do Sibřinského potoka. Celková délka přípojky k UV2 je 1,0 m. Napojení bude provedeno kolmo do připravené odbočky na novém odvodňovacím zařízení.

Kanalizace je navržena z korugovaného potrubí z PP dle DIN 16961 o DN250 – 600 mm v kruhové tuhosti SN 16 a DN 800 – 1000 mm v kruhové tuhosti SN 12. Rozsah jednotlivých odvodňovacích zařízení je následující:

- odvodňovací zařízení D.13.2 – DN 300 v celkové délce 59,0 m
- přípojka vpustí DN 200 v celkové délce 28,0 m

#### **1.1.4.15. SO 320 Úprava Rokytky**

Předpokládaný následný správce: MČ Praha Běchovice

V km 1,740 bude vlivem výstavby mostu stávající trasu koryta upravit v délce 78,0 m. Niveleta koryta zůstává beze změny. Koryto se zpevní kamennou dlažbou v celém rozsahu koryta s ukončením na obou stranách úprav.

#### **1.1.4.16. SO 321 Úprava Výmoly**

Předpokládaný následný správce: Povodí Labe

V km 7,115 bude vlivem výstavby mostu nutné stávající trasu koryta upravit v délce 70,5 m. Začátek úprav je u soutoku potoků Výmola a Dobročovického. Niveleta koryta se zůstává beze změny. Koryto se zpevní kamennou dlažbou v celém rozsahu koryta s ukončením na obou stranách úprav. Boční koryto bude zasypáno v délce 33,0 m.

#### **1.1.4.17. SO 322 Úprava Tuklatského potoka**

Předpokládaný následný správce: Povodí Labe

V km 12,6 bude vlivem realizace retenční nádrže nutné upravit stávající niveletu koryta v délce 341,0 m. Začátek úprav je od propustku pod komunikací I/12 vedená v délce 341,0 m. V současnosti je potok veden od propustku jako zatrubněný (DN 800) v délce cca 265,0 m, dále pokračuje otevřeným zatravněným korytem lemující levou stranu komunikace směrem do obce Tuklaty. Návrh spočívá v prohloubení a ve zkrácení délky zatrubněné části koryta na 31,0 m. Dimenze zůstane zachována. Zbývá část úprav v délce 310,0 m je navržena jako otevřené koryto. Koryto se zpevní kamennou dlažbou v celém rozsahu koryta s ukončením na obou stranách úprav. V celém rozsahu úprav dojde k prohloubení vodoteče, tak aby bylo možné realizovat přirozený odtok z retenční nádrže.

#### **1.1.4.18. SO 330 Přeložka splaškové kanalizace Rohožník – Květnice**

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

V rámci výstavby MÚK Květnice bude narušena stávající splašková kanalizace DN 300 vedoucí podél komunikace mezi obcí Květnice a Újezdem nad Lesy (sídlíště Rohožník). Tato stávající splašková kanalizace bude v rámci výstavby komunikace zrušena v celkové délce 372,0 m a nahrazena novou splaškovou kanalizací KT DN 300 v celkové délce 358,0 m. Kanalizační šachty byly navrženy tak, aby byly situovány mimo jízdní pruh a v dalších nepojížděných plochách. V místě, kde je stoka navržena do připojovací větve MÚK budou



poklopy šachet situovány do zpevněné krajnice. Na stoce budou osazeny v max. vzdálenosti 50 m revizní vstupní betonové šachty dle platných MS a v místech napojení na stávající kanalizaci budou realizovány nové napojovací šachty.

Tato navržená kanalizační stoka bude vedena v souběhu ostatních navrhovaných inženýrských sítí (plynovod, vodovod atd.), které budou v rámci výstavby této části nové komunikace překládány.

#### **1.1.4.19. SO 331 Přeložka splaškové kanalizace v Květnici (Na Ladech)**

Předpokládaný následný správce: Vodohospodářské služby RT

V rámci výstavby MÚK Květnice bude narušena stávající splašková kanalizace DN 250 vedoucí ze stávající zástavby rodinných domů situované za navrženým protihlukovým valem v blízkosti křižovatky navržené komunikace I/12 a komunikace spojující obci Květnice a Újezd nad Lesy. Tato stávající splašková kanalizace bude v rámci výstavby komunikace zrušena v délce 87,0 m a trasa upravena pro novou splaškovou kanalizaci KT DN 250 v délce 48,0 m.

Tato navržená kanalizační stoka bude vedena pod protihlukovým valem a napojena bude do navrhované přeložky kanalizace SO330.

Na stoce budou osazeny v max. vzdálenosti 50 m revizní vstupní betonové šachty dle platných MS a v místech napojení na stávající kanalizaci budou realizovány nové napojovací šachty.

#### **1.1.4.20. SO 340 Přeložka vodovodu v km 7,49**

Předpokládaný následný správce: Vodos, s.r.o.

V současné době je veden vodovod LT DN 200 v polní cestě Rohožník – Dobročovice. Tato polní cesta bude křižovat nově navrženou komunikaci I/12 v km 7,49. Z tohoto důvodu bude v rámci přeložky polní cesty navržena přeložka i stávajícího vodovodu LT DN 200 Rohožník – Květnice. Nový vodovod je veden podél nového nájezdu na nový most, přes který bude vedena stávající polní cesta. Celková délka této přeložky LT DN 200 je 201,0 m. Zároveň bude v rámci tohoto objektu zrušeno 167,0 m stávajícího litinového vodovodního potrubí DN 200.

#### **1.1.4.21. SO 341 Přeložka vodovodu u MÚK Škvorec – sever**

Předpokládaný následný správce: obec Škvorec

V rámci výstavby navrhovaná trasy I/12 v oblasti MÚK Škvorec bude nutné přeložit stávající vodovod Škvorec – Úvaly DN 250. Vzhledem ke konfiguraci terénu a předpokládanému postupu stavební činnosti je přeložka rozdělena na severní a jižní část.

V rámci tohoto objektu je přeložka vodovodu vedena severně od navržené komunikace I/12 v místě MÚK Škvorec. Přeložka je vedena v nově rekonstruované stávající komunikaci a zároveň podchází nový kruhový objezd, za kterým je napojena na stávající část. Celková délka této přeložky činí 296,0 m a je navržena z potrubí o dimenzi DN 250. V rámci tohoto objektu dojde také ke zrušení 228,0 m stávajícího potrubí vodovodu DN 250.

#### **1.1.4.22. SO 342 Přeložka vodovodu u MÚK Škvorec – jih**

Předpokládaný následný správce: obec Škvorec

V rámci výstavby navrhovaná trasy I/12 v oblasti MÚK Škvorec bude nutné přeložit stávající vodovod Škvorec – Úvaly DN 250. Vzhledem ke konfiguraci terénu a předpokládanému postupu stavební činnosti je přeložka rozdělena na severní a jižní část.

V rámci tohoto objektu je přeložka vodovodu vedena jižně od navržené komunikace I/12 v místě MÚK Škvorec. Ve svém začátku je přeložka vedena podél nově rekonstruované stávající komunikace a zároveň podchází nový most na navrhované komunikaci I/12. Dále je pak napojena na obslužnou komunikaci k RN č. 7, v níž podchází nájezd na navrhovanou komunikaci a pak je vedena novou komunikací na stávající vodovod DN 250. Celková délka této přeložky činí 252,0 m z DN 250. V rámci této části objektu dojde také ke zrušení 214,0 m stávajícího potrubí vodovodu DN 250.



**1.1.4.23. SO 343 Přeložka vodovodu u přeložky silnice III/0126**

Předpokládaný následný správce: PVK

Objekt SO 343 – Přeložka vodovodu u přeložky silnice III/0126 se nachází severně od komunikace I/12 v místě napojení na stávající komunikaci – východně od Běchovic. Zde dochází ke křížení se stávajícím vodovodem DN 600. Jelikož se, dle informací provozovatele, předpokládá mělké uložení současného vodovodu, tedy s krytím než dovolují technické standardy, nesmí již dojít ke snížení krytí stávajícího vodovodu. Proto byla navržena přeložka tohoto vodovodu, která spočívá především ve výškové úpravě stávajícího řadu DN600 v místě, kde je řad veden pod nově navrženou přeložkou silnice III/0126.

V rámci tohoto objektu je přeložka vodovodu vedena ve stávající trase vodovodu DN 600. Přeložka je napojena v místě odbočení stávajícího vodovodního řadu DN200. V místě napojení bude osazena uzavírací klapka DN600. Dále je vedena 73,0 m východním směrem podél ulice Českobrodská a doznává potřebných výškových úprav, tak aby v místě křížení s nově navrženou komunikací bylo zajištěno minimální krytí 1,5 m od vrcholu potrubí. Po 73,0 m je vodovodní řad napojen na stávající potrubí z oceli DN600. Potrubí přeložky vodovodního řadu v délce 73,0 m je navrženo z tvárné litiny. V nejnižším místě přeložky je navržen hydrant s funkcí kalníku. V rámci této části objektu dojde také ke zrušení a vytěžení cca 73,0 m stávajícího potrubí vodovodu z oceli o DN 600.

**1.1.4.24. SO 344 Rušení vodovodního řadu v Květnici**

Předpokládaný následný správce: HLC Real s.r.o.

V km cca 6,8000 bude v rámci výstavby zrušen vodárenský objekt (studna), který bude zdemolován a výtlačný řad odpojen a v délce 394,0 m zrušen. Je pravděpodobné, že ke zrušení vodovodního řadu dojde již během výstavby nového vodovodu Květnice (investor: Obec Květnice). Předpokládaná realizace této stavby je plánována dříve než začátek prací na přeložce I/12.

**1.1.4.25. SO 345 Připojení stávajících objektů v Květnici**

Předpokládaný následný správce: HLC Real s.r.o.

Náhradou za zrušený vodovod a studnu budou stáv. objekty napojeny na vodovodní řad Květnice – Dobročovice, který leží nedaleko pozemku firmy AGROTRADE. Jedná se o dvě nové vodovodní přípojky o celkové délce 61,0 m.

**1.1.4.26. SO 346 Přeložka vodovodu u MÚK Květnice**

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

Přeložka vodovodu u MÚK Květnice se nachází v prostoru navrhované MUK Květnice. Jedná se o plánovanou přeložku navrženého vodovodu v rámci akce výstavby vodovodu Květnice, jehož investorem je obec Květnice. Předpokládaná realizace této stavby je dříve než začátek prací na přeložce I/12. Při stavbě přeložky silnic I/12, III/01212 a MÚK Květnice dojde ke zrušení vodovodního řadu PE 225 v délce cca 438,0 m v oblasti budoucí MÚK Květnice. Dle projektové dokumentace vodovodu Květnice budou v oblasti budoucí MÚK Květnice vedeny podél východního okraje silnice III/01212 dva vodovodní výtlačné řady. Výtlačný řad V1 PE 90 spojující jímací vrty s úpravnou vody a výtlačný řad V2 PE 225 spojující úpravnu vody s vodojemem v Květnici. Vodovod bude přeložen do trasy podél přeložky splaškové kanalizace a dále podél východního okraje přeložky III/01212. Přeložka bude provedena stejným způsobem, jako připravovaný vodovod. Celková délka trasy přeložky vodovodu V1 (PE90) je 381,0 m a vodovodu V2 (PE225) je 449,5 m.

**1.1.4.27. SO 347 Přeložka vodovodu v km 8,20**

Předpokládaný následný správce: STAVOKOMPLET s.r.o.

V současné době je veden vodovod PE 160 podél komunikace Dobročovice – Úvaly spolu s řadou ostatních inženýrských sítí. Tato komunikace bude křížovat nově navrženou komunikaci

I/12 pomocí nově navrhovaného mostu v km 8,20. Z tohoto důvodu bude v rámci této stavby navržena přeložka i stávajícího vodovodu PE 160 mimo nově navržený most. Nový vodovod je veden podél nového nájezdu na nový most a dále pak podchází novou komunikací I/12 v kolmém směru a poté se napojuje zpět na stávající vedení vodovodního řadu. Celková délka této přeložky DN 150 je 306,5 m. Zároveň bude v rámci tohoto objektu zrušeno 270,5 m stávajícího vodovodního potrubí PE160.

#### **1.1.4.28. SO 348 Přeložka vodovodu DN 200 v km 3,30**

Předpokládaný následný správce: PVK

Přeložka vodovodu DN 200 se nachází v prostoru stávající polní komunikace mezi sídly Praha – Koloděje a Praha – Újezd nad Lesy. Stávající vodovod je veden v této komunikaci. Z důvodu nového křížení této polní komunikace s nově navrhovanou I/12 bude stávající polní komunikace vedena po novém mostě. Stávající vodovod DN 200 bude položen do nové trasy pod komunikací I/12 v km 3,3 v souběhu se sdělovacím vedením. Celková vodorovná délka této přeložky DN 200 bude 218,0 m. V rámci tohoto objektu dojde také ke zrušení 194 m stávajícího vodovodního vedení.

#### **1.1.4.29. SO 361 DUN a RN č.1 u Říčanského potoka – západ**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po levé straně nové komunikace I/12 v KM 0,80 a to západně od Říčanského potoka. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 301. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na novou komunikaci I/12.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 27 x 7,0 x 1,4 m, tj. min. 265 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 800 a je součástí SO 301. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 1261 m<sup>3</sup>. Odtok z nádrže bude řešen jako potrubím DN800 do zatravněného koryta, které je napojeno zleva do Říčanského potoka.

#### **1.1.4.30. SO 362 DUN a RN č.2 u Říčanského potoka – východ**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po levé straně nové komunikace I/12 v KM 1,0 a to východně od Říčanského potoka. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 302. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na novou komunikaci I/12.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 20 x 5,0 x 1,0 m, tj. min. 100 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 500 a je součástí SO 302. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 518 m<sup>3</sup> a manipulačním retenčním objemem 813 m<sup>3</sup>. Odtok z nádrže bude řešen jako zatravněné koryto o kapacitě rovnající se troubě DN500 a je napojen patního příkopu, který je nakonec zaústěn zprava do občasné vodoteče.

#### **1.1.4.31. SO 363 DUN a RN č.3 u Rokytky**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen cca 265m severně od nové komunikace I/12 v KM 1,9 na její levé straně. Je situována blíže k obci Běchovice v blízkosti komunikace Do Panenek. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže suchého typu. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 303. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na komunikaci Do Panenek.

Napojení dešťové kanalizace SO 303 do dešťové usazovací nádrže je tvořeno potrubím realizovaném ve bezvýkopově DN 1000. Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 44 x 10 x 1,7 m, tj. min. 766 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je tedy navržen zatrubněný DN 1000 a je součástí SO 310. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 3645 m<sup>3</sup>. Odtok z nádrže je navržen jako zatrubněné potrubí o délce 482,0 m, které je z důvodu plnění podmínky EIA napojeno až do vodního toku Rokytky. Vedené bude podél hlavního odvodňovacího zařízení jehož průběh bude kopírovat tak, aby nedošlo ke stržení hladiny podzemní vody. Celkový rozsah této části stoky bude 482,0 m v dimenzi DN 1000. V celé délce se předpokládá kombinace realizace horizontálním řízeným vrtáním (bezvýkopová technologie) a v otevřené rýze. Podrobné řešení bude navrženo v dalším stupni PD.

V dřívějších verzích dokumentace bylo prověřováno bližší umístění DUN a RN č.3, ale vzhledem k morfologii terénu v kombinaci s blízkostí přírodní památky Litožnice to nebylo možné, a proto bylo zvoleno nejbližší vhodné místo pro umístění nové DUN a RN č.3.

Na základě vyjádření hl. m. Prahy – Útvar rozvoje hlavního hl. m. Prahy - č.j. 12265/08:

*Retenční nádrž RN 3 v nivě Rokytky se nacházela v regionálním biokoridoru ÚSES R3/39. Po zrušení změny ÚP hl. m. Prahy Z 1000/00 nejsou v prvcích ÚSES přípustné žádné stavby s výjimkou příčných přechodů dopravních a inženýrských staveb. Ve zvolené ploše lze tedy umístit vodní plochu (rybník) přírodního charakteru s potřebným retenčním objemem nad hladinou stálého nadržení, nikoli technickou stavbu.*

#### **1.1.4.32. SO 364 DUN a RN č.4 u Výmoly – západ**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po levé straně nové komunikace I/12 v KM 7,1 a to západně od potoka Výmola. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 304. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na místní komunikaci.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 28 x 7,0 x 1,1 m, tj. min. 220 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 800 a je součástí SO 304. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 1247 m<sup>3</sup>. Odtok z retenční nádrže je navržen částečně zatrubněný DN 800 v délce 5,0 m (především v části pod obslužnou komunikací) a dále je pak veden jako otevřené zatravněné koryto o dostatečné kapacitě odpovídající kapacitě potrubí DN800 a napojen zleva do potoka Výmola.

#### **1.1.4.33. SO 365 DUN a RN č.5 u Výmoly – východ**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po pravé straně nové komunikace I/12 v KM 7,35 a to východně od potoka Výmola. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 305. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na novou komunikaci I/12.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 20 x 5,0 x 1,0 m, tj. min. 100 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 500 a je součástí SO 305. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 404 m<sup>3</sup>. Odtok z retenční nádrže je navržen částečně zatrubněný DN 500 v délce 32,0 m a dále je pak veden jako otevřené zatravněné koryto o kapacitě odpovídající potrubí DN500 a napojen do patního příkopu nově navržené komunikace I/12, který je dále veden do potoka Výmola, kde je zprava napojen.

**1.1.4.34. SO 366 DUN a RN č.6 u bezejmenné vodoteče u Třebohostic**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po levé straně nové komunikace I/12 v KM 7,95 a to východně od bezejmenné vodoteče od Třebohostic. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 306. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na novou komunikaci I/12.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 22 x 5,2 x 1,1 m, tj. min. 126 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 500 a je součástí SO 306. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 497 m<sup>3</sup>. Odtok z retenční nádrže je navržen zatrubněný DN 500 v délce 86,0 m a je napojen přes výustní objekt zprava do bezejmenné vodoteče od Třebohostic.

**1.1.4.35. SO 367 DUN a RN č.7 u Škvoreckého potoka**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po levé straně nové komunikace I/12 v KM 10,0 u Škvoreckého potoka. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 307. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena místní komunikaci.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 27 x 6,0 x 1,4 m, tj. min. 219 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 800 a je součástí SO 307. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 1002 m<sup>3</sup>. Odtok z retenční nádrže je navržen zatrubněný DN 800 v délce 27,0 m a je napojen přes výustní objekt příkopu vedeného do Škvoreckého potoka.

**1.1.4.36. SO 368 DUN a RN č.8 u Přišimaského potoka**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po pravé straně nové komunikace I/12 v KM 11,0 a to západně od Přišimaského potoka. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 308. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na novou komunikaci I/12.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 22 x 5,5 x 1,1 m, tj. min. 133 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 500 a je součástí SO 308. Retenční nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 603 m<sup>3</sup>. Odtok z nádrže bude řešen jako zatravněné koryto o minimální kapacitě odpovídající potrubí DN500 a je napojen zleva do Přišimaského potoka.

**1.1.4.37. SO 369 DUN a RN č.9 u Tuklatského potoka**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt je navržen po levé straně nové komunikace I/12 v KM 12,2 a to západně od Tuklatského potoka. Je tvořen systémem dešťové usazovací nádrže a retenční nádrže s proměnlivou hladinou retenčního objemu, resp. suchého typu, které jsou koncipovány jako přírodní zdrž. Do této nádrže je svedeno odvodňovací zařízení SO 309. Podél celého systému obou nádrží je navržena okružní obslužná komunikace, které je napojena přímo na novou komunikaci I/12.

Dešťová usazovací nádrž je navržena o velikosti usazovacího prostoru 30 x 6,0 x 1,2 m, tj. min. 216 m<sup>3</sup>. Přítok do nádrže je navržen zatrubněný DN 800 a je součástí SO 309. Retenční



nádrž je navržena s požadovaným retenčním objemem o navržené velikosti 1182 m<sup>3</sup>. Odtok z retenční nádrže je navržen zatrubněný DN 800 v délce 40,0 m v kombinaci s otevřeným zatravněným korytem o dostatečné kapacitě odpovídající kapacitě potrubí DN800, který dále zleva napojen do Tuklatského potoka.

#### **1.1.4.38. SO 380 Úprava melioračního svodu v km 6,260**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V km 6,260 je veden stávající meliorační svod č. 2. V rámci tohoto objektu je navržena úprava tohoto svodu v délce 21,0 m a to západně od MÚK Květnice. Tento svod je pod komunikací veden v propustku č. 1 - DN 1200. Do tohoto melioračního svodu jsou napojeny meliorační hlavníky řešené v rámci objektů SO 391 a SO 392.

#### **1.1.4.39. SO 381 Úprava melioračního svodu v km 11,390**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V km 11,390 se nachází stávající bezejmenný vodní tok ve správě povodí Labe dle údajů z centrální evidence vodních toků z roku 2018 (původně meliorační svod). V rámci rekonstrukce dojde k jeho úpravě. Pod komunikací bude proveden jako zatrubněný – propustek č. 5 – DN 1200 a dále pak v délce 288,0 m bude proveden úprava koryta tohoto toku, dříve melioračního svodu, včetně jeho zatrubněné části. Celková délka úpravy otevřeného koryta je 181,0 m. Celková potřebná výšková úprava zatrubněné části melioračního svodu je navržena v délce 107,0 m. Do vodního toku v km 11,390 jsou napojeny meliorační hlavníky upravované v rámci SO 393 a SO 392.

#### **1.1.4.40. SO 382 Úprava melioračního svodu v km 11,470**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V km 11,470 je navržena nové propojení stávajícího vodního toku (dříve melioračního svodu) a melioračního svodu č. 4. Vzhledem k plánované výstavbě nové komunikace I/12 dojde k přerušení stávajícího melioračního svodu č. 4. Proto je navržen tento nový meliorační svod, který odvede veškeré vody z rušeného svodu do stávajícího vodního toku v místě navrženého propustku č. 5 - DN 1200. Délka tohoto nového propojovacího svodu činí 134,0 m a je do něho napojen objekt SO 399.4 a SO 399.5.

#### **1.1.4.41. SO 383 Úprava meliorací km 0,000 – 0,900 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržen meliorační hlavník, který je veden po pravé straně navržené trasy I/12 a je zaústěn do Říčanského potoka. V převážné části bude tento hlavník, vedený podél oplocení, řešen jako drenážní rýha bez nadzářezového příkopu s drenážním potrubím a kontrolními šachtami, pouze v místech křížení s komunikacemi bude potrubí plnostěnné. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 826,0 m.

#### **1.1.4.42. SO 384 Úprava meliorací km 0,000 – 0,350 (L)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt obsahuje meliorační hlavník vedený po levé straně navržené trasy I/12 v místě za zemním valem od komunikace I/12. Bude zachytávat veškeré drenáže z prostoru severně od navrženého zemního valu. Tento hlavník bude v převážné části řešen jako drenážní rýha s drenážním potrubím a kontrolními šachtami, který bude v prostoru násypu komunikace do Běchovic napojena na stávající záchytný příkop. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 309,0 m.

#### **1.1.4.43. SO 385 Úprava meliorací km 0,360 – 0,835 (L)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt obsahuje meliorační hlavník vedený po levé straně navržené trasy I/12 podél nově navrženého zemního valu. Bude zachytávat veškeré drenáže z předmětného prostoru



severně od navržené komunikace. Tento hlavník bude v převážné části řešen jako drenážní rýha bez zachytného příkopu s drenážním potrubím a kontrolními šachtami. Bude veden přímo do Říčanského potoka. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 512,0 m.

#### **1.1.4.44. SO 386 Úprava meliorací km 0,980 – 1,380 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt obsahuje meliorační hlavník vedený po pravé straně navržené trasy I/12. Bude zachytávat veškeré drenáže z předmětného prostoru jižně od navrhované komunikace. Tento hlavník bude v převážné části veden v otevřeném zatravněném příkopu a bude veden společně se zachytným patním příkopem komunikace a sveden přímo do občasné vodoteče (meliorační systém) vedoucí souběžně s Říčanským potokem. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 400,5 m.

#### **1.1.4.45. SO 387 Úprava meliorací km 1,440 – 1,750 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržen meliorační hlavník vedený po pravé straně navržené trasy I/12. Bude zachytávat veškeré drenáže z předmětného prostoru jižně od navrhované komunikace. Tento hlavník bude v převážné části veden v otevřeném zatravněném příkopu a bude veden společně se zachytným patním příkopem komunikace a sveden přímo do potoka Rokytka v místě navrhované úpravy (SO 320). Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 318,5 m.

#### **1.1.4.46. SO 388 Úprava meliorací km 2,265 – 3,000 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt zahrnuje propojení 3 nových melioračních hlavnků. Všechny větve jsou vedeny po pravé straně nové komunikace. První a druhá větev je vedena v KM 2,2 – 2,5 navržené komunikace a druhá od KM 2,8 – 2,5 nové komunikace. V km cca 2,50 navržené komunikace bude hlavník veden kolmo na navrženou stavbu komunikace a pomocí shybky odveden na levou stranu komunikace, kde bude po cca 215 m napojen na stávající meliorační systém. Tento hlavník bude v převážné části řešen jako otevřený zatravněný příkop s drenážní rýhou, drenážním potrubím a kontrolními šachtami, pouze v místech křížení komunikace bude potrubí plnostěnné. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 1205,0 m.

#### **1.1.4.47. SO 389 Úprava meliorací km 3,155 – 4,330 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navrženo propojení 2 nových větví hlavnků vedených po pravé straně navržené komunikace, který svádí veškeré meliorační vedení z jižní části předmětného prostoru. Hlavníky jsou převážně vedeny spolu s nadzázřezovým příkopem, částečně bez plánovaného nadzázřezového příkopu komunikace. V km 3,15 navržené komunikace budou hlavníky vedeny kolmo na navrženou stavbu komunikace a odvedeny na levou stranu komunikace, kde bude po cca 380 m napojen na stávající meliorační systém. V případě že nebude možné vypořádat se s výškovým řešením podchodu stávající komunikace bude tento podchod pod komunikací I/12 řešen formou shybky. Před případnou shybkou bude navržen lapač písku a kalu, na vstupu do shybky budou osazeny hrubé česle, u paty začátku stoupání výstupní části bude navržen kalojem. Celková délka tohoto hlavníku činí 1980,0 m.

#### **1.1.4.48. SO 390 Úprava meliorací km 4,135 – 5,600 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt zahrnuje hlavník vedený po pravé straně navržené komunikace, který svádí veškeré meliorační vedení z jižní části předmětného prostoru. Hlavník je převážně veden spolu s nadzázřezovým příkopem, částečně bez plánovaného nadzázřezového příkopu (nájezdy na komunikaci apod.). V km 4,35 navržené komunikace bude hlavník veden kolmo přes ekomost a převeden na levou stranu komunikace, kde bude po cca 410 m zaústěn do Běchovického

potoka. V této trase sleduje polní cestu Újezd n. Lesy – Na Skalce. Celková délka tohoto hlavníku činí 1266,0 m.

#### **1.1.4.49. SO 391 Úprava meliorací km 5,745 – 6,250 (L)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt obsahuje meliorační hlavník vedený po levé straně navržené trasy I/12. Bude zachytávat veškeré drenáže z prostoru severně od navržené komunikace. Tento hlavník bude veden jako otevřený zatravněný příkop, který bude veden společně se záchytným příkopem odvodnění komunikace. Hlavník bude v km 6,2 předmětné komunikace zaústěn do navrženého propustku č. 1, který je napojen meliorační svod č. 2. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 644,0 m.

#### **1.1.4.50. SO 392 Úprava meliorací km 6,250 – 6,540 (L)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržen meliorační hlavník vedený po levé straně navržené trasy I/12. Bude zachytávat veškeré drenáže z předmětného prostoru severně od navrhované komunikace. Tento hlavník bude veden jako otevřený zatravněný příkop a bude veden společně se záchytným nadzázřezovým příkopem komunikace a sveden přímo do melioračního svodu č. 2 v místě propustku č. 1 – DN 1200. Celková délka tohoto melioračního hlavníku činí 316,0 m.

#### **1.1.4.51. SO 393 Úprava meliorací km 6,545 – 6,750 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu jsou navrženy dvě větve melioračních hlavnků. Obě vedou po levé straně navržené trasy I/12 a pak společně podcházejí komunikaci I/12 v KM 6,6 a vedou podél nájezdu až k místu zaústění, tj. napravo od silnice I/12 až do Sibřinského potoka. Tyto meliorační hlavníky budou převážně vedeny v záchytném příkopu a budou vedeny společně s nadzázřezovým příkopem hlavní trasy. Výjimku tvoří křížení s komunikací a ostatními cestami, kde bude trasa hlavníku pouze zatrubněna. Celková délka obou větví navržené úpravy činí 165,0 m.

#### **1.1.4.52. SO 394 Úprava meliorací km 7,240 – 7,452 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt zahrnuje hlavník vedený po pravé straně navržené komunikace, který svádí veškeré meliorační vedení z jižní části předmětného prostoru. Hlavník je převážně veden bez nadzázřezového příkopu podél navrženého oplocení a DUN + RN č.5. V km 7,25 navržené komunikace bude hlavník napojen do patního příkopu která je vyústěn do navrženého propustku č. 2 – DN 1600 a poté budou vody odvedeny do potoka Výmola. Celková délka tohoto hlavníku činí 257,0 m.

#### **1.1.4.53. SO 395 Úprava meliorací km 7,510 – 7,750 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu jsou navrženy dvě větve melioračních hlavnků. Obě vedou po pravé straně navržené trasy I/12 a pak společně podcházejí komunikaci I/12 v km 7,58 a vedou do navrženého propustku č. 3 – DN 1200, který je vyústěn do přelivného příkopu. Celková délka všech větví v rámci této úpravy činí 227,0 m.

#### **1.1.4.54. SO 396 Úprava meliorací km 7,730 – 7,865 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržena úprava melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k bezejmenné vodoteči od Třebohostic, do které je zaústěn. Tento meliorační hlavník bude veden v záchytném příkopu a bude veden společně s nadzázřezovým příkopem hlavní trasy. Celková délka všech větví v rámci této úpravy činí 144,0 m.

**1.1.4.55. SO 397 Úprava meliorací km 7,865 – 8,100 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržena úprava melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k bezejmenné vodoteči od Třebohostic, do které je zaústěn. Tento meliorační hlavník bude veden v záchytném příkopu a bude veden společně s nadzářezovým příkopem hlavní trasy. Celková délka všech větví v rámci této úpravy činí 258,0 m.

**1.1.4.56. SO 398 Úprava meliorací km 8,650 – 9,715 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt zahrnuje úpravu melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k nově navrženému propustku č. 4. Tento meliorační hlavník bude převážně řešen jako záchytný příkop a bude veden společně s nadzářezovým příkopem hlavní trasy. Tento meliorační hlavník bude zaústěn do propustku č. 4 DN 1600, který je vyústěn do prostoru přelivného příkopu. Celková délka této úpravy činí 1070,0 m.

**1.1.4.57. SO 399 Úprava meliorací km 8,645 – 9,754 (L)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt zahrnuje úpravu melioračního hlavníku vedeného po levé straně navržené trasy I/12 směrem k nově navrženému propustku č. 4. Tento meliorační hlavník bude převážně řešen jako záchytný příkop a bude veden společně s nadzářezovým příkopem hlavní trasy. Tento meliorační hlavník bude v prostoru propustku č. 4 vyústěn do prostoru přelivného příkopu. Celková délka této úpravy činí 1090,0 m.

**1.1.4.58. SO 399.1 Úprava meliorací km 9,745 – 10,135 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Úprava tohoto hlavníku je vedena po pravé straně navržené trasy I/12 a jsou do něho zaústěny veškeré stávající meliorace z jižní strany komunikace. Úprava tohoto hlavníku je ukončena před propustkem komunikace v prostoru MÚK Škvorec, který veškeré vody odvede dále do Škvoreckého potoka. Celková délka této úpravy činí 356,0 m.

**1.1.4.59. SO 399.2 Úprava meliorací km 10,230 – 10,630 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt zahrnuje úpravu melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem ke Škvoreckému potoku. Tento meliorační hlavník bude převážně veden v záchytném příkopu a bude veden společně s nadzářezovým příkopem hlavní trasy, kromě křížení s novými komunikace, kde bude hlavník zatrubněn. V prostoru MUK Škvorec bude tento hlavník zaústěn do Škvoreckého potoka. Celková délka této úpravy činí 419,0 m.

**1.1.4.60. SO 399.3 Úprava meliorací km 10,650 – 10,970 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržena úpravu melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k Přišimanskému potoku. Tento meliorační hlavník bude veden v záchytném příkopu a bude veden společně s nadzářezovým příkopem hlavní trasy. Tento hlavník bude zaústěn do Přišimanského potoka. Celková délka této úpravy činí 414,0 m.

**1.1.4.61. SO 399.4 Úprava meliorací km 11,090 – 11,400 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

V rámci tohoto objektu je navržena úpravu melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k bezejmennému vodnímu toku (dříve melioračnímu svodu). Tento meliorační hlavník bude veden v záchytném příkopu a bude veden společně s nadzářezovým příkopem hlavní trasy, čímž bude zachytávat veškeré drenáže z prostoru jihovýchodně od navržené komunikace. V místě navrhovaného propustku č. 5 – DN 1200 bude tento meliorační

hlavník zaústěn do stávajícího melioračního systému – melioračního svodu č. 3, který bude v rámci této akce v tomto prostoru také upraven (SO 382). Celková délka této úpravy činí 240,0 m.

#### **1.1.4.62. SO 399.5 Úprava meliorací km 11,470 – 11,600 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt tvoří úprava melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k bezejmennému vodnímu toku (dříve melioračnímu). Tento meliorační hlavník bude převážně veden v místech mimo nadžárezový příkop podél navrženého oplocení, pouze částečně je veden v záchytném patním příkopu, čímž bude zachytávat veškeré drenáže z prostoru jihovýchodně od navržené komunikace. V místě stávajícího melioračního svodu č. 4 bude tento hlavník zaústěn do nově rekonstruovaného melioračního svodu SO 382. Celková délka této úpravy činí 66,0 m.

#### **1.1.4.63. SO 399.6 Úprava meliorací km 12,000 – 12,594 (P)**

Předpokládaný následný správce: vlastník dotčeného pozemku

Tento objekt tvoří úprava melioračního hlavníku vedeného po pravé straně navržené trasy I/12 směrem k Tuklatskému potoku. Tento meliorační hlavník bude v celé své délce veden v záchytném příkopu a bude veden společně s nadžárezovým nebo patním příkopem hlavní trasy, čímž bude zachytávat veškeré drenáže z prostoru jižně od navržené komunikace. Tento hlavník bude do stávajícího toku – Tuklatského potoka, příp. do stávajícího melioračního systému. Celková délka této úpravy činí 557,0 m.

### **1.1.5. Elektro a sdělovací objekty (řada 400)**

#### **1.1.5.1. SO 401 Úprava vedení VVN 220 kV (V 208) v km 0,71**

Předpokládaný následný správce: ČEPS

Přeložka silnice I/12 křížuje v km 0,71 stávající vedení VVN 220 kV. Vedení je součástí přenosové soustavy ČR propojující transformovnu Čechy Střed s transformovnou Milín.

Objekt řeší přeložku vedení vložení dvou stožárů v trase stávajícího vedení.

Celková délka úsek, kde bude zasaženo do vedení je 1051,9 m.

Vlastní změny budou probíhat ve stávajícím rozpětí 219 – 220, které má délku 347,7 m.

Délka změněného úseku je 317,7 m.

Nově budou vystavěny dva nosné stožáry typové řady Portál.

Plocha základu jednoho stožáru je 14,3 m<sup>2</sup>.

Na vedení budou použity fázové vodiče – hliníková lana s ocelovou duší typu 3x1x362-AL1/59-ST1A. Zemní lana budou 2xSSC 70 ST IV.

#### **1.1.5.2. SO 410 Úprava vedení 2x22 kV v km 2,17**

Předpokládaný následný správce: PREdistribuce

V km 2,17 kříží navrhovaná komunikace I/12 stávající venkovní vedení 2x22kV. Komunikace je vedena v zářezu. V křižovatkovém poli mezi podpěrnými body č. 1289 a č. 1290 budou vyměněny závěsy vedení za dvojité a bude provedena kontrola a případná výměna vodičů. Délka úpravy vedení je 158 m.

#### **1.1.5.3. SO 411 Přeložka venkovního vedení 2x22 kV v km 3,68 – 4,13**

Předpokládaný následný správce: PREdistribuce

V km 3,68-4,13 navrhovaná komunikace I/12 dvakrát kříží stávající venkovní vedení 2x22kV. Venkovní vedení bude přeloženo do nové trasy tak, aby nekřížilo navrhovanou komunikaci. Přeložka bude provedena v rozsahu mezi přeloženými podpěrnými body č. 161, č. 1438, č. 2397, č. 1439 a č. 1440. V křižovatkovém poli mezi novými podpěrnými body č. 161 a č. 1438 budou osazeny dvojité závěsy vedení. Křižované komunikace větev A a větev B jsou v zářezu,



silnice III/33310 zůstává v úrovni stávajícího terénu. Délka přeložky vedení je 441 m, počet nových podpěrných míst je 5ks.

#### **1.1.5.4. SO 412 Úprava venkovního vedení 22 kV v km 4,55**

Předpokládaný následný správce: PREdistribuce

V km 4,55 kříží navrhovaná komunikace I/12 stávající venkovní vedení 1x22kV. Komunikace je vedena v zářezu. V křižovatkovém poli mezi podpěrnými body č. 1442 a č. 2405 budou vyměněny závěsy vedení za dvojité a bude provedena kontrola a případná výměna vodičů. Meziřehlý podpěrný bod č. 2404 kolidující s novou komunikací bude zrušen. Délka úpravy vedení je 128 m.

#### **1.1.5.5. SO 413 Přeložka venkovního vedení 2x22 kV v km 5,02 – 5,35**

Předpokládaný následný správce: PREdistribuce

V km 5,02-5,35 navrhovaná mimoúrovňová křižovatka komunikace I/12 s komunikací III/33313 koliduje se stávajícím venkovním vedením 2x22kV, které se v tomto místě větví do dvou samostatných vedení 1x22kV. Venkovní vedení bude přeloženo do nové trasy tak, aby nekolidovalo s navrženou MÚK. Přeložka bude provedena v rozsahu mezi přeloženými, resp. nově vloženými podpěrnými body č. 1444A, č. 1445, č. 4037, č. 2471 a č. 4766, dále mezi č. 1445, č. 2474, č. 2474A, č. 2475, č. 2475A na hranici hl. m. Prahy, dále propojka vedení mezi podpěrnými body č. 4037, č. 4070 a č. 2474. V křižovatkovém poli mezi novými podpěrnými body č. 1444A a č. 1445, resp. č. 2474 a č. 2475, resp. č. 2475 a podpěrným bodem na hranici hl. m. Prahy budou osazeny dvojité závěsy vedení. Křižované komunikace I/12, větev A, větev B, větev C, větev D jsou v zářezu, silnice III/33313 je na nízkém násypu. Délka přeložky vedení je 623 m, počet nových podpěrných míst je 10ks.

Na přeložený podpěrný bod na hranici hl. m. Prahy bude nově přepojen přeložený podzemní kabel 22kV vedoucí do obce Sibřina. Délka přeložky podzemního vedení je 57 m.

#### **1.1.5.6. SO 414 Přeložka venkovního vedení 22 kV v km 8,00 – 8,21**

Předpokládaný následný správce: ČEZ Distribuce

V km 8,00-8,21 navrhovaná komunikace I/12 šikmo kříží stávající venkovní vedení 22kV. Venkovní vedení bude přeloženo do nové trasy tak, aby křížení bylo přibližně kolmé. Přeložka bude provedena v rozsahu mezi čtyřmi přeloženými, resp. nově vloženými podpěrnými body. V křižovatkových polích nad silnicí I/12 a silnicí III/01215 budou osazeny dvojité závěsy vedení. Křižovaná silnice I/12 je v zářezu, silnice III/01215 je na nízkém násypu. Délka přeložky vedení je 316 m, počet nových podpěrných míst je 4ks.

#### **1.1.5.7. SO 415 Přeložka venkovního vedení 22 kV v km 10,93 – 11,07**

Předpokládaný následný správce: ČEZ Distribuce

V km 10,93-11,07 navrhovaná komunikace I/12 šikmo kříží stávající venkovní vedení 22kV, dále se pod vedením nachází stávající komunikace III/10168, která bude nově vedena ve vyšší niveletě a nově navržený mostní objekt a protihlukové zemní valy. Venkovní vedení bude již před stavbou silnice I/12 v části trasy přeloženo do země v rámci akce „Obytný soubor – Úvaly Hostín“. V rámci stavby silnice I/12 bude provedena přeložka návazného úseku venkovního vedení v rozsahu od podpěrného místa s ÚS\_PY\_127 do trafostanice u nové školy postavené v rámci obytného souboru. Přeložka bude provedena dvěma kabely 22kV typu AXEKVCEY 3x1x120 uloženými v zemi, podpěrné místo s ÚS\_PY\_127 bude vyměněno za nové a osazeno výzbrojí pro přechod z venkovního vedení na kabelové. Nová kabelová trasa respektuje budoucí využití území navržené územním plánem města Úvaly. Délka přeložené podzemní kabelové trasy je 532 m, počet nových podpěrných míst je 1ks.

#### **1.1.5.8. SO 416 Úprava venkovního vedení 2x22 kV v km 11,77**

Předpokládaný následný správce: ČEZ Distribuce

V km 11,77 kříží navrhovaná komunikace I/12 a větev C stávající venkovní vedení 2x22kV.



Komunikace jsou vedeny v mělkém odřezu. Bude přeložen jeden podpěrný bod severním směrem mimo těleso komunikací. V křižovatkovém poli budou osazeny dvojité závěsy vedení a nové vodiče. Délka úpravy vedení je 115 m, počet nových podpěrných míst je 1ks.

#### **1.1.5.9. SO 417 Úprava venkovního vedení 22 kV v km 12,55**

Předpokládaný následný správce: ČEZ Distribuce

V km 12,55 kříží navrhovaná komunikace I/12 stávající venkovní vedení 22kV. Z komunikace je nově navržen sjezd na zemědělské pozemky a odvodňovací příkopy, které kolidují s podpěrnými body vedení. Budou přeloženy dva podpěrné body mimo těleso komunikací a příkopů. V křižovatkovém poli budou osazeny dvojité závěsy vedení a nové vodiče. Délka úpravy vedení je 49 m, počet nových podpěrných míst je 2ks.

#### **1.1.5.10. SO 418 Přeložka kabelu 22 kV a SDK v ulici Českobrodská**

Předpokládaný následný správce: PREDistribuce

V severním souběhu s ulicí Českobrodská vedou dva stávající kabely 22kV typu AXEKVCEY 3x1x240 a jeden stávající kabel SDK typu TCEKEZY 24x2x1,0 z TR Běchovice do Újezdu nad Lesy. Přeložená komunikace III/0126 bude k Českobrodské ulici připojena prostřednictvím nové okružní křižovatky, která koliduje s výše uvedenými třemi kabely. Oba kabely 22kV a kabel SDK budou přeloženy mimo těleso okružní křižovatky. Délka přeložky kabelů je 44 m.

#### **1.1.5.11. SO 419 Přeložka kabelu 22 kV v km 3,80**

Předpokládaný následný správce: PREDistribuce

V západním souběhu s komunikací III/33310 mezi městskými částmi Praha 21 (Újezd nad Lesy) a Koloděje vede kabel 22kV typu AXEKVCEY 3x1x120 z TS 144 do TS 620. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/33310 dojde ke kolizi s kabelem 22kV. Kabel bude přeložen mimo těleso přestavěné silnice III/33310 v rozsahu od TS 144 až k novému spojkovišti na konci úpravy silnice III/33310 u Koloděj, nový kabel bude typu AXEKVCEY 3x1x240. Délka přeložky kabelu je 457 m.

#### **1.1.5.12. SO 420 Přeložka kabelu 22 kV v km 6,81**

Předpokládaný následný správce: ČEZ Distribuce

V souběhu s komunikací III/01212 v obci Květnice vedou kabely 22kV typu AXEKVCEY 3x1x120 z TS PY\_6607 přes TS PY\_0297 přes TS PY\_6841 do ul. Na Ladech a z TS PY\_0224 do ul. Do Průhonu. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/01212 dojde ke kolizi s kabely 22kV. Kabely budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/01212 (do východního souběhu s komunikací). Nové kabely budou typu AXEKVCEY 3x1x120. Délka přeložky kabelů je 604m.

#### **1.1.5.13. SO 421 Přeložka kabelu 22 kV v ulici Novosibřinská**

Předpokládaný následný správce: PREDistribuce

Ulici Novosibřinská kříží stávající kabel 22kV typu AXEKVCEY 3x1x120 z trafostanice v ulici Machovická do trafostanice v ulici Novosibřinská (telekomunikační věž). Rozšířená křižovatka s komunikací III/01212 koliduje s výše uvedeným kabelem. Kabel 22kV bude přeložen mimo těleso rozšířené křižovatky. Délka přeložky kabelu je 57 m.

#### **1.1.5.14. SO 422 Přeložka kabelu 22 kV v km 0,33**

Předpokládaný následný správce: PREDistribuce

V západním souběhu s komunikací Ke Křížkám mezi městskými částmi Běchovice a Dubeč se plánuje v rámci stavby „Propojení Dubeč-Běchovice kVN“ pokládka kabelu 22kV typu AXEKVCEY 3x1x240 z TS 146 do TS 8612. Výstavbou mimoúrovňového křížení navržené silnice I/12 s komunikací Ke Křížkám dojde ke kolizi s kabelem 22kV. Kabel bude přeložen mimo těleso komunikace Ke Křížkám v rozsahu celé délky stavebních úprav této komunikace, nový kabel bude typu AXEKVCEY 3x1x240. Délka přeložky kabelu je 699 m.

**1.1.5.15. SO 430 Veřejné osvětlení silnice I/12 v km 0,00 – 0,25**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

V rámci tohoto stavebního objektu bude zřízeno veřejné osvětlení nové komunikace I/12 v úseku bezprostředně přilehlém k mimoúrovňové křižovatce s Pražským okruhem. Nové VO bude tvořeno novými SM1 – SM10 napájenými průběžně smyčkováným novým kabelem CYKY 4-Jx25 napojeným na rozvod VO zřízený v rámci stavby „D0-úsek 511-Běchovice-D1 SO 434.2 Osvětlení křižovatka Dubeč-Štěrboholská-ŘSD“. Nové stožáry o výšce 14 m ve vetknutém provedení budou osazeny ve vzdálenosti 2 m od hrany komunikace (za příkopem), s roztečí cca 50 m. Stožáry budou osazeny výložníky o délce 2m, svítidly LED stejného provedení jako na navazující stavbě D0 o příkonu 99W (SM1-SM4) a 71W (SM5-SM10) a stožárovými svorkovnicemi. Délka nového rozvodu VO je 484 m, počet nových světelných míst je 10ks.

Veřejné osvětlení komunikace I/12 je napájeno ze zapínacího místa zřízeného v rámci stavby „D0-úsek 511-Běchovice-D1“, výstavbou nové části VO dojde k navýšení příkonu osvětlovací soustavy o 0,82kW.

**1.1.5.16. SO 431.1 Přeložka VO u silnice III/33310 – provizorní**

Předpokládaný následný správce: Technologie Hlavního města Prahy, a. s.

Na západní straně komunikace III/33310 mezi městskými částmi Praha 21 (Újezd nad Lesy) a Koloděje se nachází stávající veřejné osvětlení této komunikace. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/33310 dojde ke kolizi se zařízením VO. V rámci tohoto stavebního objektu bude provedeno provizorní propojení stávajících SM912602 – SM912590 novým kabelem CYKY 4-Jx16 vedeným v západním souběhu s komunikací III/33310 ve společné (sdružené) trase s kabely překládanými v rámci jiných stavebních objektů. Stávající ovládací kabel (ze směru od Kolodějí) bude zkrácen a ukončen v SM912602. Následně bude provedena demontáž stávajících světelných míst SM918627, SM912601, SM918621, SM912600, SM912599, SM912598, SM 912597, SM912596, SM912595, SM912594, SM912593, SM912592, SM912591 včetně kabelového rozvodu k sousedním ponechávaným SM912602 a SM912590. Délka provizorní přeložky je 485 m.

**1.1.5.17. SO 431.2 Přeložka VO silnice III/33310 – definitivní**

Předpokládaný následný správce: Technologie Hlavního města Prahy, a. s.

V rámci tohoto stavebního objektu bude zřízeno definitivní veřejné osvětlení upravené komunikace III/33310 mezi městskými částmi Praha 21 (Újezd nad Lesy) a Koloděje mezi stávajícími SM912602 – SM912590. Nové VO bude tvořeno novými SM1 – SM12 napájenými průběžně smyčkováným novým kabelem CYKY 4-Jx16 zapojeným mezi stávající SM912602 – SM912590. Nové stožáry o výšce 10 m ve vetknutém provedení budou osazeny ve vzdálenosti 0,8m od hrany komunikace, s roztečí cca 35,3m. Výjimku tvoří dva stožáry na mostě přes silnici I/12, které budou v přírubovém provedení a budou osazeny do příruby v předstihu zabetonované do římsy mostu. Stožáry budou osazeny výbojkovými svítidly o příkonu 70 W a stožárovými svorkovnicemi. Stávající provizorní kabel zřízený v rámci SO 431.1 bude následně odpojen. Délka definitivní přeložky je 474 m, počet nových světelných míst je 12ks.

Veřejné osvětlení komunikace III/33310 (ulice V lipách) je napájeno ze stávajícího ZM 914, úpravou VO dojde k nepatrnému navýšení příkonu osvětlovací soustavy o 0,19kW.

**1.1.5.18. SO 432 Veřejné osvětlení silnice III/01212**

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

V rámci tohoto stavebního objektu bude zřízeno veřejné osvětlení upravené komunikace III/01212 v obci Květnice. Nové VO bude tvořeno novými SM1 – SM34 napájenými průběžně smyčkováným novým kabelem CYKY 4-Jx16 napojeným na stávající rozvody VO v obci. Nové stožáry o výšce 8 m ve vetknutém provedení budou osazeny ve vzdálenosti cca 2,5m od hrany komunikace (za chodníkem), s roztečí cca 32,5m. Výjimku tvoří dva stožáry na mostě přes silnici I/12, které budou v přírubovém provedení a budou osazeny do příruby v předstihu

zabetonované do římsy mostu. Stožáry budou osazeny výbojkovými svítidly o příkonu 70 W a stožárovými svorkovnicemi. Budou demontována 4 původní světelná místa. Délka nového rozvodu VO je 1217 m, počet nových světelných míst je 34ks.

Veřejné osvětlení komunikace III/01212 je napájeno ze stávajících zapínacích míst v obci Květnice, výstavbou nové části VO dojde k navýšení příkonu osvětlovací soustavy o 2,38kW.

#### **1.1.5.19. SO 433 Přeložka kabelu 1 kV v km 6,81**

Předpokládaný následný správce: obec Květnice

V souběhu s komunikací III/01212 v obci Květnice se připravuje v rámci akce „Vodovod Květnice“ pokládka kabelů 1kV propojujících vodárenské objekty umístěné severně a jižně od navrhované MÚK Květnice. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/01212 dojde ke kolizi s kabely 1kV. Kabely budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/01212 (do východního souběhu s komunikací). Nové kabely budou stejného typu jako stávající. Délka přeložky kabelů je 626 m.

#### **1.1.5.20. SO 434 Přeložka veřejného osvětlení silnice III/33313**

Předpokládaný následný správce: Technologie Hlavního města Prahy, a. s.

V rámci tohoto stavebního objektu bude přeloženo zařízení veřejného osvětlení upravené komunikace III/33313 mezi městskou částí Praha 21 (Újezd nad Lesy) a obcí Sibřina mezi stávajícími SM913832 – SM913833, kde dochází k rozšíření a prohloubení odvodňovacího příkopu. SM913833 bude přeloženo do nově zřízeného stožárového základu respektujícího upravený příkop. Poloha světelného místa vůči osvětlované komunikaci zůstane přibližně zachována. Přeložené SM913833 bude propojeno novým kabelem CYKY 4-Jx16 se stávajícím sousedním SM913832.

Bude přeloženo 1 světelné místo. Délka přeloženého rozvodu VO je 32 m. Světelně-technické parametry osvětlovací soustavy se přeložkou nezmění.

#### **1.1.5.21. SO 450 Přeložka DK CETIN v km 3,37**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním souběhu s polní cestou Blatov-Koloděje vede kabel DK34 (DCKQYPY 4 XV 0,9 + 26 DM 1,3 a DCKQYPY 4 XV 0,9). Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 s polní cestou dojde ke kolizi s kabelem DK34. Kabel bude přeložen mimo těleso přestavěné polní cesty (v úseku mezi nejbližšíma dvěma spojkami - u kabelu DK34 spojky 3905 a 3907). Délka přeložky kabelu je 480 m.

#### **1.1.5.22. SO 451 Přeložka DK CETIN v km 5,12**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním souběhu s komunikací III/33313 mezi městskou částí Praha 21 (Újezd nad Lesy) a obcí Sibřina vede kabel DK63. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/33313 dojde ke kolizi s kabelem DK63. Kabel bude přeložen mimo těleso přestavěné silnice III/33313 (v úseku mezi nejbližšíma dvěma spojkami - u kabelu DK63 spojky 01P a 12/4). Délka přeložky kabelu je 884 m.

#### **1.1.5.23. SO 452 Přeložka DOK a DK CETIN v km 8,20**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním souběhu s komunikací III/01215 mezi obcemi Úvaly a Dobročovice vede kabel DK63, optotrubka HDPE40 O s DOK176 (SAMSUNG 48 vl. + 1P Cu) a rezervní optotrubka HDPE40 Č. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/01215 dojde ke kolizi s kabelem DK63 a optotrubkami. Kabel DK63 bude přeložen mimo těleso přestavěné silnice III/01215 (v úseku mezi nejbližšíma dvěma spojkami - u kabelu DK63 spojky 03/6 a 04/2). Délka přeložky kabelu je 905 m. Optotrubky a DOK176 budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/01215. Délka přeložky optotrubek je 421 m. DOK176 nacházející se

v optotrubce HDPE40 O bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickými spojkami OS08 Květnice a OS09 Úvaly (2949 m).

#### **1.1.5.24. SO 453 Přeložka DOK a DK CETIN v km 12,14**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V jižním souběhu se stávající silnicí I/12 vedou tři stávající kabely DK37 (DCKQYPY 4RP 1,3 + 12 DM 0,9), DK44 (DCKQYPY 44 DM 1,3 + 32 DM 0,9) a DK45 (DCKQYPY 2 RP 1,3 + 38 DM 1,9 + 38 DM 0,9), dále optotrubka HDPE40 O s DOK176 (SAMSUNG 48 vl. + 1P Cu) a rezervní optotrubky HDPE40 Č a HDPE40 H. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 s původní silnicí I/12 dojde ke kolizi s kabely DK37, DK44, DK45 a optotrubkami. Kabely DK37, DK44 a DK45 budou přeloženy mimo prostor mimoúrovňové křižovatky (v úseku mezi nejbližšíma dvěma spojkami - u kabelu DK37 spojky 1306 a 1402, u kabelu DK44 spojky 1307 a 1403, u kabelu DK45 spojky 1307 a 1403). Délka přeložky kabelů je 1066 m. Optotrubky a DOK176 budou přeloženy mimo prostor mimoúrovňové křižovatky. Délka přeložky optotrubek je 741 m. DOK176 nacházející se v optotrubce HDPE40 O bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickými spojkami OS09 Úvaly a OS10 Hradešín (3026 m).

#### **1.1.5.25. SO 454 Přeložka DK CETIN v ulici Českobrodská**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V jižním souběhu s ulicí Českobrodská vedou tři stávající kabely DK37 (DCKQYPY 4RP 1,3 + 12 DM 0,9), DK44 (DCKQYPY 44 DM 1,3 + 32 DM 0,9) a DK45 (DCKQYPY 2 RP 1,3 + 38 DM 1,9 + 38 DM 0,9). Přeložená komunikace III/0126 bude k Českobrodské ulici připojena prostřednictvím nové okružní křižovatky, která koliduje s výše uvedenými třemi kabely. Všechny tři kabely budou přeloženy mimo těleso okružní křižovatky (v úseku mezi nejbližšíma dvěma spojkami - u kabelu DK37 spojky 807a a 901, u kabelů DK44 a DK45 spojky 900a a 902). Délka přeložky kabelů je 434 m.

#### **1.1.5.26. SO 455 Přeložka DK CETIN v ulici Novosiběřinská**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V jižním souběhu s ulicí Českobrodská vedou tři stávající kabely DK37 (DCKQYPY 4RP 1,3 + 12 DM 0,9), DK44 (DCKQYPY 44 DM 1,3 + 32 DM 0,9) a DK45 (DCKQYPY 2 RP 1,3 + 38 DM 1,9 + 38 DM 0,9). Rozšířená křižovatka s komunikací III/01212 koliduje s výše uvedenými kabely. Všechny tři kabely budou přeloženy mimo těleso rozšířené křižovatky (v úseku mezi nejbližšíma dvěma spojkami). Délka přeložky kabelů je 242 m.

#### **1.1.5.27. SO 460 Přeložka MOK a MK CETIN v km 3,80**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním souběhu s komunikací III/33310 mezi městskými částmi Praha 21 (Újezd nad Lesy) a Koloděje vedou dva místní kabely o profilu 1200žil, optotrubka HDPE40 Zčn s MOK182 (SAMSUNG 24 SM D) a rezervní optotrubky HDPE40 Zčv, HDPE40 Zm, HDPE40 Zž. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/33310 dojde ke kolizi s kabely a optotrubkami. Kabely a optotrubky budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/33310 v celém úseku upravované silnice. Délka přeložky kabelů a optotrubek je 480 m. MOK182 nacházející se v optotrubce HDPE40 Zčn bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickými spojkami (cca 2650 m).

#### **1.1.5.28. SO 461 Přeložka MOK a MK CETIN v km 5,12**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním souběhu s komunikací III/33313 mezi městskou částí Praha 21 (Újezd nad Lesy) a obcí Sibřina vedou dva místní kabely o profilu 1200žil a rezervní optotrubky HDPE40 Zm, HDPE40 Zž. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/33313 dojde ke kolizi s kabely a optotrubkami. Kabely a optotrubky budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/33313 v celém úseku upravované silnice. Délka přeložky kabelů a



optotrubek je 718 m.

#### **1.1.5.29. SO 462 Přeložka MOK a MK CETIN v km 8,20**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním i východním souběhu s komunikací III/01215 mezi obcemi Úvaly a Dobročovice vedou v několika trasách místní kabely o profilu 400žil, 200(-20) žil, 40žil, optotrubka HDPE40 Z s MOK182 (SAMSUNG 24 SM D) a rezervní optotrubky HDPE40 Ž, HDPE40 Zb, HDPE40 Zč. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/01215 dojde ke kolizi s kabely a optotrubkami. Kabely a optotrubky budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/01215 v téměř celém úseku upravované silnice. Délka přeložky kabelů a optotrubek je 438 m. MOK182 nacházející se v optotrubce HDPE40 Z bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickýmá spojkami (cca 3000 m).

#### **1.1.5.30. SO 463 Přeložka MOK a MK CETIN v km 10,16**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V západním i východním souběhu s komunikací II/101 mezi obcemi Úvaly a Škvorec vedou v několika trasách místní kabely o profilu 600žil, 600(-200) žil, optotrubka HDPE40 Zb s MOK195.485 (SAMSUNG 24 vl. +1P Cu) a rezervní optotrubka HDPE40 Zčn. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí II/101 dojde ke kolizi s kabely a optotrubkami. Kabely a optotrubky budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice II/101 v celém úseku upravované silnice. Délka přeložky kabelů a optotrubek je 812 m. MOK195.485 nacházející se v optotrubce HDPE40 Zb bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickýmá spojkami (4953 m).

#### **1.1.5.31. SO 464 Přeložka SOK CETIN v ulici Na Ladech**

Předpokládaný následný správce: CETIN

V prostoru rozšiřovaného oblouku ulice Na Ladech a v prostoru rozšiřované křižovatky této ulice s lesní cestou vede optotrubka HDPE40 Zčv se SOK č. 254 SÚ Újezd nad Lesy – SÚ Úvaly (SAMSUNG 24 vl.) a rezervní optotrubka HDPE40 Zčn. Rozšířením ulice a křižovatky dojde ke kolizi s optotrubkami. Optotrubky budou přeloženy mimo těleso přestavěné ulice Na Ladech. Ulici Novosibírská kříží stávající optotrubky HDPE40 vedené do telekomunikační věže. Rozšířená křižovatka s komunikací III/01212 koliduje s výše uvedenýmá optotrubkama, které budou přeloženy mimo těleso rozšířené křižovatky.

Délka přeložky optotrubek je 107 m. MOK nacházející se v optotrubce HDPE40 Zčv bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickýmá spojkami (cca 3000 m).

#### **1.1.5.32. SO 465 Přeložka OK T-Mobile v km 3,80**

Předpokládaný následný správce: T-Mobile

V západním souběhu s komunikací III/33310 mezi městskými částmi Praha 21 (Újezd nad Lesy) a Koloděje vede optická trasa T-Mobile z Újezdu nad Lesy do Koloděj. Výstavbou mimoúrovňové křižovatky navržené silnice I/12 se silnicí III/33310 dojde ke kolizi s výše uvedenou optickou trasou. Optotrubky HDPE40 budou přeloženy mimo těleso přestavěné silnice III/33310 v celém rozsahu úpravy silnice. Délka přeložky optotrubek je 484 m. Optické kabely nacházející se v optotrubkách bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickýmá spojkami (cca 2000 m).

#### **1.1.5.33. SO 466 Přeložka OK T-Mobile v ulici Českobrodská**

Předpokládaný následný správce: T-Mobile

V severním souběhu s ulicí Českobrodská vede optická trasa T-Mobile z Běchovic do Újezdu nad Lesy. Přeložená komunikace III/0126 bude k Českobrodské ulici připojena prostřednictvím nové okružní křižovatky, která koliduje s výše uvedenou optickou trasou. Optotrubky HDPE40 budou přeloženy mimo těleso okružní křižovatky. Délka přeložky optotrubek je 88 m. Optické



kabely nacházející se v optotrubkách bude nutné přeložit (nově zafouknout) v celém úseku mezi nejbližšíma optickými spojkami (cca 2500 m).

#### **1.1.5.34. SO 490.1 Přípojka 1 kV pro systém DIS-SOS v km 3,8**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Pro zajištění napájení navrženého systému SOS-DIS silnice I/12 bude z trafostanice TS 144 nacházející se severně od MÚK Koloděje přiveden do jihozápadního kvadrantu MÚK k polní cestě odbočující z komunikace III/33310 kabel 1kV typu CYKY 4-Jx25. Kabel bude veden v západním souběhu s komunikací III/33310 ve společné (sdružené) trase s kabely překládanými v rámci jiných stavebních objektů. Přípojka je dimenzovaná na odběr do 50A (cca 35kW) při úbytku napětí do 5 %. Délka přípojky je 240 m.

#### **1.1.5.35. SO 490.2 Přípojka 1 kV pro systém DIS SOS v km 10,16**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Pro zajištění napájení navrženého systému SOS-DIS silnice I/12 bude z trafostanice (zřízené v rámci investiční akce ČEZ č. 4120737678) nacházející se severně od MÚK Škvorec přiveden do jihovýchodního kvadrantu MÚK kabel 1kV typu CYKY 4-Jx25. Kabel bude veden v souběhu s komunikací II/101 ve společné (sdružené) trase s kabely překládanými v rámci jiných stavebních objektů. Přípojka je dimenzovaná na odběr do 25A (cca 17kW) při úbytku napětí do 5%. Délka přípojky je 500 m.

#### **1.1.5.36. SO 491 Systém DIS-SOS – kabelové vedení**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Předmětem PD daného objektu bude výstavba silnoproudé části kabelových rozvodů pro telematické systémy. Tento soubor kabelového vedení bude uložen ve středním dělicím pásu komunikace (SDP) na směrově dělené silnici I/12 Bechovice – Úvaly v návaznosti na výstavbu kabelových sítí na D0 (st.511). Výstavba je požadována správcem ŘSD a bude provedena dle technického standardu ŘSD (PPK-KAB) tak, aby se mohly výše uvedené ITS aplikace napájet.

Silovou část kabelového páteřního rozvodu bude tvořit především napájecí kabel CYKY-O 4x10mm<sup>2</sup>. Napájecí kabel bude v celé délce komunikace smyčkován do kabelových komor v krajnici v místě rozvaděčů MX nebo BK a do zásuvkových skříní ZS u přejezdů SDP, jejichž stavba je rovněž součástí silového rozvodu.

V místech odbočení budou instalovány, obdobně jako pro zásuvkové skříně, rozvaděče odbočné RO.

Silové napájení systému bude provedeno z distribuční rozvodné sítě nn u obce Praha-Koloděje a Škvorec prostřednictvím krátkého přívodu.

Rozvaděč napájení bude osazen v následujícím km:

- 3,800 (vpravo) NB-RM3 Praha-Koloděje
- 10,100 (vlevo) NB-RM3 Škvorec

Zařízení systému kabelových vedení zůstane v majetku investora.

#### **1.1.5.37. SO 493 Systém DIS-SOS – šachty a prostupy**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Předmětem tohoto objektu je výstavba příčných kabelovodů se šachtou ve středním pásu, kabelovými komorami u rozvaděčů MX nebo BK a dále pak i výstavba samostatných podélných kabelových prostupů přes přejezdy středního dělicího pásu (SDP).

Uvedené **šachty v SDP** budou zhotoveny z betonové desky tvořící dno šachty s odvodněním trubkou do drenáže SDP. Ve směru SDP budou z obou stran vstupní otvory pro kabely a HDPE trubky a na ně kolmá napojení příčného kabelovodu. Na spodní díl navazuje typová žebet. skruž. Zákryt bude tvořit čtvercová žebet. deska se zapuštěným čtvercovým uzamykatelným plastovým poklopem.

**Komory u rozvaděčů MX** budou z vysokohustotního polyetylénu s vodotěsným poklopem z téhož materiálu. Komory budou umístěny v těsné blízkosti rozvaděčů. Pro ochranu před vandalismem bude poklop zapuštěn pod úroveň terénu a překryt zeminou.

Těleso **příčného kabelovodu** u rozvaděčů MX bude provedeno z ohebných trub v betonovém bloku s armovací sítí. Obdobně budou provedeny příčné kabelovody z SDP přes jeden jízdní směr v délkách 15 m, ukončené za nezpevněnou krajnicí. Budou určeny převážně pro snadné vyvedení kabelů a zavedení k základu telematického zařízení.

Obdobně budou provedeny i **podélné kabelové prostupy v přejezdu SDP**. Podélný kabelovod bude svou délkou přesahovat zpevněnou část přejezdu o 1 m na každou stranu.

Ke zvětšení pevnosti prostupů, a to hlavně při pojiždění vozidly stavby, bude do jejich horní části při betonáži založena armovací síť KARL.

Uvedené zařízení bude součástí komunikace a zůstane v majetku investora.

### 1.1.5.38. SO 494      Systém DIS-SOS – trubky pro optické kabely

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Předmětem projektu je pokládka 5 trubek HDPE v této stavbě jako část „průběžného kabelovodu“ v předmětné části výstavby silnice I/12 Běchovice - Úvaly. Tyto chráničky jsou určeny pro následnou instalaci optických kabelů.

použité trubky: trubka z HDPE 40/32 (hlavní) červená OK-DKS  
(záložní) žlutá OK-DKS  
trubka z HDPE 32/27 (hlavní) červená OK-DIS  
(záložní) žlutá OK-DIS  
trubka HDPE 40/32 (rezervní) modrá

Výstavba HDPE chrániček bude navazovat na konci směrově dělené silnice I/12 Běchovice - Úvaly na výstavbu kabelových sítí na D0 (st.511). Mimo pokládky trubek se v celé délce stavby bude jednat i o jejich spojení do celkové délky, provedení kalibrace, tlakové zkoušky s definitivním a provizorním ukončením na jedné i druhé straně stavby. Náplní prací objektu bude i zatažení trubek do příslušných rozvaděčů MX. U jejich základů budou osazeny plastové komory ROMOLD k ukončení optotrubek.

Jejich krátké pokračování bude se zaústěním do základového dílu rozvaděče MX. Optotrubky budou v trase I/12 uloženy s ostatními kabely ve středním dělicím pásu komunikace. Při průchodu přes mostní objekty budou trubky umístěny do připravených chrániček dle PPK-KAB. Následně „zafouknutý“ optický kabel DKS bude zajišťovat jak komunikační spojení příslušných SSÚD, tak i spojení s dispečinkem ŘSD, přenos údajů a další komunikace. Další HDPE trubku obsadí optický kabel DIS (technologická síť trasy). Výhledově je možný přenos dalších údajů i komerční využití rezervních optotrubek. Po dokončení pokládky bude provedeno geodetické zaměření a vyhotovení polohopisu kabelové trasy. Situačně je objekt dokladován v koordinační situaci stejnou trasou jako SO 491.

Popsané zařízení zůstane v majetku ŘSD.

### 1.1.5.39. SO 495      Systém DIS-SOS – meteostanice

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Účelem navržené výstavby je získání údajů o stavu vozovky v klimaticky kritických místech silnice I/12 Běchovice - Úvaly, na předmětném úseku, kde existuje zvýšené riziko zhoršené sjízdnosti komunikace vlivem náhlé změny povětrnostních podmínek nebo v případě namrzání vozovky v blízkosti vodního toku a odesílání získaných dat na dispečink zimní údržby ŘSD pro další zpracování a vyhodnocení, a následné ovládání proměnných dopravních značek upozorňujících řidiče na výskyt náledí v rámci varovného systému nebo informace zobrazené na teploměru.

V tomto SO je řešena výstavba 2 ks METEO stanic (měřící) s napojením na systém DIS (SO

499.1) pro přenos dat na příslušný dispečink zimní údržby SSÚD. Z důvodu integrovatelnosti nově instalovaných meteostanic do sítě stávajících na D0 musí být použitý typ kompatibilní se stávajícím systémem na trase D0 a dispečincích. Kabelové rozvody vlastního napojení budou připraveny v rámci tohoto SO.

Meteostanice 2 ks budou instalovány v km:

- METEO v km 1,580 (vlevo)
- METEO v km 7,000 (vpravo)

#### **1.1.5.40. SO 496      Systém DIS-SOS – automatické sčítače dopravy**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Projekt řeší výstavbu systému automatického sčítání dopravy (ASD) na předmětném úseku I/12 Běchovice - Úvaly v místech rozvaděčů MX nebo BK, neboť systém využívá pro přenos dat z místa ASD systém DIS (řeší SO 499.1).

Sčítače jsou nasazovány na hlavní silniční tahy z důvodu systematického monitorování a klasifikace vozidel v důležitých úsecích silniční sítě. Data se centrálně získávají načtením ze sčítače, ve funkci klasifikátor, napojeného na indukční smyčky ve vozovce. Indukční smyčky slouží k zaznamenávání projetých vozidel. Smyčky jsou umístěny ve vozovce v každém jízdním pruhu po dvojicích za sebou, s posunem  $\pm 10$  m, k místu instalace rozvaděče MX nebo BK. Pro výstavbu v síti ŘSD je navrženo sčítací zařízení ASD. Kategorizace vozidel, vyhodnocení dat ze sčítače apod. bude provedeno ze systému DIS na řídicím centru (viz SO 499.1) a dále integrace přenosu dat do databanky SDB Ostrava.

V tomto SO je řešena výstavba 3 ks ASD:

- ASD v km 1,580 (vlevo)
- ASD v km 10,100 (vlevo)
- ASD v km 11,100 (vlevo)

#### **1.1.5.41. SO 497      Systém DIS-SOS – kamerový dohled**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Účelem navržené výstavby je získání vizuálního přehledu o stavu povrchu vozovky, aktuálních klimatických jevech, dopravní vytíženosti, a stavu dopravy v kritických místech silnice I/12 Běchovice – Úvaly, předmětného úseku stavby, kde existuje zvýšené riziko vzniku dopravních excesů.

Kamery 5 ks budou instalovány:

- KAM v km 0,300 (vlevo)
- KAM v km 1,580 (vlevo)
- KAM v km 3,800 (vpravo)
- KAM v km 7,000 (vpravo)
- KAM v km 11,100 (vlevo)

Systém je tvořen soustavou videokamer, přenosovým zařízením a vizualizačním a řídicím dispečinkem na příslušném SSÚD. Navržený systém musí umožňovat archivaci dat a předávání videosnímků do nadřazeného systému videobrána ŘSD a jejím prostřednictvím k dalším účastníkům (HZS, PČR, Kraje atd.). Přehledové kamery jsou také prostřednictvím systému videobrána ŘSD a internetových stránek zpřístupněny NDIC, účastníkům silničního provozu.

#### **1.1.5.42. SO 498      Systém DIS-SOS – optické kabely ŘSD**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento SO řeší výstavbu optického kabelu dálničního informačního systému (DIS) zafouknutého do trubky HDPE 32 (červená) s umístěním ve středním dělicím pásu komunikace (SDP) na směrově dělené silnici I/12 Běchovice – Úvaly a s odbočením k jednotlivým skříním

MX nebo BK. Výstavba je požadována správcem ŘSD a bude provedena dle technického standardu ŘSD (PPK-KAB) tak, aby se mohly výše uvedené ITS aplikace komunikačně napojit.

Nově navržený optický kabel DIS (SM 24x9/125) bude sloužit výhradně pro potřeby DIS resp. DIS-SOS a bude proto vyváděn pouze k hlavním datovým zařízením MX nebo BK.

Kabel bude instalován ve SDP do trubek HDPE32 červená a v místě odbočení k MX nebo BK do optotrubek HDPE32 červená (řeší SO 494), které budou položeny od středových šachet do prostupů pod dálnicí s vyváděním k MX nebo BK.

Instalace OK DIS je určena k tomu, aby se výše uvedené ITS aplikace mohly instalovat a integrovat do informačních systémů na sousedních stavbách D0 a na příslušný dispečink ŘSD ČR a PČR.

V těsné blízkosti skříní MX nebo BK bude v zemi uložena kabelová šachta typu ROMOLD ve které bude uložena rezerva OK a dojde odtud k vyvedení do skříně. V šachtách ve SDP budou v místech odbočení k MX nebo BK umístěny optické odbočné spojky.

Optický kabel OK DIS bude ukončen a propojen na systémy kabelových sítí na D0 (st.511) na rozvaděči MX stavby 511 (přímá návaznost na připravovanou výstavbu).

#### **1.1.5.43. SO 499      Systém DIS-SOS – napájecí bod pro informační systémy**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Předmětem projektu je výstavba obezdného rozvaděče RM3 napájecího bodu. V trase realizovaného úseku silnice I/12 Běchovice– Úvaly jsou v rámci SO řady 490 – Telematické systémy v dopravě, realizovány odběry elektrické energie. Pro zajištění potřebného příkonu bude nutno zřídit přípojku nn 3x400/230 V, 50 Hz na dvou místech. Řeší SO 490.1 a 490.2.

Silové napájení systému bude provedeno z distribuční rozvodné sítě nn u obce Praha-Koloděje a Škvorec prostřednictvím krátkého přívodu k RM3. RM3 bude obsahovat odjištění obou odcházejících směrů, selektivní proudové chrániče i svodiče přepětí. Do rozvaděče RM3 se předpokládá zavedení sdělovacího kabelu z důvodu instalace ochranných kontaktů k přenosu informace o neoprávněném vniknutí a hlídání výpadku napájení.

Rozvaděč napájení bude osazen v následujícím km:

- 3,800 (vpravo) NB-RM3 Praha-Koloděje
- 10,100 (vlevo) NB-RM3 Škvorec

#### **1.1.5.44. SO 499.1      Dálniční informační systém DIS**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento SO je zpracován na základě požadavku investora ŘSD ČR na výstavbu "Dálničního informačního systému" (zkr. DIS) a jeho napojení na další periferie pomocí příslušného datového kabelu DIS. Připojené periferie jsou kupř. ASD, PDZ, ZPI s PDZ, METEOSTANICE a kamerový systém. Předmětem tohoto stavebního objektu (SO) je výstavba DIS umožňujícího řízení silničního provozu pomocí proměnného dopravního značení (PDZ řešeno v samostatných SO) na trase I/12 Běchovice – Úvaly a přenos dat do dispečinků na SSÚD / DO PČR a odtud dále do jednotlivých nadřazených center dle telematického zařazení a do NDIC.

Základem řízení proměnných dopravních značek je programovatelná stanice, která zajišťuje styk řídicího systému s proměnnými dopravními značkami a dalšími periferiemi. Podle typu napojení na komunikační síť jsou stanice napojené na optický kabel DIS označeny MX. Označení MX principiálně znamená datový multiplexor. Jedná se o technologický prvek, který je již v síti ŘSD zaveden. Pro napojení ostatních telematických zařízení bude použit Blok komunikace (BK).

Stanice MX nebo BK jsou umístěny v technologických skříních, které jsou vybaveny zdrojovou částí, optickým/metalickým rozhraním, rozvodem a řídicím modulem. Jsou umísťovány u portálů s dopravním značením nebo u jiných zařízení (meteostanice, kamera, ASD apod.).



Komunikační síť DIS obecně spojuje mezi sebou jednotlivé řídicí stanice MX nebo BK s propojením na řídicí centrum.

Komunikační skříně MX nebo BK budou umístěny v těchto km:

- S – 0,000 (přepojovací bod na st. 511)
- BK - 0,300 (vlevo)
- MX – 1,580 (vlevo)
- BK – 3,800 (vpravo)
- BK – 7,000 (vpravo)
- MX – 8,850 (vlevo)
- BK – 10,100 (vlevo)
- BK – 11,100 (vlevo)

#### **1.1.5.45. SO 499.2 Elektrické závory v km 0,7**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Do funkcí DIS spadá také provozní monitoring vybraných prvků technologického vybavení, jako jsou elektromotorické závory na obrotích vozidel údržby. Monitoring má za cíl zvýšit efektivitu údržby těchto technologií (např. archivace provozních cyklů, nebo provozních hodin) a také signalizovat poruchové stavy pro jejich včasné odstranění.

Další specifické stavy bude možné odvozovat např. z časových průběhů (dlouhá doba otevření závory, dlouhá prodleva mezi signálem závora zavřena – závora otevřena a naopak při přestavování, atp.) Tyto stavy budou textově, graficky a případně i akusticky signalizovány dispečerovi na provozním dispečinku SSÚD.

Systém monitoringu se sestává pouze ze sdělovacího kabelového propojení spojující svorkovnici signalizačních bezpotenciálových kontaktů el. mot. závor se sdělovací svorkovnicí v rozvaděči kabelových zakončení BK. Dále je součástí předmětného SO systém distribuce snímaných stavových dat na dispečerské pracoviště SSÚD a konfigurace vybavení (dovybavení) tohoto pracoviště dispečerským zařízením (HW a SW) pro tuto signalizaci.

Elektrické závory budou osazeny na sjezdech pro otáčení vozidel zimní údržby v těchto km:

- 0,630 (vlevo)
- 0,710 (vpravo)

#### **1.1.5.46. SO 499.5 Úpravy na dispečincích SSÚD**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Tento objekt řeší – integraci HW a SW technologie situované na SSÚD Rudná (centrální dispečerská pracoviště ŘDDT, ŘDTT a dispečink zimní údržby) a příslušného DO Policie ČR určené pro dohled a obsluhu telematických systémů DIS-SOS a napojených telematických aplikací objektů řady 490. Výhledově se předpokládá se napojení komunikační sítě ještě na určené středisko SSÚD Říčany (pokud bude zřízeno, potom v samostatné stavbě). Úpravy se předpokládají i na napojených sousedních SSÚD k tomuto úseku I-12 (SSÚD Poříčany a SSÚD Mirošovice). Na příslušných přípojných uzlech napojených na SSÚD budou propojeny optické kabely OK DIS (řeší SO 498). Systémy musí být po přidání dalšího úseku na D0 přenastaveny a překonfigurovány podle stavu nejnovější technologie v síti, aby mohla být zachována kompatibilita. Vzhledem k rychlému vývoji technologie je nutné využít nejprogresivnějšího systému v době realizace, aby byla časová rezerva pro další provoz a údržbu technologií.

#### **1.1.5.47. SO 499.6 Liniové řízení dopravy**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Liniové řízení dopravního proudu (LŘD) je jedna z telematických aplikací pomocí kterých lze dosáhnout harmonizace chování dopravního proudu na komunikacích. Jedná se o systém,



který je tvořen automatickými detektory dopravy (indukční smyčky), řídicím systémem a proměnnými značkami. Portály LŘD se umísťují podle potřeby nejdále však po 2 km a PDZ lze rozdělit na: zákazové, výstražné, se zn. udávajícími vzdálenost a délku úseku a zobrazující nejvyšší dovolenou rychlost a dále světelné signály vjezdu do jízdních pruhů a zn. zobrazující nebezpečí smyku, kolony, náledí, mlhy a nehody. Pomocí tohoto efektivního řízení se dosahuje velmi vysokého efektu ve zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu i ve zvýšení propustnosti komunikace.

ŘSD ČR jako investora této akce vede k realizaci informačního systému s použitím proměnného dopravního značení (PDZ) ten fakt, že právě proměnným značením, vycházejícím z ostatních silničních dat reagujících na bezprostřední podněty docílí zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Portály pro liniové řízení budou umístěny tak, aby případně zobrazované dopravní informace mohly být řidičem využity pro správný, plynulý a bezpečný provoz na příjezdu do Prahy a k D0.

LŘD tedy slouží k dopravně inteligentnímu řízení provozu na konci komunikace I/12, kde může docházet k nepředvídatelným kolizím a náhlým kolonám.

Portály LŘD budou osazeny (vlevo) v těchto km:

km 0,580

km 2,024

km 3,321

km 4,647

#### **1.1.6. Objekty trubních sítí (řada 500)**

##### **1.1.6.1. SO 510.1 Přeložka plynovodu VTL DN 100 v km 6,00**

Předpokládaný následný správce: Pražská plynárenská distribuce a.s.

Stávající potrubí VTL DN 100 č. 185 propojuje VVTL Šibřina RS 403 (regulační stanice) s VTL Rohožník (Újezd n/L) RS 342. Plynovod je ve správě PPD a.s.

Přeložka VTL plynovodu bude realizována mimo topné období (květen-září), kdy je dle zástupce PPD a.s. možné VTL plynovod odstavit mimo provoz.

Stávající ocelový VTL plynovod OC DN 100 bude v délce 63,0 m nahrazen novým VTL plynovodem OC DN 100. Na obou koncích bude plynovod propojen se stávajícím plynovodem OC DN 100 (2x propoj OC 100/OC 100). Nové potrubí překládaného plynovodního řadu bude pod nově navrženou komunikací vedeno v chráničce OC DN 200 – dl.48,0m. Stávající plynovodní potrubí bude zrušeno vytěžením ze země v délce 63,0 m. Přeložka VTL plynovodu bude realizována v otevřeném výkopu a s minimálním krytím ochranného potrubí 1,0m.

##### **1.1.6.2. SO 510.2 Rezervní potrubí OC DN 100 v km 6,00**

Předpokládaný následný správce: Pražská plynárenská distribuce a.s.

Stávající potrubí VTL DN 100 č. 185 propojuje VVTL Šibřina RS 403 (regulační stanice) s VTL Rohožník (Újezd n/L) RS 342. Plynovod je ve správě PPD a.s.

Uložení rezervního potrubí VTL plynovodu bude realizována mimo topné období (květen-září), kdy je dle zástupce PPD a.s. možné VTL plynovod odstavit mimo provoz.

Spolu s realizací nové přeložky plynovodního řadu v rámci SO510.1 – Přeložka VTL DN100 v km 6,0, bude pod novou komunikací souběžně položeno rezervní potrubí OC DN 100 – dl. 66,5 m v chráničce OC DN 200 - dl.50,0 m, které bude před na obou koncích před objektem SO510.1 zaslepeno. Uložení rezervního potrubí plynovodu bude realizována v otevřeném výkopu a s minimálním krytím ochranného potrubí 1,0m.

##### **1.1.6.3. SO 511 Přeložka plynovodu VTL DN 80 v km 8,13**

Předpokládaný následný správce: NET4GAS, s.r.o.

V rámci SO 511 je navržena přeložka stávajícího VTL plynovodu - potrubí OC DN 80 (délka

překládaného potrubí cca 84,0). Nová trasa přeložky VTL plynovodu – potrubí OC DN 80- dl. 117,0 bude křížit novou komunikaci v kolmém směru. Přeložka plynovodního řadu bude realizována jako „suchovod“ a bude zprovozněna přepojením na stávající potrubí až po realizaci všech jejích částí.

V LB1 a v LB7 bude nové potrubí OC 80 přepojeno na stávající VTL plynovod. Potrubí přeložky bude pod novou komunikací (úsek LB2-LB7) vedeno v ocelové chráničce DN 300 dl. 58,7m. Na obou koncích chráničky bude osazena číhačka. Spolu s přeložkou VTL plynovodu bude realizována přeložka stávající kabelu protikorozi ochrany. Přeložka VTL plynovodu bude realizována v otevřeném výkopu a s minimálním krytím potrubí 1,0m.

V případě, že správcem zařízení nebude v řešeném úseku umožněná odstávka stávajícího VTL plynovodu trasovými uzávěry a snížení tlaku plynu na ochranný přetlak 0,3-2,3 kPa budou použity speciální stoplovací zařízení. Odstávka a realizace VTL plynovodu bude mimo topné období (květen-září).

#### **1.1.6.4. SO 520 Přeložka plynovodu STL DN 100 v km 9,05**

Předpokládaný následný správce: RWE a.s.

Stávající ocelové potrubí STL DN 100 propojuje Škvorec – Újezd n/Lesy. Plynovod je ve správě Gasnet. V rámci tohoto objektu je navržena přeložka z potrubí PE 110 v dl. 174,0 m. Potrubí je pod nově navrženou komunikací vloženo do chráničky PE 315 dl. 80,0 m. U tohoto objektu dojde zároveň ke zrušení stávajícího ocelového potrubí DN 100 v celkové délce 123,0 m.

Projektant doporučuje instalaci rezervní chráničky a to z důvodu zachování plynulé dopravy v případě havárie plynovodního potrubí.

#### **1.1.6.5. SO 521 Přeložka plynovodu STL DN 90 v km 6,73**

Předpokládaný následný správce: NET4GAS, s.r.o.

Stávající potrubí STL dn 90 (PE) vedené podél východního okraje silnice III/01212 propojuje obec Květnice – obytný soubor Na Ladech, kde je ukončen zaslepením. Plynovod je ve správě PPD, a.s. Vzhledem k tomu, že plynovod kříží přeložku silnice I/12 v prostoru budoucí MÚK Květnice je nezbytné jej přeložit do nové polohy.

Stávající STL plynovod PE 90 bude v délce 439,80 m nahrazen novým STL plynovodem PE 90. V LB1 bude plynovod propojen se stávajícím plynovodem STL PE90 (propoj PE 90/PE 90). V LB13 bude potrubí ukončeno zaslepením a bude zde realizován odřuk a vyvedení signalizačního vodiče. V LB12 bude proveden propoj na stávající STL plynovodní řad PE90 - dl. 5,0m. Potrubí překládaného plynovodního řadu bude pod nově navrženou komunikací vždy vedeno v chráničce PE 225. Na trase plynovodní přeložky bude realizováno 7 chrániček. U chrániček delších než 20 m, bude číhačka osazena na obou koncích. Přeložka STL plynovodu bude realizována v otevřeném výkopu a s minimálním krytím potrubí 1,0m. Zrušeno bude stávající plynovodní potrubí o délce 419,5 m.

#### **1.1.7. Objekty pozemních staveb (řada 700)**

##### **1.1.7.1. SO 760 Zemní val v km 0,37 – 0,84 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 452 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 0,37 – 0,84 za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě I/12 Běchovice.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 5 m nad niveletu vozovky (celková výška valu nad stávajícím terénem dosahuje výšky cca 11,5 m).

Val v jeho východní části kříží přeložka vedení VVN 110 kV (*Vedení 110 kV Malešice – Běchovice – Měcholupy SO 02 a Vedení 110 kV Běchovice – Říčany*) a vedení VVN 220 KV (SO 401).

**1.1.7.2. SO 761      Protihluková stěna v km 0,740 – 0,851 vlevo**Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	111 m
<i>Výška</i>	4,0 m
<i>Materiál</i>	Pohltivý
<i>Založení</i>	Piloty

**1.1.7.3. SO 762      Protihluková stěna v km 1,021 – 1,085 vlevo**Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	64 m
<i>Výška</i>	4,0 m
<i>Materiál</i>	Pohltivý
<i>Založení</i>	Piloty

**1.1.7.4. SO 763      Zemní val km 0,99 – 1,46 vlevo**Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 465 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 0,99 – 1,46 za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě městské části Praha – Běchovice.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 5,1 m nad niveletu vozovky (celková výška valu nad stávajícím terénem dosahuje výšky cca 11,5 m).

**1.1.7.5. SO 764      Protihluková stěna v km 1,454 – 1,614 vlevo**Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	150 m
<i>Výška</i>	4,0 m
<i>Materiál</i>	Pohltivý
<i>Založení</i>	Piloty

**1.1.7.6. SO 765.1      Protihlukový val u MÚK Květnice**Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

Zemní val v délce cca 605 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 6,23 – 6,75 vlevo (v místě odpojení MÚK od silnice I/12 je val veden podél větve A MÚK Květnice) za účelem ochrany přilehlé zástavby obce Květnice (část na Ladech) před hlukovou zátěží ze silnice I/12 a MÚK Květnice.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Do km 6,60 je výška valu 8,0 m nad niveletou vozovky, dále podél větve A MÚK Květnice je výška valu z prostorových důvodů (blízká zástavba) snížena na 4,5 – 4,0 m nad niveletu větve. Val je v celé své délce doplněn o protihlukovou stěnu (SO 765.2).

Pod zemním valem v prostoru odpojení větve A od silnice I/12 bude vybudován propustek DN 800.

**1.1.7.7. SO 765.2      Protihluková stěna na protihlukovém valu u MÚK Květnice**Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	346,73 (výška 1,5 m) + 244,36 (výška 3 m) = 591,09 m
<i>Výška</i>	Proměnná 1,5 – 3 m
<i>Materiál</i>	Jednostranně pohltivý
<i>Založení</i>	Patky

#### 1.1.7.8. SO 766 Protihluková opatření ve škole v Sibříně

Předpokládaný následný správce: obec Sibřina

Po uvedení stavby do předčasného užívání a ustáleného dopravního proudu bude provedeno kontrolní měření hluku na objektu. Jestliže dojde k překročení povolených hygienických limitů daných Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., bude přikročeno k realizaci protihlukových opatření, které bude spočívat ve výměně stávajícího oplocení objektu za plné.

#### 1.1.7.9. SO 767 Zemní val km 8,86 – 9,72

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, město Úvaly, obec Škvorec

Zemní val v délce cca 905 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 8,81 – 9,71 vlevo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě města Úvaly – Radlická Čtvrť, Pod Slovany.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 6 m nad niveletu vozovky (celková výška valu nad stávajícím terénem dosahuje výšky cca 7 m).

Vzhledem ke konfiguraci terénu bude s ohledem na umožnění odtoku vody kolem valu proveden v celé jeho délce na jeho severní straně příkop.

#### 1.1.7.10. SO 768 Zemní val km 9,76 – 9,95

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, město Úvaly, obec Škvorec

Zemní val v délce cca 194 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 9,76 – 9,95 vlevo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě města Úvaly – Na Slovanech, Pod Slovany.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 5,0 – 7,0 m nad niveletu vozovky (celková výška valu nad stávajícím terénem dosahuje výšky cca 8,5 m).

Na západním konci přiléhá k valu hrázka přelivného příkopu.

#### 1.1.7.11. SO 769.1 Zemní val km 2,51 – 3,37 vlevo

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 860 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 2,51 – 3,37 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k západní oblasti městské části Praha 21 (Újezd nad Lesy) (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 3,0 m).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### 1.1.7.12. SO 769.2 Zemní val km 3,38 – 3,65 vlevo

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 256 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 3,38 – 3,65 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k jihozápadní oblasti městské části Praha 21 (Újezd nad Lesy) (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena

v zářezu hloubky cca 3,0 m).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.13. SO 770.1 Zemní val km 2,55 – 3,38 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 863 m je navržen podél větve D MÚK Běchovice a podél hlavní trasy vpravo v jejím přibližném staničení 2,51 – 3,37 vpravo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k severozápadní oblasti městské části Praha – Koloděje (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 3,0 m).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Za jižní části valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržen příkop a přístupová cesta (SO 160).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.14. SO 770.2 Zemní val km 3,40 – 3,79 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 381 m je navržen podél hlavní trasy vpravo v jejím přibližném staničení km 3,40 – 3,79 vpravo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k severní oblasti městské části Praha – Koloděje (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 3,0 m).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Za jižní části valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržen příkop a přístupová cesta (SO 160).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.15. SO 771 Zemní val km 3,84 – 3,96 vpravo u MÚK Koloděje**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 114 m je navržen podél větve D MÚK Koloděje, což přibližně odpovídá staničení hlavní trasy km 3,84 – 3,96 vpravo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k severní oblasti městské části Praha – Koloděje (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 3,0 m, resp. větev D se směrem k hlavní trase zahlubuje do zářezu).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Za jižní částí valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržen příkop a přístupová cesta (SO 161).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.16. SO 772 Zemní val km 5,25 – 5,44 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, Lesy hl. m. Prahy

Zemní val v délce cca 193 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení



km 5,25 – 5,44 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k jižní oblasti městské části Praha 21 (Újezd nad Lesy) (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 3,0 m).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### 1.1.7.17. SO 773.1 Zemní val km 5,78 – 5,99 vlevo

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

Zemní val v délce cca 194 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 8,81 – 9,71 vlevo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě městské části Praha 21 (Újezd nad Lesy – sídliště Rohožník).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 8,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Za severní částí valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržen patní příkop.

Zemní val je rozdělen na dva stavební objekty (SO 773.1, 773.2 a 765) z důvodů vynechání zemního v oblasti vedení VTL plynovodu a přítoku Sibřinského potoka.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### 1.1.7.18. SO 773.2 Zemní val km 6,00 – 6,22 vlevo

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

Zemní val v délce cca 183 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 6,00 – 6,22 vlevo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě městské části Praha 21 (Újezd nad Lesy – sídliště Rohožník).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 8,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Za severní částí valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržen patní příkop.

Zemní val je rozdělen na tři stavební objekty (SO 773.1, 773.2 a 765) z důvodů vynechání zemního v oblasti vedení VTL plynovodu a přítoku Sibřinského potoka.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### 1.1.7.19. SO 773.3 Mobilní protihluková stěna v km 5,97 – 6,02 vlevo

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Délka	47 m
Výška	8 m – dle výšky valu (SO 773.1 a SO 773.2)
Materiál	Jednostranně pohltivý
Založení	Kotevní bloky

Mobilní protihluková stěna vyplňuje prostor mezi zemními valy. Zemní valy jsou v tomto místě přerušeny z důvodů přítomnosti VTL plynovodu. Vybudování zemního valu v celé délce by znamenalo větší rozsah přeložky a chráničky plynovodu. Díky mobilní PHS bude plynovod přístupný pro opravy a revize.

**1.1.7.20. SO 774.1 Zemní val km 5,65 – 6,00 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

Zemní val v délce cca 326 m je navržen podél hlavní trasy vpravo v jejím přibližném staničení km 5,65 – 6,00 vpravo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě obce Květnice.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 8,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Za jižní částí valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržena přístupová cesta (SO 162).

Zemní val je rozdělen na tři stavební objekty (SO 774.1, 774.2 a 774.3) z důvodů vynechání zemního v oblasti vedení VTL plynovodu a přítoku Sibřinského potoka.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

**1.1.7.21. SO 774.2 Zemní val km 6,01 – 6,29 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

Zemní val v délce cca 244 m je navržen podél hlavní trasy vpravo v jejím přibližném staničení km 6,01 – 6,29 vpravo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě obce Květnice.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 8,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Za jihozápadní částí valu (směrem od přeložky silnice I/12) je navržena přístupová cesta (SO 162).

Zemní val je rozdělen na tři stavební objekty (SO 774.1, 774.2 a 774.3) z důvodů vynechání zemního v oblasti vedení VTL plynovodu a přítoku Sibřinského potoka.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

**1.1.7.22. SO 774.3 Zemní val km 6,3 – 6,63 vpravo u MÚK Květnice**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Květnice

Zemní val v délce cca 325 m je navržen podél větve C MÚK Květnice a podél hlavní trasy vpravo v jejím přibližném staničení km 6,30 – 6,63 vpravo za účelem odclonění stavby směrem ke stávající zástavbě obce Květnice.

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 8,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem). Na konci valu (ve směru staničení) u MÚK Květnice výška snížena z důvodů přítomnosti ochranného pásma vodního zdroje.

Zemní val je rozdělen na tři stavební objekty (SO 774.1, 774.2 a 774.3) z důvodů vynechání zemního v oblasti vedení VTL plynovodu a přítoku Sibřinského potoka.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

**1.1.7.23. SO 774.4 Mobilní protihluková stěna v km 5,98 – 6,03 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	48 m
<i>Výška</i>	8 m – dle výšky valu (SO 774.1 a SO 774.2)
<i>Materiál</i>	Jednostranně pohltivý

**Založení****Kotevní bloky**

Mobilní protihluková stěna vyplňuje prostor mezi zemními valy. Zemní valy jsou v tomto místě přerušeny z důvodů přítomnosti VTL plynovodu. Vybudování zemního valu v celé délce by znamenalo větší rozsah přeložky a chráničky plynovodu. Díky mobilní PHS bude plynovod přístupný pro opravy a revize.

**1.1.7.24. SO 775 Zemní val km 7,56 – 7,83 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Dobročovice

Zemní val v délce cca 267 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 7,56 – 7,83 vpravo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k severní části obce Dobročovice (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena na stávajícím terénu).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 5,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

**1.1.7.25. SO 776 Zemní val km 8,23 – 8,46 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Dobročovice, město Úvaly

Zemní val v délce cca 222 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 8,23 – 8,46 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k jižní části města Úvaly – Radlická čtvrť (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 3,0 m).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je 3,0 m nad stávající terén (celková výška nad niveletou vozovky cca 6,0 m).

Mezi SO 776 a SO 767 není val navržen, neboť v této oblasti je přeložka silnice I/12 navržena v zářezu hloubky cca 5,0 m)

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

**1.1.7.26. SO 777.1 Zemní val ve větvi C MÚK Škvorec**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Zemní val v oku větve MÚK Škvorec je navržen za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k severní části obce Škvorec (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v úrovni stávajícího terénu).

Výška valu je 5,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem) hlavní trasy. Na SO 777.1 je navázána protihluková stěna v rámci SO 205 a následně v rámci SO 777.2.

**1.1.7.27. SO 777.2 Protihluková stěna v km 10,25 – 10,29 vpravo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	42,71 m
<i>Výška</i>	5,0 m
<i>Materiál</i>	Odrázivý
<i>Založení</i>	Piloty

**1.1.7.28. SO 778.1 Zemní val km 10,35 – 10,63 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Škvorec, město Úvaly

Zemní val v délce cca 295 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení

km 10,35 – 10,63 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k jižní části města Úvaly – Na Slovanech (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky cca 0 – 4,0 m) a především k ochraně budoucí zástavby v rozvojové oblasti (obytný soubor Hostín).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 8,0 m nad niveletou vozovky (celková výška nad stávajícím terénem 3,0 – 8,0 m). V začátku v souběhu s křižovatkou větví B MÚK Škvorec výška zemního valu snížena na 6,5 m nad niveletu silnice I/12.

Do poloviny zemního valu (ve směru staničení) je na severní části (vně přeložky silnice I/12) navržen patní příkop.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.29. SO 778.2 Zemní val km 10,67 – 11,02 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, město Úvaly

Zemní val v délce cca 314 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 10,67 – 11,02 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k východní části města Úvaly – Na Slovanech, Hostín (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v zářezu hloubky až 4,0 m a přechází do násypu výšky až 3,5 m) a především k ochraně budoucí zástavby v rozvojové oblasti (obytný soubor Hostín).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 6,4 m nad niveletou vozovky (celková výška nad stávajícím terénem až 10,0 m – komunikace je v části úseku se zemním valem vedena na násypu). Na začátku (ve směru staničení) zemního valu je výška nad niveletou vozovky až 9,0 m (v kombinaci se zářezem zemního tělesa přeložky silnice I/12).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.30. SO 778.3 Zemní val km 11,03 – 11,08 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, město Úvaly, KSÚS Středočeského kraje

Zemní val v délce cca 38 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 11,03 – 11,08 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k východní části města Úvaly – Na Slovanech, Hostín (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v násypu 4,0 m) a především k ochraně budoucí zástavby v rozvojové oblasti (obytný soubor Hostín).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 6,4 m nad niveletou vozovky (celková výška nad stávajícím terénem až 10,0 m – komunikace je v části úseku se zemním valem vedena na násypu). V místě styku s SO 127 sníženo na 5,7 m z důvodů napojení na zemní těleso samotné SO 127.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*.

#### **1.1.7.31. SO 778.4 Zemní val km 11,11 – 11,39 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, město Úvaly

Zemní val v délce cca 260 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 11,11 – 11,39 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k východní části města Úvaly – Hostín (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v úrovni stávajícího terénu) a především k ochraně budoucí zástavby v rozvojové oblasti (obytný soubor Hostín).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 6,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska*

*k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.*

#### **1.1.7.32. SO 778.5 Zemní val km 11,41 – 11,60 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, město Úvaly

Zemní val v délce cca 188 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 11,41 – 11,60 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k východní části města Úvaly – Hostín (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v úrovni stávajícího terénu) a především k ochraně budoucí zástavby v rozvojové oblasti (obytný soubor Hostín).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 6,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Od poloviny zemního valu (ve směru staničení) je na severní části (vně přeložky silnice I/12) navržen patní příkop. Na západním konci přiléhá k valu hrázka přelivného příkopu.

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.*

#### **1.1.7.33. SO 778.6 Zemní val km 11,61 – 11,75 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR, obec Tuklaty, město Úvaly

Zemní val v délce cca 118 m je navržen podél hlavní trasy vlevo v jejím přibližném staničení km 11,61 – 11,75 vlevo za účelem zlepšení odclonění stavby směrem k východní části města Úvaly – Hostín (přeložka silnice I/12 je v tomto úseku navržena v úrovni stávajícího terénu) a především k ochraně budoucí zástavby v rozvojové oblasti (obytný soubor Hostín).

Val je tvořen zemním tělesem se sklony svahu 1:2 a šířkou v koruně 4,0 m.

Výška valu je minimálně 6,0 m nad niveletou vozovky (čemuž odpovídá i celková výška valu nad stávajícím terénem).

Zemní val byl doplněn v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.*

#### **1.1.7.34. SO 778.7 Protihluková stěna v km 10,98 – 11,06 vlevo**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

<i>Délka</i>	18,95 + 33,05 = 52 m
<i>Výška</i>	5,0 m
<i>Materiál</i>	Jednostranně pohltivý
<i>Založení</i>	Piloty

### **1.1.8. Objekty úpravy území (řada 800)**

#### **1.1.8.1. SO 801 Vegetační úpravy hlavní trasy**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Při realizaci je nutno dodržet Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, kapitola 13 – vegetační úpravy (TKP), Zvláštní technické a kvalitativní podmínky (ZTKP) a všechny předpisy uvedené v TKP a ZTKP jako závazné. Zeleň nesmí zakrývat informační tabule a dopravní značky, zasahovat do ochranných pásem sítí technického vybavení, zejména se nesmí vysazovat nad drenážemi, odvodňovacím potrubím, kabely apod., s ohledem na jejich prohlídky, obnovu a údržbu. Rovněž musí být zachovány rozhledové poměry dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Výsadby jsou navrženy s ohledem na tyto podmínky, ale při realizaci musí být vedení sítí technického vybavení prověřeno.

Projekt vegetačních úprav bude již zohledňovat aktualizované požadavky ŘSD na realizaci výsadeb (např. spon výsadby stromů 11 m). Jde zejména o uspořádání výsadeb, použití nepůvodních druhů, estetiku výsadeb v blízkosti intravilánu apod.



Přesná druhová skladba bude řešena až v rámci následující stupně projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení – DSP).

V souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* jsou požadavky na druhovou skladbu následující:

- nepoužívat nepůvodní dřeviny a keře,
- druhy dřevin a keřů musí na všech lokalitách, kde budou prováděny sadové úpravy, voleny s ohledem na jejich původ (autochtonní), a konkrétní (lokální) stanovištní podmínky a místní krajinný ráz tak, aby bylo zajištěno rychlé zapojení silnice do okolní krajiny,
- pro výsadby přednostně použít dřeviny se zapěstovanou korunou a obvodem kmene minimálně 10 – 12 cm, a to zejména v km 0,00 – 7,90 s tím, že v tomto prostoru bude výsadba dřevin doplněna o druhově vhodné keřové patro. Menší dřeviny mohou být použity v místech, kde zeleň nebude mít primárně význam z hlediska ochrany krajinného rázu,
- při návrhu druhové skladby zohlednit účinnost stromů a keřů k eliminaci částic PM<sub>10</sub>, resp. PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyrenu. Při navrhování liniových a skupinových prvků zeleně zajistit zastoupení neopadavých jehličnatých dřevin min. 20 % v rámci druhové skladby dřevin a dále zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény,
- náhradu za dočasně odstraněnou zeleň, zejména podél vodních toků, navrhnout a vysadit s ohledem na zachování liniového charakteru zeleně s důrazem na použití v místech původních druhů dřevin,
- v rámci minimalizace vlivů na krajinný ráz vypracovat návrh vegetačních úpravy (přírodním charakterem), pokud to bude z technického hlediska možné, všech doprovodných prvků, např. doplňování protihlukových stěn popínavými rostlinami.

Náhrada uhynulých jedinců musí být provedena minimálně dle velikostních parametrů stanovených projektovou dokumentací.

Součástí projektu musí být v dalším stupni (DSP) plán údržby zeleně k zajištění její trvalé udržitelnosti.

V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DSP) zpracovat HMG realizace částečných výsadeb s ohledem na HMG stavebních prací ve snaze realizovat maximální možný rozsah výsadeb již v průběhu realizace záměru).

Pro sadové úpravy protihlukových valů používat kvalitní vzrostlé sazenice dřevin a keřů.

#### **1.1.8.2. SO 802 Vegetační úpravy DUN a RN**

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Pro vegetační úpravy DUN a RN bude rozhodující jejich estetické začlenění do krajiny při zachování jejich funkčnosti.

Přesná druhová skladba bude řešena až v rámci následující stupně projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení – DSP). Při návrhu druhové skladby je nutné dodržet požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* (viz SO 801).

Součástí projektu musí být v dalším stupni (DSP) plán údržby zeleně k zajištění její trvalé udržitelnosti.

V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DSP) zpracovat HMG realizace částečných výsadeb s ohledem na HMG stavebních prací ve snaze realizovat maximální možný rozsah výsadeb již v průběhu realizace záměru).

#### **1.1.8.3. SO 806 Vegetační úpravy ostatních komunikací**

Předpokládaný následný správce: dle správce komunikace

Ostatní komunikace budou většinou upraveny v souladu s jejich současným využitím, zejména tam kde budou navazovat na stávající doprovodnou zeleň komunikací.

Přesná druhová skladba bude řešena až v rámci následující stupně projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení – DSP). Při návrhu druhové skladby je nutné dodržet požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* (viz SO 801).

Součástí projektu musí být v dalším stupni (DSP) plán údržby zeleně k zajištění její trvalé udržitelnosti.

V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DSP) zpracovat HMG realizace částečných výsadeb s ohledem na HMG stavebních prací ve snaze realizovat maximální možný rozsah výsadeb již v průběhu realizace záměru).

#### 1.1.8.4. SO 807 Ostatní vegetační úpravy

Předpokládaný následný správce: dle příslušnosti ke katastrálnímu území

Pod ostatní vegetační úpravy budou zahrnuty zejména výsadby na křížení komunikace s prvky ÚSES. Výsadby budou uspořádány tak, aby zatraktivnily možný nástup migrujících živočichů do migračních prvků.

Přesná druhová skladba bude řešena až v rámci následující stupně projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení – DSP). Při návrhu druhové skladby je nutné dodržet požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* (viz SO 801).

Součástí projektu musí být v dalším stupni (DSP) plán údržby zeleně k zajištění její trvalé udržitelnosti.

V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DSP) zpracovat HMG realizace částečných výsadeb s ohledem na HMG stavebních prací ve snaze realizovat maximální možný rozsah výsadeb již v průběhu realizace záměru).

#### 1.1.8.5. SO 808 Náhradní výsadba

Předpokládaný následný správce: dle příslušnosti ke katastrálnímu území

Objekty náhradní výsadby budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Rozsah a lokality budou určeny na základě dispozic orgánů ochrany přírody. Jako vhodné území se předpokládají prvky ÚSES a přírodní památka Litožnice. Náhradní zalesnění se neuvažuje vzhledem k minimálním záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Dočasné odnímané PUPFL budou rekultivovány zpět do původního stavu.

Přesná druhová skladba bude řešena až v rámci následující stupně projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení – DSP). Při návrhu druhové skladby je nutné dodržet požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* (viz SO 801).

V souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* musí být kompenzační výsadba zeleně podél záměru provedena na ploše minimálně 33 ha. Na uvedené ploše bude realizována výsadba cca 3 000 – 4 000 autochtonních druhů stromů a cca 4 000 – 5 000 m<sup>2</sup> druhově autochtonních keřových porostů, odpovídajícím stanovištním podmínkám, s ohledem na požadavky bezpečnosti provozu na komunikacích a krajinného rázu. Podle metodiky používané na výpočet kompenzací benzo(a)pyrenu k 03/2017 toto množství stromů a keřů zajistí i při započítání náhrady za kácené porosty s více jak dvojnásobnou rezervou eliminaci celého příspěvku benzo(a)pyrenu po zprovoznění navrhované komunikace.

Součástí projektu musí být v dalším stupni (DSP) plán údržby zeleně k zajištění její trvalé udržitelnosti.

V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DSP) zpracovat HMG realizace částečných výsadeb s ohledem na HMG stavebních prací ve snaze realizovat maximální možný rozsah

výsadeb již v průběhu realizace záměru).

#### 1.1.8.6. SO 810 Smýcení lesních porostů

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt smýcení lesních porostů zahrnuje kácení lesní porostů v plochách trvalého a dočasného záboru stavby na pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Trasa komunikace se dotkne lesních pozemků v pěti katastrálních územích a to Koloděje, Květnice, Újezd n. Lesy, Dobročovice a Úvaly.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou zasaženy stavbou minimálně. Jedná se o svah nad Rokytkou, cíp lesa nad Sibřinským potokem, cíp lesa podél bezejmenného přítoku Výmoly a cíp lesa podél stáv. sil. I/12 v místě stáv. křižovatky se sil. III/01212 a v místě rozšíření sil. III/01212. Ve všech případech se trasa silnice PUPFL dotýká minimálně.

Seznam kácených dřevin bude zpracován k dokumentaci pro stavební povolení na základě zpracovaného Dendrologického průzkumu.

#### 1.1.8.7. SO 811 Smýcení mimolesní zeleně

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt smýcení mimolesní zeleně zahrnuje všechny kácené stromy a keře v trvalém a dočasném záboru stavby mimo PUPFL.

Trasa komunikace se dotkne zeleně především v místech křížení se stávajícími komunikacemi a polními cestami kde se jedná převážně o staré výsadby ovocných stromů, ale i o mladší výsadby okrasných dřevin.

Jiná situace je na volných plochách většinou při křížení komunikace s vodotečemi. Tady se v některých místech nachází hodnotná zeleň (např. duby nad Výmolou). Ale i ostatní zeleň, byť na první pohled z dendrologického hlediska nehodnotná, má svoji polohou v jinak zemědělsky využívané krajině svůj nesporný přírodní význam, a to zejména jako prostředí pro hnízdění ptáků, ale i možností úkrytu zvěře a v neposlední řadě jako prostředí pro chráněné druhy obratlovců a brouků.

V souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* se musí kácení dřevin přednostně provádět mimo vegetační období, dobu mimo vegetačního období stanoví ekologický dozor na základě konkrétních klimatických podmínek v roce, kdy bude kácení prováděno. Kácení dřevin se nesmí provádět v období hlavního hnízdění ptáků, které je v tomto území stanoveno od 20. 3. do 30. 6. V zimním období je zakázáno kácet doupné stromy užívané k prezimování. Termín kácení doupných stromů stanoví biologický (ekologický) dozor.

Seznam kácených dřevin bude zpracován k dokumentaci pro stavební povolení na základě zpracovaného Dendrologického průzkumu.

#### 1.1.8.8. SO 812 Odhumusování a příprava ploch trvalého záboru

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

V rámci objektu dojde k sejmutí kulturních vrstev trvalých záborů stavby.

Dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu je při stavební činnosti nařízeno skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popřípadě i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy na celé dotčené ploše a zajistit jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF, pokud v odůvodněných případech tento orgán neudělí výjimku z povinnosti provést skrývku uvedených zemin.

Při provádění skrývky humusového horizontu je nutno zabezpečit, aby při shrnování nedošlo ve větším množství k přibírání níže uloženého horizontu. Taktéž nesmí být přibírán materiál příkopů, popř. krajnic tam, kde se navrhovaná komunikace kříží se stávajícími komunikacemi. Materiály humusového horizontu a níže uloženého zúrodnění schopného horizontu musí být na

deponiích ukládány zvlášť. Skrytou zeminu je možno ukládat na deponiích nebo převážet přímo na plochy k využití. Při ukládání na deponie je nutno provést zabezpečení proti nadměrné erozi. Při uložení na deponii déle než 1 rok je třeba deponie zatravnit. Při skrývání, manipulaci a ukládání skryté zeminy na deponie je nutno zabezpečit, aby nedošlo k její kontaminaci.

#### 1.1.8.9. SO 813 Odhumusování a příprava ploch dočasného záboru

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

V rámci objektu dojde k sejmutí kulturních vrstev dočasných záborů stavby.

Při provádění je nutno postupovat dle pravidel pospaných v SO 812.

Rekultivace ploch dočasného záboru je součástí SO 831.

#### 1.1.8.10. SO 830 Rekultivace zrušených komunikací

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt řeší rekultivace ploch původních vozovek silnic a polních cest, které se stavbou ruší.

Jedná se o zůstatkové plochy níže uvedených v rámci stavby překládaných komunikací:

- účelová komunikace Běchovice – Tábor (km 1,45 hl. trasy),
- silnice III/0126 (km 2,5 hl. trasy),
- polní cesta Újezd n. Lesy – „Na Skalce“ (km 4,3 – 4,4 hl. trasy),
- silnice III/01210 P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Sibřina (km 5,5 hl. trasy)
- polní cesta „Rohožník“ – Dobročovice (km 7,4 – 7,6 hl. trasy),
- silnice I/12 (km 11,9 – 12, 1 hl. trasy).

#### 1.1.8.11. SO 831 Rekultivace ploch dočasného záboru

Předpokládaný následný správce: bez následného správce

Objekt řeší technickou rekultivaci ploch dočasného záboru (manipulační plochy, plochy pro zařízení stavení apod.).

V rámci objektu dojde ke znovu rozproštění kulturních vrstev dočasných záborů v tloušťce dle původní skryvky dané pedologickým průzkumem.

#### 1.1.8.12. SO 860 Oplocení silnice

Předpokládaný následný správce: ŘSD ČR

Objekt řeší oplocení přeložky silnice I/12. Oplocení bude provedeno v souladu s PPK-PLO (ŘSD ČR, 08/2017).

Oplocení bude umístěno po obou stranách silnice v celé její délce. Oplocení komunikace bude řešeno v návaznosti na mostní objekty, propustky, DUN, RN apod. Oplocení bude zpravidla umístěno 0,5 m před hranicí majetkové hranice ŘSD ČR. Součástí oplocení budou branky dle výkresu opakovaného řešení R 89. Plot bude z drátěného pletiva napnutého na ocelových sloupcích. Pletivo bude pozinkované. Sloupky budou z hladkých ocelových trubek. Na koncích plotu a ve směrových lomech budou vzpěry.

Výška pletiva nad terénem bude 2,0 m.

V místě DUN a RN bude v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* oplocení zvýšeno o cca 8-10 cm nad terén z důvodů umožnění migrace drobných živočichů.

Detaily oplocení budou řešeny v dalším stupni PD.

## 2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Telematické systémy (ITS) slouží na silnicích a dálnicích k předávání dopravních informací řidičům a pro sběr provozních informací správci a dále pro zlepšení výkonu správy na uvedené komunikaci a přilehlých částech. Podle požadavku správce je nutné pro uvedené činnosti sladit

ITS technologie na Pražském okruhu (dále též D0) na stávajícím úseku 510 a připravované stavbě 511 s akcí „I/12 Běchovice - Úvaly“. Proto bude na úseku MÚK Dubeč – MUK Tuklaty připravena infrastruktura podle zvyklostí na dálnicích a rychlostních silnicích.

Do dalšího stupně PD musí investor vyřešit kompetence v údržbě předmětné komunikace a řízení dopravy (ná vazně na stávající nebo připravované úseky Pražského okruhu) z důvodu koncepce předávání informací (vč. monitoringu kamerového systému) dohledu a řízení PDZ, LŘD nebo Informačního portálu. V krajním případě by bylo nutné navržené technologie rozšířit o koncová zařízení a práce na dispečincích. Telematické systémy na stavbě je nutné komunikačně integrovat do určeného objektu SSÚD a DO PČR a dále do NDIC a dalších požadovaných center pro jejich efektivní řízení a vyhodnocování.

Celkový příkon nově zřizovaného veřejného osvětlení je 3,39 kW.

Přibližná roční spotřeba el. energie je 9,9 MWh.

Celkový příkon ostatních nových zařízení (dopravní telematika) je do 20 kW.

Přibližná roční spotřeba el. energie je 70 MWh.

## **2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

### **a) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů**

Jedná se o liniovou stavbu bez tunelů – netýká se.

### **b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.**

Jedná se o liniovou stavbu bez tunelů – netýká se.

### **c) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby.**

Jedná se o liniovou stavbu bez tunelů – netýká se.

### **d) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany**

Šířka jízdních pruhů bude v celém úseku minimálně 3,00 m.

Konstrukční vrstvy komunikace jsou dostatečně únosné pro pohyb vozidel požární ochrany.

V rámci stavby nejsou navrženy žádné nové nástupní plochy. Samotný charakter stavby (liniová stavba bez tunelů) nevyžaduje zřízení nástupních ploch.

Rekonstrukcí komunikace nebudou měněny nástupní plochy požární techniky ani odběrná místa požární vody. Řešení evakuace osob a zvířat není s ohledem na charakter stavby řešeno.

Stavba splňuje požadavky ČSN 73 0802.

## **2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

## **2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.**

Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí a zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) nejsou



s ohledem na charakter stavby řešeny.

Problematika protihlukových opatření je podrobně řešena v hlukové studii v přílohách DUR. Opatření jsou navržena tak, aby byly plněny hygienické limity. Obdobně znečišťování ovzduší novým liniovým zdrojem bylo posouzeno v rozptylové studii, která prokázala plnění imisních limitů. Ze Stanoviska EIA vyplývá, že z pohledu zlepšení kvality ovzduší v širším zájmovém území je třeba jako kompenzační opatření vysadit stromy a keře v rozsahu SO 808.

## **2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Stavba se nachází v oblasti nízkého až středního radonového indexu podloží. Vzhledem k charakteru stavby (liniová stavba, neexistence pobytových prostor) není třeba přijímat žádné opatření.

### **b) ochrana před bludnými proudy**

#### Zdroje bludných proudů:

Trasa přeložky silnice I/12 Úvaly má v blízkosti zdroje bludných proudů (BP), které jsou představovány tratí ČD se stejnosměrnou trakcí 3 kVss č.011 Praha – Kolín. Další zdroje bludných proudů lokálního významu představují liniová úložná zařízení jako jsou plynovody, vodovody a jejich ochrany. Přispívají zde též rozvody silových sítí i proudy zemního charakteru.

#### Ochranná opatření:

- byly odpovědně provedeny spodní železobetonové konstrukce tím, že bude kladen důraz na dostatečné překrytí výztuže betonem – doporučujeme 50 mm, resp. minimálně 40 mm v závislosti na aplikaci sekundární ochrany. Beton by měl být hutný, bez trhlin a pórů, nepropustný a odolný po dobu životnosti stavby (viz. ČSN EN 206 -1). Je potřeba používat nevodivé nebo betonové distanční podložky (primární ochrana kap.5.2 – TP124),
- významným prvkem ochrany proti vlivu bludných proudů je též použití sekundární ochrany na hotovém betonovém díle i jako ochrana proti zemní vlhkosti, či lokálním účinkům podzemní vody – impregnace, fólie, nátěry. V případě použití sekundární ochrany je potřeba zvolit prostředek se zaručenými elektrickými vlastnostmi (měrný izolační odpor). Volba sekundární ochrany je zásadním způsobem závislá na návrhu uzemňovací soustavy v návaznosti na ochraně proti nebezpečnému dotykovému napětí a přepětí. Sekundární ochrana kap.5.3 – TP124,
- navazující kovová liniová zařízení v podmínkách III. stupně agresivity (ČSN) je nutné chránit zesílenou izolací. Kvalitu izolace lze ověřit jiskrovou zkouškou a dodržet ji i u svařovaných spojů, armatur, tvarovek a dalších souvisejících zařízení. Izolace nesmí být mechanicky porušena. Nejvýhodnější se z hlediska koroze ukazuje použití celoplastových kabelů, či trub z plastů,
- je potřeba též omezit vliv bludných proudů pomocí elektrického oddělení navazujících liniových zařízení izolačními spojkami apod. Toto se týká i zábradelního / svodnicového systému v návaznosti na konstrukci svodidel. Např. pro svodidla NH4 jsou vhodné úpravy uvedeny v technických podmínkách TP167 v kap.7.7 – Dilatační styk elektricky izolovaný,
- pro objekty 201, 205, 211, 215, 216, 217, 223, 224 (stupeň 4 dle TP124) je potřeba navíc uplatnit ochranná opatření dle kap.5.4 (TP 124) konstrukční opatření včetně provaření výztuže a realizaci kontrolních měřících bodů,
- je potřeba koordinovat ochranná opatření proti vlivu bludných proudů a případné využití železobetonových konstrukcí jako zemničů a dále při řešení ochrany proti

přepětí a nebezpečnému dotykovému napětí.

### c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavba se nenachází v oblasti seizmické aktivity.

### d) ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem.

### e) protipovodňová opatření

Téměř celá trasa je mimo záplavová území všech dotčených vodotečí, vyjma spodních staveb mostních objektů budované přes tyto vodoteče, přičemž návrh mostních objektů plně respektuje potřebné podmínky pro průtok vody při povodních, dále vyjma retenční nádrže RN č.1, jejíž návodní líc hráze částečně zasahuje záplavové hranice Q100 a obslužnou komunikaci RN č.4 vedenou v okolí Výmoly také zasahuje záplavová hranice Q100 a Q20. Vzhledem k tomu, že objekty jsou zasaženy jen okrajově, nepředpokládá se zvláštní ochrana těchto objektů.

### f) ochrana před ostatními účinky

Stavba se nenachází v oblasti poddolovaného území.

Hodnoty agresivity spodní vody nebyla zjištěna.

Stavba se nenachází v oblasti aktivní sesuvů půdy.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

## 3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

### a) napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

#### Automobilová doprava

Stavba bude napojena na veřejnou komunikační síť. V ZÚ bude napojena na Pražský okruh (stavbu 511), v KÚ na stáv. sil. I/12. V místech mimoúrovňových křižovatek (dále jen MÚK) budou na nově přeložené silnici napojeny křižující silnice II. a II. třídy. Další silnice III. třídy a polní cesty budou přes přeložku převedeny nadjezdy.

MÚK Dubeč (Pražský okruh, stavba 511) ZÚ

Pražský okruh,  
Štěrboholská radiála,

není součástí stavby.

MÚK, které jsou součástí předmětné stavby:

MÚK Běchovice	km 2,495	sil. III/0126
MÚK Koloděje	km 3,808	sil. III/33310
MÚK Újezd n. Lesy	km 5,155	sil. III/33313
MÚK Květnice	km 6,775	sil. III/01212
MÚK Škvorec	km 10,192	sil. II/101
MÚK Tuklaty	km 11,919 a 12,075	sil. I/12, výhledově II/101

#### Veřejná doprava

V předmětném území je po stáv. komunikacích vedeno několik linek PID.

Na území hl. m. Prahy se jedná zejména o ul. Českobrodskou (sil. I/12), ul. Do Říčan a

Stroújezdská – V lipách (sil. III/33310).

Na území Středočeského kraje se jedná o sil. III/01212 (Újezd n. Lesy – Květnice), sil. III/01215 (Úvaly – Dobročovice) a sil. II/101 (Úvaly – Škvorec).

Po sil. I/12 jsou také vedeny dálkové autobusové linky různých dopravců.

Stavba není v kolizi s žádnou kolejovou dopravou.

V KÚ se v prostoru MÚK Tuklaty přibližuje k žel. trati č. 011 (Praha – Kolín), ale nachází se mimo ochranné pásmo dráhy.

#### Cyklistická a pěší doprava

Stavba, jak hl. trasou, tak přeložkami ostatních silnic, křížuje následující značené cyklotrasy:

Páteřní cyklotrasy (I. třída):

- A50 (tzv. Pražské kolo), v systému celostátního značení 8100 v úseku Újezd n. Lesy – Koloděje. Trasa je v daném úseku vedena po stezce společné pro pěší (SO 135), fyzicky oddělené od přeložky sil. III/33310.

Hlavní cyklotrasy (II. třída):

- A440 v úseku Běchovice – „Tábor“. Trasa vedena po účelové komunikace (SO 150).
- 8207 v úseku sídliště Rohožník – Květnice (Na Ladech) – Dobročovice. Trasa je vedena po přístupové cestě (SO 162).

Dále přeložka kříží neznačenou, avšak využívanou cyklostezku v úseku Újezd n. Lesy – Sibřina. Trasa je v daném úseku vedena po stezce společné pro pěší (SO 136) fyzicky oddělené od komunikace sil. III/33313.

Z pohledu pěších tras se v řešeném území nachází dva systémy, které se částečně překrývají:

- Trasy zajišťující běžně pěší vazby, propojující jednotl. obytné zóny (MČ, obce), zpřístupňující zastávky MHD a rekreační zázemí oblastí.
- Značené turistické trasy.

### **b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

#### Inženýrské sítě

V rámci stavby dojde ke kolizi se stáv. vedením podzemních a nadzemních inženýrských sítí (dále jen IS). IS budou upraveny nebo přeloženy. Objekty jsou řešeny samostatně v objektové skladbě řady 300 (vodohospodářské objekty), 400 (elektro a sdělovací objekty) a 500 (objekty trubních vedení).

## **4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

### **a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby**

V současné době je stávající silnice I/12 v úseku MČ Praha – Běchovice a městem Úvaly vedena v intravilánu (v zastavěném území) s velkým počtem úrovnových křížení, přičemž některá z nich jsou světelně řízená. Stávající silnice také vzhledem ke svému intravilánovému charakteru obsahuje přechody chodce a velký počet napojení okolních nemovitostí a zařízení (ČSPH, komerční budovy – obchody, areály drobného průmyslu apod.). Veškerý výše uvedený popis je typický pro komunikace průtahového charakteru, který je v případě vzrůstajících intenzit spojen s negativními dopady na kvalitu dopravy (snížení cestovní rychlosti), bezpečnosti

silničního provozu (zvýšení nehod), dopady na životní prostředí (např. zvýšené emise z důvodů kongescí a vyčkávání v křižovatkách) a zdraví obyvatel (hluk, emise, bezpečnost).

Vybudováním přeložky silnice I/12 vznikne kapacitní extravilánové spojení mezi SOKP (stavbami 510 a 511), Štěrboholskou spojkou a stávající silnicí I/12, čímž dojde k doplnění radiálně okružního systému pro obsluhu územní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje a snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/12.

Obsluha sídel podél silnice I/12 bude nově zajištěna 6 mimoúrovňovými křižovatkami, které umožní křížení silnice I/12 se silnicemi nižších tříd. Tyto mimoúrovňové křižovatky jsou doplněny nadjezdy, tak aby nedošlo k přerušení propojení jednotlivých obcí a sídelních útvarů.

V rámci navrženého úseku silnice I/12 nevzniknou žádné odpočívky ani ČSPH (v souladu s požadavkem *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*).

Bezbariérové opatření viz kapitola 4d).

## **b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Viz kapitola 3a).

## **c) doprava v klidu**

Předmětem této stavby není vznik žádných odstavných ani parkovacích ploch.

## **d) pěší a cyklistické stezky**

km 0,332	místní komunikace P. Běchovice – P. Dubeč (ulice Ke Křížkám) v rámci SO 134 vybudován samostatný pás pro chodce a cyklisty v šířce 4,00 m
km 1,634	úcelová komunikace P. Běchovice – Tábor v rámci SO 150 vybudována polní cesta (cyklotrasa A 440)
km 2,495	pěší a cyklistická stezka podél silnice III/0126 v rámci SO 138 vybudován samostatný pás pro chodce a cyklisty v šířce 3,00 m
km 3,384	polní cesta P. Újezd n. Lesy (Blatov) – P. Koloděje v rámci SO 151 vybudována stezka pro chodce a cyklisty s prostorem pro průjezd koní
km 3,808	pěší a cyklistická stezka podél silnice III/33310 v rámci SO 135 vybudován samostatný pás pro chodce a cyklisty v šířce 3,00 m (cyklotrasa A50/8100)
km 4,368	polní cesta P. Újezd n. Lesy – Sibřina (Na Skalce) v rámci SO 152 vybudována polní cesta
km 5,155	pěší a cyklistická stezka podél silnice III/33313 v rámci SO 136 vybudován samostatný pás pro chodce a cyklisty v šířce 3,00 m
km 6,775	chodník podél silnice III/01212 v rámci SO 137 vybudován samostatný pás pro chodce v šířce 2,00 m
km 7,084	příjezdová komunikace k DUN a RN č.4 u Výmoly v rámci SO 143 vybudována příjezdová cesta k DUN a RN, která také může sloužit pro pohyb chodců a cyklistů
km 7,484	polní cesta P. Újezd n. Lesy (Rohožník) – Dobročovice v rámci SO 155 vybudována polní cesta (cyklotrasa 8207)

km 10,633      polní cesta Úvaly (Na Slovanech) – Hradešín  
v rámci SO 158 vybudována polní cesta

Všechny přechody pro chodce i místa pro přecházení budou vybaveny prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu (snížená výška obruby).

## 5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH PRACÍ

V rámci stavby budou provedeny vegetační úpravy na svazích silničního tělesa a zemních valů, v plochá MÚK a navazujících místech v rámci trvalého záboru stavby. Vegetační úpravy jsou řešeny v samostatných objektech řady SO 800. Náhradní výsadba je řešena v rámci SO 808.

V rámci stavby budou v souladu s požadavky *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* vybudovány zemní valy, které zajistí vizuální oddělení silnice I/12 a snížení emitovaného hluku.

## 6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

### a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

#### Hluk:

Podrobně je problematika dopadu stavby na akustickou situaci řešena v hlukové studii, která je součástí DÚR. Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí přeložky I/12 nedochází vlivem provozu dopravy na samotné přeložce I/12 a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy 60/50 dB (den/noc). Navržená protihluková opatření u přeložky I/12 jsou dostatečná a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V celkové akustické situaci realizace přeložky nezpůsobí v místech nadlimitně zatížených další nárůst hladiny hluku. Při stávající I/12 dojde k významnému zlepšení akustické situace. V místech, kde dochází k nárůstu hladiny hluku se budou pohybovat vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pod hygienickými limity.

Díky vybudování protihlukových opatření bude vliv na akustickou situaci nevýznamný. Není třeba přijímat žádná další opatření nad rámec právních předpisů a požadavků Stanoviska EIA.

#### Ovzduší:

Podrobně je problematika dopadu stavby na znečištění ovzduší řešena v příspěvkové rozptylové studii, která je součástí DÚR. Vliv přeložky silnice I/12 na imisní situaci byl hodnocen v kontextu celkové dopravní situace v území. Do modelu výpočtu imisních příspěvků byly kromě emisí z automobilové dopravy na samotné přeložce silnice I/12 zahrnuty i emise z automobilové dopravy na okolní komunikační síti, která bude realizací záměru ovlivněna. Nejvyšší imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek byly vypočteny v oblasti Štěrboholské spojky, Pražského okruhu a budoucí křižovatky přeložky silnice I/12 s SOKP. Příspěvky jsou podlimitní. V oblasti nejbližší obytné zástavby nacházející se v blízkosti přeložky I/12 (budou jí dominantně ovlivněny) jsou vypočtené příspěvky na úrovni výrazně nižší, než-li jsou zákonné limity. Zákon č. 201/2012 Sb. pro tento záměr kompenzační opatření nevyžaduje.

Vliv na znečištění ovzduší situaci bude nevýznamný. Není třeba přijímat žádná opatření nad rámec platných právních předpisů a požadavků Stanoviska EIA.

#### Voda:



Z hlediska ovlivnění podzemních vod z dosavadních průzkumů nevyplývá výrazné ovlivnění hydrogeologických poměrů území v žádném z posuzovaných úseků. Za nejvýznamnější je považováno snížení odtoku podzemních a povrchových vod směrem k Běchovickému potoku drenážním účinkem stavby a přerušením melioračního systému. Ke snížení tohoto účinku je navrženo příčné převedení meliorací z jihu na sever napříč tělesem hlavní trasy I/12 v km 3,17 a 4,36. V části dokumentace nazvané Hydrogeologický průzkum (viz F.6) je navržen návrh monitoring domovních studní. Pro návrh optimálních opatření na ochranu svahů silničního tělesa přeložky I/12 v zářezových partiích před případnou vyvěrající podzemní vodou a pro stanovení potřebných dimenzí odvodňovacího systému silnice I/12 je nutno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) v provádění podrobného GTP zaměřit pozornost na lokalizaci míst s vývěry a celkově je nutno na základě podrobných průzkumů kvantifikovat množství odváděných podzemních vod.

### **Odpady:**

Nakládání s odpady obecně upravuje zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů. V této kapitole jsou shrnuty veškeré odpady, jejichž vznik se očekává v rámci realizace záměru.

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Očekávané množství odpadů bude možno přesně stanovit až na základě zpracování realizační dokumentace stavby. Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění demoličních prací a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů. Tato zpráva se zabývá pouze orientačním odhadem jejich množství.

Odpovědnost za nakládání s odpady bude mít původce odpadů: za provozu – správce komunikace, při výstavbě zhotovitel stavby. Během provozu i výstavby bude původce odpadů třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s platnými právními předpisy.

Původce odpadů je dle platných právních předpisů povinen v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. U odpadů, jejichž vzniku nelze zabránit, je třeba zajistit využití, případně odstranit je způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s platnými předpisy. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů.

S odpady bude nakládáno dle hierarchické stupnice: předcházení vzniku odpadů, opětovné použití, materiálové využití, jiné využití (např. energetické). Přičemž ideální je, aby odpady prošly stupněm využití, tj. materiálovým nebo energetickým. Teprve jestliže odpady není možno využít jedním z těchto způsobů, je třeba je bezpečným způsobem odstranit.

### **Návrh – výstavba:**

Odpady, které budou vznikat v rámci výstavby uvažovaného úseku lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní výstavbu komunikace a souvisejících objektů a na ty, které budou vznikat v zázemí – zařízení staveniště.

Výstavbou komunikace budou z hlediska objemového množství vznikat odpady zejména kategorie – O – ostatní odpad. Stavba se nevyhne ani tvorbě odpadů N – nebezpečných. Jejich množství lze však předpokládat v podstatně menších objemech.

Zhotovitel stavby si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost, nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Odpady bude zařazovat podle druhů a kategorií, bude kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů, shromažďovat je podle jednotlivých druhů a kategorií a vést evidenci odpadů. V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel o povolení k nakládáním s nebezpečnými odpady, nebo

odstraňování zajistí prostřednictvím oprávněné osoby, která ze zákona má oprávnění s nakládáním nebezpečných odpadů.

**Tabulka 1) Seznam hlavních druhů odpadů vznikající při výstavbě**

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Výskyt
03 01 05	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 03 01 04	O	kácená zeleň a úprava stavebního dřeva – v zařízení staveniště
13 01 12 13 02 07	Snadno biologicky rozložitelné hydraulické oleje Snadno biologicky rozložitelné motorové, převodové a mazací oleje	N N	zařízení staveniště – ze stavebních strojů
13 07 01	Topný olej a motorová nafta N	N	úkapy, možné havárie zejména v zařízení staveniště
15 01 01 15 01 02 15 01 03	Papírové a lepenkové obaly Plastové obaly Dřevěné obaly	O O O	zařízení staveniště – z technického vybavení
15 02 02	absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	zařízení staveniště – krátkodobé soustřeďování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem
16 06 01	olověné akumulátory	N	baterie z automobilů a stavebních strojů
17 01 01	beton	O	při výstavbě, demolicích
17 01 02	cihla	O	při demolicích
17 01 03	tašky a keramické výrobky	O	při demolicích, ev. kanalizační materiál
17 02 01	dřevo	O	stavební dřevo – pomocný materiál při výstavbě, demolice
17 02 02	sklo	O	demolice
17 02 03	plasty	O	odpad ze svařování izolací, odpadní obal, ochranná tkanina, demolice, trubní řady
17 03 01 17 03 02	asfaltové směsi obsahující dehet asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	N O	při demolici zpevněných ploch a komunikací, zbytkové suroviny z výstavby
17 04 05	železo a ocel	O	železné konstrukce související s výstavbou (hlavně armatura), stávající i nové objekty a jejich doplňujících zařízení – např. sloupky osvětlení, inženýrských sítí (voda) apod.
17 04 11	kabely neuvedené pod 17 04 10	O	kabelová síť
17 05 03	zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	vytěžená hornina při výstavbě, výkopové materiály pro inženýrské sítě, terénní úpravy apod.
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	vytěžená hornina při výstavbě, výkopové materiály pro inženýrské sítě, terénní úpravy apod.
17 06 04	izolační materiály	O	při demolicích
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	při demolicích
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	demolice betonových a zděných objektů
20 01 01	papír a lepenka	O	obalový materiál souvisejících zařízení
20 01 21	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	z osvětlení objektů zařízení staveniště

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Výskyt
20 01 27	barvy, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice obsahující nebezpečné látky	N	nátěrové hmoty a odpad z nich
20 01 28	barvy, tiskařské barvy, lepidlo a pryskyřice neuvedené pod č. 20 01 27	O	nátěrové hmoty a odpad z nich
20 01 35	vyřazené elektrické a elektronické zařízení obsahující nebezpečné látky	N	v zařízení staveniště
20 01 36	vyřazené elektrické a elektronické zařízení neuvedené pod č. 20 01 21, 23, 35	O	v zařízení staveniště
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	kácená zeleň, úprava zařízení staveniště, při konečných úpravách po dokončení výstavby
20 02 02	zemina a kamení	O	při terénních úpravách zařízení staveniště, při konečných úpravách stavby
20 03 01	směsný komunální odpad	O	v místech zařízení staveniště
20 03 03	uliční smetky	O	údržba komunikací používaných pro staveništní dopravu, údržba v zařízení staveniště
20 03 04	kal ze septiků a žump	O	zařízení staveniště – chemické toalety

Vysv.: N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady.

K výše uvedenému přehledu druhů odpadů lze podotknout, že nelze vyloučit výskyt dalších či absenci vyjmenovaných. Přesnější specifikace bude známa po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a zhotoviteli stavby a jejich skutečné potřeby a technického vybavení.

V případě zařízení staveniště se jedná o časově omezené plochy, sloužící hlavně jako zázemí pro pracovníky, resp. plochy přístupu k jednotlivým oddílům stavby a k časově omezeným deponiím ať již zemního či stavebního materiálu a dále k umístění stavebních mechanismů. Plochy po dokončení stavby budou rekultivovány. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště musí být v souladu s platnými právními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je nutné dbát na jejich technický stav a minimalizovat množství úkapů olejů, nafty a ostatních technologických kapalin.

#### Způsoby využití a zneškodňování odpadů:

V souladu s právními předpisy je možné vytvořit podmínky k oddělenému shromažďování jednotlivých druhů odpadů a jejich následnému využití.

#### Navrhované způsoby využití a odstraňování odpadů dle druhu:

- **výkopová zemina** (nekontaminovaná) – Vznik odpadů odtěžením zeminového a horninového materiálu. Případně zemina a hornina nevyužitelná z hlediska geotechnických parametrů pro jakékoliv terénní úpravy. Uložení v rámci potřeb pro překrytí skládek, terénní úpravy bez požadavku na normové geotechnické parametry, skládkování.
- **ornice a podorničí** – nutný trvalý zábor. S ornici bude nakládáno dle pokynů orgánu ochrany ZPF. Předpoklad je, že ornice bude využita pouze na rekultivace. Podorničí bude použita na ohumusování zemního tělesa.
- **štěrk a kamenivo** (nekontaminovaný) – vznik tohoto druhu odpadu bude v minimálním množství – přebytek zemního kameniva při stavbě. Odfrézování podkladních vrstev stávajících vozovek. Zpětné využití v případě vhodných technologických parametrů (komunikační systém, další podnikatelské subjekty), případně skládkování.
- **beton, cihly, ocel, dřevo, plasty, izolační materiál, papír apod.** – separovatelný odpad určený k opětovnému užití celých konstrukčních celků, případně recyklaci.

Vznik při výstavbě a demolicích. Beton, cihly – drcení – využití pro nové stavební aktivity, ev. i materiál použitelný do podloží vozovek. Ocel, plasty, izolační materiál, papír – sběr. Dřevo – opětovné použití, případně jako energetický zdroj – spalování.

- **biologicky rozložitelný odpad** – výskyt na lokalitě vlivem kácené zeleně. Štěpkování a zpětné využití pro úpravu zelených ploch, kompostování, spalování.
- **živičná směs** – vznik při demolicích, rekonstrukcích stávajících vozovek, vznik při úpravě podkladní vrstvy budovaných komunikací. Recyklace v obalovně.
- **kabely, trubní řady** – vznik v rámci odstraňování a přeložek inženýrských sítí. Využití jako druhotná surovina, případně skládkování.
- **směsný komunální odpad** – tvorba v zařízení staveniště, odstraňování běžným způsobem.
- **nádoby ze železných kovů se zbytky barev, znečištěné textilie, motorové a převodové oleje apod.** – odpad kategorie N – nebezpečný – tvorba zejména v zařízení staveniště (skladování). Odstraňování spalováním, případně ukládání na skládky příslušné skupiny.
- **znečištěné zeminy – odpad kategorie N – nebezpečný** – výskyt zejména v místech zařízení staveniště a na trase v případě havarijních situací, ev. při zásahu trasy do lokality s potenciální kontaminací. Zatřídění odpadů dle vyluhovatelnosti. Nakládání s odpadem dle výsledků zjištění např. skládkování, biologické metody. K nebezpečným odpadům může patřit případná kontaminovaná zemina z okolí případně rušených čerpacích stanic.

Pokud vlastník odpadu prokáže, že zeminy a jiný přírodní materiál vytěžený během stavebních činností bude použit v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví, pak se na ně zákon o odpadech nevztahuje.

Pozn.: V případě, že bude stavební odpad znečištěn nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminován v zařízení tomu určených a poté buď využit, nebo uložen na příslušnou skládku.

#### **Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů:**

Záměr si vyžádá, tak jako kterákoliv stavba, vytvoření zázemí – zařízení staveniště. Zde budou deponovány stavební materiály, vytěžená zemina, skladovány mechanismy apod. a bude zde též zázemí pro pracovníky stavby – tedy místo, kde se odpady hlavně koncentrují.

Podrobnější rozbor vznikajících odpadů na ploše zařízení staveniště nelze provést. Teprve až po výběrovém řízení na zhotovitele stavby a jeho potřeb, lze specifikovat vznik jednotlivých druhů a množství odpadů.

V obecnější poloze lze konstatovat, že bude dodržen princip minimalizace dopadů těchto zařízení, resp. vlivů odpadů v těchto zařízeních na okolní prostředí. Budou voleny následující postupy:

- zařízení staveniště bude vybaveno kontejnery dle kategorie odpadu
- dodržováním technologické kázně při výstavbě bude zajištěno omezení úkapů olejů, pohonných hmot, technologických kapalin apod.
- v případě havarijní situace dojde k urychlenému ověření rozsahu znečištění a odstranění škody, provedeny příslušné rozbory
- v případě potřeb technologické vody budou vybudovány usazovací jímky a ty hygienicky nezávadně zneškodňovány
- jako toalety budou používány chemické WC
- pro deponie ať již stavebního materiálu či neznečištěných zemin budou vymezeny volné plochy, avšak předpokladem je, že veškerý materiál bude průběžně odvážen
- pro deponie materiálů z demolic vozovek budou po omezenou dobu vyčleněny

zpevněné plochy nebo budou přímou cestou odváženy k bezpečnému nakládání s tímto odpadem

- humózní horizont bude využit v místě, případně nabídnut jiným aktivitám k využití
- zeleň bude štěpkována a využita pro ozelenění v místě
- nebezpečné odpady jako jsou např. plechovky od barev, zbytky barev, zbytky olejů apod. budou striktně separovány a ukládány do zabezpečených kontejnerů a následně odstraněny
- materiálově a energeticky nevyužitelné druhy odpadů ze stavby budou odstraňovány uložením na příslušné skládky, nebezpečné odpady budou předávány oprávněným firmám k bezpečnému odstranění
- skladování pohonných hmot, olejů apod. bude probíhat v souladu s obecně platnými předpisy tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví a znečištění životního prostředí
- důsledná údržba v zařízení stavenišť, kropením vozovek a sběrem zamezení zvýšené prašnosti v okolí stavenišť.
- pro zamezení zvýšené prašnosti v okolí staveniště bude dbáno na důslednou údržbu zařízení staveniště a kropením vozovek

**Tabulka 2) Doporučené technické vybavení odpadového hospodářství, přehled navržených shromažďovacích nádob**

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Doporučená nádoba na odpad
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	Speciální kontejner
15 01 02	Plastové obaly	Speciální kontejner
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek	Velkoobjemový kontejner
17 02 01	Dřevo	Velkoobjemový kontejner
17 02 02	Sklo	Speciální kontejner
17 04 07	Směsné kovy	Ohradové palety
17 04 11	Kabely	Speciální kontejner
17 06 04	Izolační materiály	Speciální kontejner
20 03 01	Směsný komunální odpad	Kontejner 1 100 l

**Tabulka 3) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 1**

lokalita 1	TAPAS BOREK, s.r.o. Borek 74, P.O.BOX 16 250 02, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav IČ: 49549049 tel.: 326 911 092, 326 911 325 <a href="mailto:Emailtapas@cmail.cz">Emailtapas@cmail.cz</a> Ing. Lukáš Bouček
vzdálenost od trasy letecká	16 – 18 km severně od trasy přeložky I/12
popis cesty	z trasy přeložky I/12 na Pražský okruh, dále cca 4 km po dálnici Pražský okruh, dále cca 12 km po dálnici D10 až k Exitu 14, pak cca 1,5 km po silnici II/610, následně cca 2,0 km II/331 + cca 0,5 km účelová komunikace
celkem ujetých km jedním směrem	cca 21 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12
složitelný objem	1 mil. m <sup>3</sup> do vytěženého prostoru nově otevřené pískovny (zatím v plánu) nebo 100 až 400 tis. m <sup>3</sup> do stávajícího vytěženého prostoru (složitelné množství závisí na aktuální situaci)
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	Výkopová zemina a hlšina (170504): 70,- Kč/t
pozn.	Zdroj informací: e-mailová komunikace s Ing. Vladimírem Boučkem – jednatelem



**Tabulka 4) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 2**

lokalita 2	LOGLA, s.r.o. Pražská 326 250 81, Nehvizdy IČ: 270 93 557 tel.: 602 331 739 <a href="mailto:Emailj.glatt@volny.cz">Emailj.glatt@volny.cz</a> <a href="http://Webwww.logla.cz">Webwww.logla.cz</a>
vzdálenost od trasy letecká	5 – 11 km severně od trasy přeložky I/12
popis cesty	z trasy přeložky I/12 na Pražský okruh, dále cca 0,5 km po dálnici Pražský okruh k Exitu 60B, pak cca 8 km po dálnici D11 k Exitu 8, následně cca 3,0 km po III/6111 a II/611, dále cca 1,5 km po III/10163; uvedená trasa vede přes Nehvizdy, lze řešit po místní účelové komunikaci zemědělské, která vede zčásti podél dálnice D11 (cesta se zkrátí asi o 1,5 km)
celkem ujetých km jedním směrem	cca 13 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12
složitelný objem	celý požadovaný objem - cca 800 tis. m <sup>3</sup>
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	80,- Kč/t (upozornění, že bude potřeba doložit rozborů podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., příloha 10 - tabulky 10.1 a 10.2 v aktuálním znění)
pozn.	Zařízení se nachází v jižní části katastrálního území Nehvizdy. Výměra 9,57 ha, složitelných 1,56 mil.m <sup>3</sup> . Záměrem společnosti Logla, s.r.o. je regeneraci plochy vytvořit krajinný prvek, který bude sloužit obyvatelům městyse Nehvizdy k vycházkám do přírody. zdroj: <a href="http://Webwww.logla.cz">Webwww.logla.cz</a> ; Zdroj dalších informací: e-mailová komunikace s Jiřím Glattem - jednatelem

**Tabulka 5) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 3 a 4**

lokalita 3, 4	BAGRISTE s.r.o. – pobočky Běchovice a Úvaly*) Klánovická 1804, 250 82 Úvaly Pod Hořavkou 499/4, 190 16 Praha 9 IČ: 44269862 tel.: 420 602 603 703 <a href="mailto:bagriste@gmail.com">bagriste@gmail.com</a> <a href="http://www.deponie-uvaly.cz">www.deponie-uvaly.cz</a>
*) další pobočky	deponie, skládka a likvidace odpadu – kontejnery: - Běchovice - Černý most - Dobročovice (viz následující tabulka s lokalitou 5) - Dolní Měcholupy - Dolní Počernice - Dubeč - Hájek - Horní Počernice - Horoušanky - Klánovice - Koloděje - Královice - Květnice - Praha - Praha východ - Pruhonice - Říčany - Sibřina - Sluštice - Stupice - Šestajovice - Štěrboholy - Třebohostice

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uhřetěves</li> <li>- Újezd nad Lesy</li> <li>- Úvaly</li> <li>- Vyšehořovice</li> </ul>
vzdálenost od trasy letecká	1 – 9 km severně od trasy přeložky I/12
popis cesty	z trasy přeložky I/12 po silnicích III. třídy nebo místních komunikacích s větší či menší nutností použít také stávající silnici I/12 (nutnost použití závisí na aktuální pozici skryvek); jeví se reálná šance pro kombinaci silniční a železniční dopravy vzhledem k provozovaným vlečkám v Úvalech (Úvaly - vlečka) a Běchovicích (Běchovice - vlečka); důvodem těchto úvah je množství lokalit s nabízenými deponiemi a funkční vlečky
celkem ujetých km jedním směrem	cca 1 – 9 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12
složitelný objem	celý požadovaný objem - cca 800 tis. m <sup>3</sup>
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	300,- Kč/m <sup>3</sup> včetně obsluhy; při množství nad 500 m <sup>3</sup> může být poskytnuta výrazná individuální sleva
pozn.	po telefonu si troufají 800.000 m <sup>3</sup> uložit na svých lokalitách; nechtějí konkretizovat - prý ceník služeb na webových stránkách (nic víc nesdělí – ochrana know-how)

**Tabulka 6) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 5**

lokalita 5	BAGRISTE s.r.o. – pobočka Dobročovice Klánovická 1804, 250 82 Úvaly Pod Hořavkou 499/4, 190 16 Praha 9 IČ: 44269862 tel.: 420 602 603 703 <a href="mailto:bagriste@gmail.com">bagriste@gmail.com</a> <a href="http://www.deponie-uvaly.cz">www.deponie-uvaly.cz</a>
vzdálenost od trasy letecká	1 – 8 km jižně od trasy přeložky I/12
popis cesty	z trasy přeložky I/12 po silnicích III. třídy nebo místních komunikacích
celkem ujetých km jedním směrem	cca 1 – 8 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12
složitelný objem	není znám (viz předchozí tabulka s lokalitami 3, 4 a poznámka)
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	300,- Kč/m <sup>3</sup> včetně obsluhy; při množství nad 500 m <sup>3</sup> může být poskytnuta výrazná individuální sleva
pozn.	po telefonu si troufají 800.000 m <sup>3</sup> uložit na svých lokalitách; nechtějí konkretizovat - prý ceník služeb na webových stránkách (nic víc nesdělí – ochrana know-how)

**Tabulka 7) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 6**

lokalita 6	BESTRAX s.r.o. Františka Divíše 944 (areál betonárky SKANSKA) 104 00, Praha 10 - Uhřetěves IČ: 28363159 tel.: 272 016 229 <a href="mailto:prodej@bestrax.cz">prodej@bestrax.cz</a> <a href="http://www.prodej kameniva.cz">www.prodej kameniva.cz</a>
vzdálenost od trasy letecká	4,5 km jižně až 12,5 km jihozápadně od trasy přeložky I/12
popis cesty	z trasy přeložky I/12 po silnicích III. třídy nebo místních komunikacích jižním až jihozápadním směrem (dle aktuální pozice skryvek) cca 5 až 11 km, dále po silnici I/2 cca 2 km; jeví se možnost pro kombinaci silniční a železniční dopravy vzhledem k terminálu kontejnerové přepravy - <u>Uhřetěves</u>
celkem ujetých km jedním směrem	cca 7 – 13 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12

složitelný objem	není znám
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	170 Kč/t
pozn.	nereagovali na e-mail

**Tabulka 8) Možnosti uplatnění přebytku zeminy – lokalita 7**

lokalita 7	D&Z spol. s r.o. Průmyslová (vedle areálu CEMEX Malešice s.r.o.) 108 00, Praha 10 IČ: 196304 tel.: 601 389 528 <a href="mailto:prumyslova@dzpraha.cz">prumyslova@dzpraha.cz</a> <a href="http://www.dzpraha.cz/index.php/deponie-prumyslova">www.dzpraha.cz/index.php/deponie-prumyslova</a>
vzdálenost od trasy letecká	5 – 16 km západním směrem od trasy přeložky I/12
popis cesty	z trasy přeložky I/12 cca 4 km po dálnici Štěrboholská spojka, dále cca 2 km po silnici I/601 Průmyslová; jeví se možnost pro kombinaci silniční a železniční dopravy vzhledem k vlečce Malešice
celkem ujetých km jedním směrem	cca 7 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12
složitelný objem	není znám
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	170 Kč/t
pozn.	nereagovali na e-mail

lokalita 8	KARE Praha, s.r.o. Chodovská ul. 141 00, Praha 4 - Michle IČ: 261 66 879 Tel: 602 693 053 <a href="mailto:Emailkare@karepraha.cz">Emailkare@karepraha.cz</a> <a href="http://Webwww.karepraha.cz">Webwww.karepraha.cz</a>
vzdálenost od trasy letecká	8 – 20 km JZZ od trasy přeložky I/12
popis cesty	cca 10 km po dálnici Štěrboholská spojka a dále po Jižní spojce, po nájezdu na městský okruh sjezd do ul. Chodovská; jeví se možnost pro kombinaci silniční a železniční dopravy vzhledem k vlečce v Michlích
celkem ujetých km jedním směrem	cca 11 km + úsek ujetý v trase přeložky I/12
složitelný objem	800 tis. m <sup>3</sup>
cena bez DPH za uložení Kč/t nebo Kč/m <sup>3</sup>	výkopová zemina bez příměsí (kat. č. 17 05 04): 165 Kč/t
pozn.	společnost KARE, Praha, s.r.o. je jednou z největších firem zabývajících se recyklací stavebního odpadu a dodavatelským zpracováním přírodního kameniva v kamenolomech a pískovnách po celé ČR; v Praze provozuje největší recyklační středisko stavebního odpadu

Odpady v průběhu provozu jsou řešeny v kapitole 2.3 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem.

### **Půda:**

Hlavní vliv na půdu je dán trvalým a dočasným zábořem. Dojde k záboru všech tříd ochrany půdy. Dle orientačních záborů je zřejmé, že nejekvalitnější půdy třídy ochrany ZPF I. a II. budou dotčeny v rozsahu cca 18,3 %, resp. 15,1 % trasy obou variant. Půdy I. a II. třídy ochrany jsou

dle platných právních předpisů řazeny k půdám s nadprůměrnou produkční schopností a lze je vyjímat pouze ve výjimečných případech (např. liniové stavby zásadního významu, záměry související s obnovou ekologické stability krajiny atp.), kdy veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany půdy. Vzhledem k charakteru záměru není možné se těmto pozemkům vyhnout, bez jejich záboru by realizace záměru byla nemožná. Záměr je v souladu s platným ÚPD a je veden jako veřejně prospěšná stavba.

Dočasný zábor ZPF vznikne v průběhu výstavby (např. zařízení staveniště). Po skončení stavby bude na těchto pozemcích provedena technická a biologická rekultivace a pozemky budou vráceny do ZPF. Trvalý i dočasný zábor půdy bude omezen pouze na pozemky nacházející se v bezprostřední blízkosti stávajících komunikací a křižovatek.

Dojde jenom k minimálnímu záboru PUPFL – do 0,6 ha. Pozemky PUPFL budou trasou dotčeny stejně jako jejich ochranné pásmo. Stavební činnost ani provoz záměru nepovede k narušení stability lesních porostů.

Stavba bude mít trvalý, nepříznivý a nevratný vliv na půdu z hlediska trvalých záborů. Vliv bude málo významný, krátkodobý a vratný v případě dočasně zabraných pozemků ZPF, které budou uvedeny do původního stavu. Uvedené negativní vlivy na půdu jsou akceptovatelné s ohledem na umístění této stavby v územně plánovacích dokumentacích, na přínosy stavby podél stávající komunikace I/12 a na význam stavby v komunikační síti širšího území.

Negativní vlivy se nejvíce projeví při realizaci hlubokých zářezů. Na zájmovém území existují dvě lokality s navazujícími ekologickými riziky na lokalizované skládky. První lokalita bývalé skládky nachází při jižním okraji Běchovic, mezi toky Rokytka a Říčanského potoka. Druhá skládka je situovaná v dobývacím prostoru starého lomu severovýchodně od obce Květnice (v rozmezí staničení od cca 7.2 do 7.3 km severním směrem). V rámci výstavby budou v obou místech provedeny podrobné průzkumy a v případě potřeby bude provedena sanace dle zákona o odpadech.

## **b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

Vliv stavby na životní prostředí byl posuzován Dokumentací o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) dle zákona č. 100/2001 Sb (PUDIS, 04/2017).

Na základě dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených orgánů státní správy a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP) v únoru 2018 pod jednacím číslem MŽP/2018/710/38 Souhlasné závazné stanovisko k záměru I/12 Běchovice – Úvaly se specifikací podmínek pro další stupně projektové přípravy a následnou realizaci stavby.

### **Zvláště chráněná území, přírodní parky atp.:**

Obecně lze konstatovat, že přeložkou silnice I/12 nebudou bezprostředně zasažena zvláště chráněná území (ZCHÚ) přírody ani ochranná pásma prvků přírody. V blízkosti trasy se nachází ZCHÚ přírodní památka Lítožnice (součástí přírodního parku Říčanka, zároveň RBC č. 13). Přírodní park Klánovice-Čihadla se nachází cca 800 m na sever od trasy. Trasa kříží nebo je v kontaktu s některými s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES). Jedná se o stávající funkční nebo navrhované, popř. nefunkční lokální, regionální a nadregionální biokoridory.

### **Významný krajinný prvek:**

Přeložka I/12 se dotýká významných krajinných prvků dle § 6 z. č. 114/1992 Sb. V trase přeložky, ani v jejím blízkém okolí se nenacházejí památné stromy.

Z významných krajinných prvků (VKP) se v oblasti přímo dotčené stavbou přeložky silnice I/12 nacházejí pouze neregistrované VKP-tzv. ex lege (vodní tok a les).

Přehled křížených prvků ÚSES:

km	označení	název	opatření	pozn.
0,90	LBK 265	Říčanka II	most přes Říčanský potok	nefunkční
1,70	RBK 39	Vidrholec-Uhříněvská obora	most přes Rokytku	funkční
4,35	LBK 262	Běchovický potok	přesypaný most na polní cestě	nefunkční
7,10	NRBK 66	Údolí Výmoly	most přes Výmolu	funkční
7,15	LBK 5	Údolí Dobročovického potoka	most přes Výmolu	funkční
10,20	LBK 7	Škvorecký potok	most přes Škvorecký potok, most na křižovatkové větvi D	funkční

LBK-lokální biokoridor

RBK-regionální biokoridor

NRBK-nadregionální biokoridor

Přehled vybraných nevidovaných VKP křížených v rámci komunikačních úprav:

km	název	Opatření
0,90	Říčanský potok	most přes Říčanský potok, DUN+RN
1,70	Rokytky	most přes Rokytku, DUN+RN
6,70	Sibřinský potok	most přes Sibřinský potok na silnici III/01212
7,10	Výmola (soutok)	most přes Výmolu
10,20	Škvorecký potok	most přes Škvorecký potok, most na křižovatkové větvi D, most na silnici II/101 Úvaly-Škvorec, DUN+RN
10,65	cesta K Donátu	nadjezd polní cesty Úvaly (Na Slovanech)-Hradešín

Z výše uvedeného vyplývá, že by mohlo dojít k ovlivnění migračního potenciálu prvků ÚSES. V migrační studii byly prověřeny parametry navržených mostních objektů s ohledem na migrující živočichy a pro zachování migračních tras byla navržena potřebná opatření.

Souhrn navržených opatření:

Migrační studie vytypovala mostní objekty, které by při nesprávném provedení mohly zamezit možnosti migrace živočichů (popis lokalit průzkumů vzhledem k umisťovaným objektům viz kapitola C).

Hodnocené mostní objekty:

km 0,800 - 0,900: překonání Říčanského potoka

km 1,600 - 1,700: překonání Rokytky

km 6,800 - 7,400: překonání nivy potoka Výmola a jeho okolí (soutok Sibřinského a Dobročovického potoka, dále jako Výmola)<sup>7</sup>

km 10,050 - 10,300: překonání Škvoreckého potoka

Parametry přemostění km 0,800 - 0,900: překonání Říčanského potoka:

Významnost migrační cesty: Vzhledem k okolní krajině je migrační cesta značně významná pro savce až do velikosti srnce obecného, muflona a prasete divokého; z hlediska obojživelníků je (v kontextu s délkou mostního tělesa) pro obojživelníky, zejména skokana hnědého (*Rana temporaria*), ropuchu obecnou (*Bufo bufo*) a zelenou (*Pseudepidalea viridis*) a skokana zeleného (*Pelophylax esculentus* synklepton) nevýznamná.

Migrační potenciály: MPE = 0,7, MPT = 0,8, MP = 0,56 (průměrná, střední funkčnost s menšími omezeními)

Světlost podle výše indexu průchodnosti (uvažovaná šíře silničního tělesa: 30 m):



↓ lokalita	index → světlost (m) ↘	30	25	20	18,5
Říčanský potok, LBK č. 265 (cca 130 m)		6,9	5,8	4,6	4,2

**Návrh opatření:** Výsledky inventarizace fauny ptáků a savců (opakovaně, Farkač a kol. 2005-2016) ukazují, že výstavba komunikace v plánované trase neohrozí výskyt žádného zvláště chráněného druhu. V okolí zůstane dostatečně velká plocha vhodného prostředí pro pochopa (rákosiny) i koroptev (polní plochy). Při projektování přemostění je třeba respektovat význam této lokality jako migračního koridoru pro ptáky i větší (zajíc polní, liška obecná) a velké savce (srnec obecný, muflon, prase divoké). Toho lze dosáhnout (při navrhované délce mostního objektu) zachováním světlosti minimálně cca 5,8 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Dále je třeba vybudovat neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby migrující ptáci nevolili alternativu přeletu těsně nad vozovkou (pro zamezení jejich kolizí s projíždějícími vozidly).

**Parametry přemostění 1,600 - 1,700: překonání Rokytky:**

Významnost migrační cesty: Vzhledem k okolní krajině je migrační cesta značně významná pro savce až do velikosti srnce obecného a prasete divokého; z hlediska obojživelníků je (v kontextu s délkou mostního tělesa) pro obojživelníky, zejména skokana hnědého (*Rana temporaria*), ropuchu obecnou (*Bufo bufo*) a ropuchu zelenou (*Pseudepidalea viridis*) nevýznamná.

Migrační potenciály: MPE = 0,7, MPT = 0,8, MP = 0,56 (průměrná, střední funkčnost s menšími omezeními)

Světlost podle výše indexu průchodnosti (uvažovaná šíře silničního tělesa: 30 m):

↓ lokalita	index → světlost (m) ↘	30	25	20	18,5
Rokytky, LBK č. 39 (cca 150 m)		6,0	5,0	4,0	3,7

**Návrh opatření:** Výsledky inventarizace fauny ptáků a savců (opakovaně, Farkač a kol. 2005-2016) naznačují, že výstavba komunikace v plánované trase neohrozí výskyt žádného zvláště chráněného druhu. Po obou stranách komunikace zůstane dostatečně velká plocha vhodného prostředí pro všechny hnízdící druhy. Při projektování přemostění je třeba respektovat význam této lokality jako migračního koridoru pro ptáky i větší (zajíc polní, liška obecná) a velké savce (srnec obecný, prase divoké). Toho lze dosáhnout (při navrhované délce mostního objektu) jen zachováním světlosti minimálně cca 5 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Dále je třeba vybudovat neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby migrující ptáci nevolili alternativu přeletu těsně nad vozovkou. V takovém případě by hrozila jejich kolize s projíždějícími vozidly.

**Parametry přemostění km 6,800 - 7,400: překonání nivy potoka Výmola a jeho okolí (soutok Sibiřského a Dobročovického potoka, dále jako Výmola):**

Významnost migrační cesty: Vzhledem k okolní krajině je migrační cesta zásadní pro obojživelníky a pro savce až do velikosti srnce obecného a prasete divokého. Z hlediska obojživelníků je území významné pro tyto zjištěné druhy: skokan hnědý (*Rana temporaria*) a ropucha obecná (*Bufo bufo*).

Migrační potenciály: MPE = 0,8, MPT = 0,8, MP = 0,64 (nadprůměrná, vysoká funkčnost s menšími omezeními)

Světlost podle výše indexu průchodnosti (uvažovaná šíře silničního tělesa: 30 m):

↓ lokalita	index → světlost (m) ↘	30	25	20	18,5
soutok Výmoly a Dobročovického p., LBK č. 66 (cca 130 m)		6,9	5,8	4,6	4,2

**Návrh opatření:** Výsledky inventarizace fauny ptáků a savců (opakovaně, Farkač a kol. 2005-2016) naznačují, že výstavba komunikace v plánované trase neohrozí výskyt žádného zvláště chráněného druhu. Po obou stranách komunikace zůstane dostatečně velká plocha vhodného prostředí pro všechny hnízdící druhy. Při projektování přemostění je však třeba respektovat význam této lokality jako významného migračního koridoru pro ptáky i větší (zajíc polní, liška obecná) a velké savce (srnec obecný, prase divoké) mezi Škvoreckou oborou a zemědělskou krajinou na jih od ní. Toho lze dosáhnout jen zachováním světlosti minimálně cca 5,8 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Dále je třeba vybudovat neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby migrující ptáci nevolili alternativu přeletu těsně nad vozovkou. V takovém případě by hrozila jejich kolize s projíždějícími vozidly. Při budoucí výstavbě bude nutné v tomto úseku postupovat s maximální šetrností, aby nedošlo k zbytečnému poškození cenné lokality v nejbližším okolí. Obojživelníci: jejich pohyb je třeba usměrnit naváděcí zídou (výška 50 cm, kolmo) od RN jižně od I/12 směrem k propustku, pod hlavní trasou přeložky I/12. Propustek o průměru 80/100 cm s rovným dnem.

#### Parametry přemostění • km 10,050 - 10,300: překonání Škvoreckého potoka:

Významnost migrační cesty: Vzhledem k okolní krajině je migrační cesta značně významná pro savce až do velikosti srnce obecného a prasete divokého. Z hlediska obojživelníků je území významné pro tyto zjištěné druhy: skokan hnědý (*Rana temporaria*), ropucha obecná (*Bufo bufo*) a ropucha zelená (*Pseudepidalea viridis*).

Migrační potenciály: MPE = 0,7, MPT = 0,8, MP = 0,56 (průměrná, střední funkčnost s omezujícími prvky)

Světlost podle výše indexu průchodnosti (uvažovaná šíře silničního tělesa: 30 m):

↓ lokalita	index → světlost (m) ↓	30	25	20	18,5
Škvorecký potok, LBK č. 7 (cca 143 m)		5,9	4,9	3,9	3,6

**Návrh opatření:** Výsledky inventarizace fauny ptáků a savců naznačují, že výstavba komunikace v plánované trase neohrozí výskyt žádného zvláště chráněného druhu. Po obou stranách komunikace zůstane dostatečně velká plocha vhodného prostředí pro všechny hnízdící druhy. Při projektování přemostění je však třeba respektovat význam této lokality jako významného migračního koridoru pro ptáky i větší (zajíc polní, liška obecná) a velké savce (srnec obecný, prase divoké) mezi Škvoreckou oborou a zemědělskou krajinou na jih od ní. Toho lze dosáhnout jen zachováním světlosti minimálně cca 4,9 m v nejnižším bodě u vodoteče a zachování původní břehové linie. Dále je třeba vybudovat neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby migrující ptáci nevolili alternativu přeletu těsně nad vozovkou. V takovém případě by hrozila jejich kolize s projíždějícími vozidly.

Pozn.: Nadregionální biokoridor Voděradské bučiny – Vidrholec nebude stavbou dotčen. Proto nedojde (nemůže dojít) k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat erozi či jiným fyzikálním nebo chemickým zátěžím a nedojde k významnému snížení schopnosti plnit stabilizační funkci tohoto biokoridoru v krajině.

#### Závěr:

Při dodržení doporučení navržených pro sledované lokality / mostní objekty atd. v projektu záměru a opatření uvedených v této dokumentaci, lze konstatovat, že stavba díla a jeho další provoz nebude mít významný negativní vliv na zjištěné druhy v území a migrace v území bude zajištěna. K ovlivnění migračního potenciálu územního systému ekologické stability nedojde. Vlivy lze označit za krátkodobé, vratné a málo významné až nevýznamné. Záměr je proto z pohledu vlivů na faunu, flóru a ekosystémy hodnocen jako akceptovatelný.

#### Botanické hodnocení:

V hodnoceném území se vyskytují tři typy různých skupin biotopů, odlišných především způsobem využití: orná půda, hospodářsky nevyužívané lemy polí a remízů, příkopy, meze, lada a stromová uskupení (remízy, aleje, liniový doprovod příkopů a vodotečí). Druhové složení vegetace uvnitř těchto skupin je velmi podobné až totožné. Z tohoto důvodu byly vytvořeny pouze 3 floristické seznamy, charakterizující rostlinný kryt tří uvedených skupin biotopů.

Zvláště chráněné druhy rostlin podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí ČR č. 395/1992 Sb. zjištěny nebyly.

### **Zoologické hodnocení:**

Pokud se porovnájí výsledky Přírodovědeckého průzkumu v roce 2004 a v roce 2015, je zřetelné vidět ochuzení druhového spektra všech skupin obratlovců. Týká se to i zvláště chráněných druhů. Důvod lze spatřovat jednak v úbytku některých druhů na národní či dokonce evropské úrovni (koroptev polní, moták pilich atd.), jednak v zarůstání řady lokalit v důsledku ekologické sukcese.

Lokality 4 (Na skalce), 10 (Dobročovický potok), 11 (Bažantnice v Dobročovicích) a 12 (Myší díra) nebyly hodnoceny, neboť silniční těleso je míjí v dostatečné vzdálenosti a nemůže mít na faunu (jedince i populace) a případnou migraci jedinců žádný vliv. V Přírodní památce Lítožnice a v území Škvorecké obory byly zkoumány a vyhodnoceny jen potenciálně dotčené části obou území (viz zkoumané lokality poblíž těchto území).

V dostupné projektové dokumentaci z r. 2001 jsou pro těleso stavby a nejbližší okolí uváděny také tyto zvláště chráněné druhy ptáků: čírka modrá (*Anas querquedula*) [§SO], holub douphák (*Columba oenas*) [§SO], slavík modráček [středoevropský] (*Luscinia svecica cyaneula*) [§SO], krutihlav obecný (*Jynx torquilla*) [§SO], skřivan lesní (*Lullula arborea*) [§SO], potápka malá (*Podiceps ruficollis*) [§O], potápka roháč (*Podiceps cristatus*) [§O], moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*) [§O], cvrčilka slavíková (*Locustella luscinioides*) [§O]. Výskyt těchto druhů se však nepodařilo ve sledovaném území prokázat.

Naproti tomu byli na území stavby a jejím nejbližším okolí zjištěny navíc tyto zvláště chráněné ptačí druhy: jestřáb lesní (*Accipiter gentilis*) [§O], ledňáček říční (*Alcedo atthis*) [§SO], rorýs obecný (*Apus apus*) [§O], moták pochop (*Circus aeruginosus*) [§O], moták pilich (*Circus cyaneus*) [§SO], kavka obecná (*Corvus monedula*) [§SO], tuhák obecný (*Lanius collurio*) [§O], žluva hajní (*Oriolus oriolus*) [§SO], koroptev polní (*Perdix perdix*) [§O].

Ve sledovaném území nebyly potvrzeny (2004, 2015) tyto zvláště chráněné druhy živočichů, které jsou uváděny v dostupné literatuře z širšího okolí silniční přeložky: [§O] tchoř stepní (*Mustela eversmanni*), [§O] křeček polní (*Cricetus cricetus*) [§SO] užovka hladká (*Coronella austriaca*), [§SO] čolek obecný (*Triturus vulgaris*), [§O] kuňka obecná (*Bombina bombina*), [§SO] rosnička zelená (*Hyla arborea*), [§SO] skokan štihlý (*Rana dalmatina*). Jejich přítomnost nelze vyloučit. Případný vliv na jedince a populace těchto druhů však bude nevýznamný.

Obratlovci (savci, ptáci, plazi, obojživelníci): Je možné konstatovat, že silniční stavba ani následný provoz díla nepřinese v kontextu výskytu zjištěných druhů v širším okolí při respektování navržených opatření újmu na jedincích ani na jejich populacích. Případný vliv na jedince a populace těchto druhů bude nevýznamný.

Bezobratlí: V trase silniční komunikace připadá v úvahu přítomnost jen několika zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů. Z broučů čeledi střevlíkovitých (Coleoptera: Carabidae) dva druhy prskavců – prskavec menší (*Brachinus expulso*) a prskavec větší (*Brachinus crepitans*), z motýlů oba druhy otakárků – otakárek ovocný (*Iphiclides podalirius*) a otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) a z řádu blanokřídlých několik druhů čmeláků (*Bombus* sp.) a mravenců (*Formica* sp.).

Brachinus crepitans (prskavec větší) [§O] – druh suchých až polovlhkých stanovišť bez zastínění, stepí, okraje polí; vliv realizace silničního tělesa na populace druhu bude nevýznamný – populace tohoto široce rozšířeného eurytopního druhu s vazbou na sušší teplé biotopy (třeba i ruderaly) nebudou omezeny. Lze předpokládat jejich migrování na

rekonstruované a rekultivované okolí po dokončení stavby. Není nutné přijímat žádná opatření.

Brachinus expulso (prskavec menší) [ŠO] – v ČR běžný; eurytopní druh vyskytující se běžně, ale roztroušeně i v širším okolí na suchých až polovlhkých stanovištích bez zastínění, na stepích, okrajích polí apod. Stavba silničního komunikace nebude mít na populaci druhu vliv. Není nutné přijímat žádná opatření.

Iphiclus podalirius (otakárek ovocný) [ŠO] – je vázaný na teplé křovinaté stepi neovlivněné příliš lidskou činností. Je možné, že se v křovitých porostech může příležitostně vyvíjet, stejně tak se v území vyskytují jen náhodně zalétávající jedinci. Druh je výborným letcem překonávajícím snadno značné vzdálenosti. Záměr silničního komunikace a navazujících terénních a vegetačních úprav nebude mít na populaci druhu žádný vliv. Není nutné přijímat žádná opatření.

Papilio machaon (otakárek fenyklový) [ŠO] – je druhem bez zvláštních stanovištních nároků, vyvíjející se na různých aromatických druzích mrkvovitých rostlin včetně pěstovaných v zahradách. Imága jsou velmi pohyblivá schopná překonávat značné vzdálenosti. Záměr silničního komunikace a navazujících terénních a vegetačních úprav nebude mít na populaci druhu žádný vliv. Není nutné přijímat žádná opatření.

Bombus sp. (čmelák) [všechny druhy ŠO] – připadá v úvahu několik široce rozšířených a velmi hojných druhů čmeláků. Populace těchto druhů nebudou dotčeny, neboť se jedná o létavé druhy s relativně velkou radiací, a je tedy předpoklad, že v případě potřeby změní svá stanoviště a po úpravách území (včetně vegetačních úprav) území znovu osídlí. Není nutné přijímat žádná opatření.

Formica sp. (mravenec) [všechny druhy ŠO] – připadá v úvahu několik široce rozšířených a velmi hojných druhů mravenců. Populace těchto druhů nebudou dotčeny, neboť se jedná o široce rozšířené druhy a je tedy předpoklad, že po úpravách území (včetně vegetačních úprav) území znovu osídlí. Není nutné přijímat žádná opatření.

Z výše uvedeného přehledu druhů (obratlovců) možných a druhů průzkumem potvrzených, včetně druhů zvláště chráněných na vybraných lokalitách silniční přeložky vyplývá, že se jedná o oblast méně významnou oblast s pravidelným výskytem prasete divokého a srnce obecného), nicméně podle průzkumů dobře zazvěřenou.

V území silničního tělesa se nevyskytují druhy uvedené v Přehledu druhů z Přílohy I směrnice č. 92/43/EHS o stanovištích (živočiškové kromě ptáků). Čtyři přítomné druhy z Přílohy I směrnice EU č. 79/409/EEC (jen ptáci) – *Circus aeruginosus* (moták pochop), *C. cyaneus* (moták pilich), *Alcedo atthis* (ledňáček říční) a řhák obecný (*Lanius collurio*) – jsou komentovány v textu u jednotlivých lokalit.

Pozn.: V dostupné projektové dokumentaci z r. 2001 jsou pro těleso stavby a nejbližší okolí uváděny (kromě těch uvedených v kapitole C.2.6) také tyto zvláště chráněné druhy ptáků: čírka modrá (*Anas querquedula*) [ŠSO], holub doupňák (*Columba oenas*) [ŠSO], slavík modráček [středoevropský] (*Luscinia svecica cyaneola*) [ŠSO], krutihlav obecný (*Jynx torquilla*) [ŠSO], skřivan lesní (*Lullula arborea*) [ŠSO], potápka malá (*Podiceps ruficollis*) [ŠO], potápka roháč (*Podiceps cristatus*) [ŠO], moudivlák lužní (*Remiz pendulinus*) [ŠO], cvrčilka slavíková (*Locustella luscinioides*) [ŠO]. Výskyt těchto druhů se však nepodařilo ve sledovaném území prokázat.

Naproti tomu na území stavby a jejím nejbližším okolí byly zjištěny navíc tyto zvláště chráněné ptáčí druhy: ještěb lesní (*Accipiter gentilis*) [ŠO], ledňáček říční (*Alcedo atthis*) [ŠSO], rorýs obecný (*Apus apus*) [ŠO], moták pochop (*Circus aeruginosus*) [ŠO], moták pilich (*Circus cyaneus*) [ŠSO], kavka obecná (*Corvus monedula*) [ŠSO], řhák obecný (*Lanius collurio*) [ŠO], žluva hajní (*Oriolus oriolus*) [ŠSO], koroptev polní (*Perdix perdix*) [ŠO].

Ve sledovaném území nebyly potvrzeny (2004, 2015) tyto zvláště chráněné druhy živočichů, které jsou uváděny v dostupné literatuře z širšího okolí silniční přeložky: [ŠO] tchoř stepní (*Mustela eversmanni*), [ŠO] křeček polní (*Cricetus cricetus*) [ŠSO] užovka hladká (*Coronella austriaca*), [ŠSO] čolek obecný (*Triturus vulgaris*), [ŠO] kuňka obecná (*Bombina orientalis*),



[§SO] rosnička zelená (*Hyla arborea*), [§SO] skokan štíhlý (*Rana dalmatina*). Jejich přítomnost nelze vyloučit. Případný vliv na jedince a populace těchto druhů však bude nevýznamný.

### **Dendrologické hodnocení:**

Bude doplněno v čistopise na základě aktuálního dendrologického průzkumu.

### **Krajina:**

Plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska ochrany krajinného rázu je navrhovaný záměr hodnocen jako únosný.

Stavba nezasahuje do památkové zóny (§ 6), památkové rezervace (§ 5), neovlivní národní kulturní památku (§ 4) ani kulturní památku (§ 2) dle z. č. 20/1987 o památkové péči v platném znění.

V území existuje předpoklad přítomnosti archeologických nálezů (§ 23) z. č. 20/1987 o památkové péči v platném znění – II. a III.st. je tedy nutné postupovat v souladu s tímto zákonem. Tzn. uvažovat již od přípravy stavby, že je stavebník povinen tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Vliv stavby na výše při dodržení navržených opatření a postupů dle platných právních předpisů bude nevýznamný až nulový. Netřeba přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.

Z hlediska estetických dopadů na krajinný ráz území lze konstatovat, že krajinné hodnoty území budou dotčeny jen v malé míře. V plochých úsecích trasy bude těleso vedeno v zářezu o hloubce cca 3-8 m, což snižuje negativní estetický dojem z tohoto liniového prvku v převážně zemědělské krajině.

Novými technickými dominantami území v lokálním měřítku se stanou mostní objekty a prostory mimoúrovňových křižovatek.

Jako negativní z hlediska estetického a krajinného lze hodnotit následující úseky trasy:

- km 0,7 – 1,2; přehrazení mělkého údolí (nivy) potoka Říčanky násypem s výškou až 8,5 m s mostním objektem o délce cca 183 m (SO 201) v centrální části údolí.

- km 1,5 – 1,8; přehrazení levobřežního mírného svahu potoka Rokytka násypem o výšce až 11 m. Za mostním objektem (SO 202) na pravém břehu potoka pak následuje zářez do strmého svahu nad Rokytou o hloubce až 9 m.

Tyto dopady jsou částečně utlumeny zvoleným typem mostní konstrukce obou výše zmíněných mostů. Dále jsou negativní dopady tlumeny vegetačními úpravami (viz SO 801).

Základní technické řešení mostních objektů viz příloha D.2 Mostní objekty a zdi, detailní řešení mostních objektů bude zpracována v dalších stupních PD.

### **c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Přeložka silnice I/12 neprochází územím systému Natura 2000 ani se nenachází v jejího blízkosti.

V širším okolí se nachází území NATURA Blatov a Xaverovský háj, vzdálené cca 1,3 km severně od trasy posuzované komunikace.

Vliv stavby na výše uvedené nebude žádný. Netřeba přijímat opatření.

### **d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

Stavba dle Zákona č.100/2001 Sb., přílohy č. 1 podléhá posouzení vlivů na životní prostředí.



Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována firmou PUDIS a.s. (04/2017).

Dne 28.2.2018 bylo vydané *Souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*, které zároveň stanovilo podmínky pro fázi přípravy a podmínky pro fázi výstavby.

Podmínky pro fázi přípravy:

1. *V případě přípravy a realizace varianty 6 MÚK zajistit realizaci takových opatření, která zajistí průkazné splnění platných hygienických limitů pro hluk z provozu na místních komunikacích v chráněném venkovním prostoru staveb v ulici Na Ladech v obci Květnice. – Na základě aktualizovaných výpočtů bylo prověřeno, že hygienické limity v ul. Na Ladech a v obci Květnice jsou plněny.*
2. *Projektové přípravy stavby SOKP 511 a předmětného záměru spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) ve stejném termínu. – termíny výstavby v rámci projektových dokumentací zkoordinovány. Do dokumentace doplněna podmínka pro společné zprovoznění, resp. společné uvedení do zkušebního provozu – předčasného užívání.*
3. *Zajistit monitoring stavu složek životního prostředí dotčených posuzovaným záměrem v rozsahu měření a časovém harmonogramu stanoveném přílohou dokumentace EIA s názvem "Projekt monitoringu". – požadavek na monitoring je uveden v této dokumentaci v kapitole 1p) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření. Samotný „Projekt monitoringu“ a následně jeho realizaci si Investor (ŘSD ČR) zajistí samostatnou dokumentací mimo Dokumentaci pro územní rozhodnutí.*
4. *Na základě aktualizovaného hydrogeologického průzkumu provést modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na m-denní průtoky v Běchovickém potoce, registrované významné krajinné prvky na Běchovickém potoce a stávající vodní zdroje, včetně domovních studen. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení. – v rámci dokumentace DÚR zpracována „Studie vlivu na podzemní vody“ (zpracovatel: DHI). Viz samostatná příloha dokumentace F.4.*
5. *Provéřít hydrogeologickou studií tzv. „občasné vodní toky“ uváděné v dokumentaci z hlediska ověření, zda se v každém konkrétním případě jedná o vodní tok vedený v Centrální evidenci vodních toků nebo odvodňovací zařízení, která nejsou považována za vodní toky. – byl zpracován přehled dotčených vodních toků z centrální evidence s odkazem na to, co je do jednotlivých vodních toků zaústěné. Viz. D.3.1 – Technická zpráva (kap. 2.4), res. 9.3.1 této TZ.*
6. *Odtoky z retenčních nádrží zaústit do vodních toků, zaústění do hlavních melioračních zařízení je možné pouze za podmínky, že se jedná o otevřené koryto s celoročním průtokem vody zaručujícím dostatečné ředění srážkových vod obsahujících látky ze zimní údržby silnice. – všechny odtoky z retenčních nádrží jsou zaústěny do vodních toků a to včetně objektu DUN a RN č.3. Viz. D.3.4 – Situace – 1. Díl a D.3.5 – Situace – 2. Díl.*
7. *Z hlediska ochrany podzemních a povrchových vod v následujících stupních projektové přípravy provést následující:*
  - a) *Jako součást projektové dokumentace předložit společnou koordinační vodohospodářskou studii vlivů předmětného záměru a záměru SOKP 511, která podrobně vyhodnotí vlivy záměru a stavby SOKP 511 na Říčanský potok a Rokytka. Studie bude zaměřená zejména na vlivy zimní údržby komunikací a problematiku vlivů na n-leté průtoky v uvedených vodních tocích (Říčanský potok, Rokytka) a optimalizaci prvků odvodňovacích systémů. – v rámci projektové dokumentace byla vypracována „Studie vlivu I/12 na jednotlivé vodní toky“ – viz příloha F.5.*

b) *Prověřit umístění objektu retenční nádrže RN č. 1 (SO 361) z hlediska jeho umístění v aktivním záplavovém území (území Q100), a v případě prokázání zhoršení odtokových poměrů navrhnout přesunutí objektu minimálně mimo aktivní zónu záplavového území (Q100) nebo navrhnout řešení, které zajistí zachování odtokových poměrů. Navržené řešení předat k odsouhlasení Povodí Vltavy, s. p. – dle informací ze „Studie vlivu I/12 na jednotlivé vodní toky“ (Sweco Hydroprojekt a.s.) vychází že při povodni Q100 je stavební objekt RN č.1 částečně dotčen. Podle výpočtů studie vychází, že vlivem staveb poklesnou průtoky při povodních na dolním toku Říčanského potoka o cca 1%, takže záplavové čáry by měly být takřka stejné jako u současných výpočtů, tzn. na kótě 233,52 m n.m.. Např. co se týče hladiny pod mostem v daném úseku - při Q100 mají sousední profily výšku hladin 233,28 m a 233,91 m, což přibližně odpovídá i současnému průběhu hladiny Q100. Koruna hráze retenční nádrže je na kótě 235,40, tedy necelé 2 metry nad hladinou Q100. Z hlediska posouzení zatopení objektu spodním výpustním objektem je nutno dodat, že RN č.1 je navržena jako nádrž se stálou hladinou nadržení, kdy odtokové množství z nádrže bude redukováno instalací vírového ventilu příslušné dimenze a typu na potrubí, které je umístěno v úrovni této hladiny stálého nadržení tedy ve výšce 233,8 m n.m., tedy cca 30 cm nad hladinou Q100, lze tedy konstatovat, že z pohledu povodní při průtoku Q100 by neměl být objekt RN č.1 ohrožen zatopením. Hodnoty uvedených výšek jsou patrné v příloze D.3.8 – Podrobné situace DUN a RN a popis způsobu vypouštění retenční nádrže je uveden v příloze D.3.1 – Technická zpráva (kap. 5.3.1 Koncepce technického návrhu nádrží), resp. v této TZ v kap. 9.4.2.*

c) *V rámci aktualizovaného hydrogeologického průzkumu provést doplňující průzkum lokalit skládky při jižním okraji MČ Praha - Běchovice, mezi toky Rokytka a Říčanského potoka v k.ú. Běchovice, cca 500 m jihozápadně od centra obce, a lokality skládky lokalizované předběžným geotechnickým průzkumem v dobývacím prostoru starého lomu severovýchodně od obce Květnice (k.ú. Dobročovice nebo k.ú. Újezd nad Lesy) v půdorysu navrhované silnice I/12 v rozmezí staničení 7,2 - 7,3 km se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro její šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navrhnout adekvátní nápravná a kompenzační opatření. Aktualizovaný hydrogeologický průzkum a případný návrh opatření předložit jako podklad k žádosti pro vydání stavebního povolení. – požadavek na rozsah aktualizace hydrogeologického průzkumu pro dokumentace stavebního povolení doplněn do Upozornění v kapitole 1f) odst. 14.*

8. *Z hlediska ochrany podzemních a povrchových vod jako podklad pro územní řízení provést následující:*

a) *Aktualizovat průzkum vodních zdrojů. Na základě výsledků průzkumu aktualizovat monitoring vodních zdrojů pro období realizace záměru a po zprovoznění záměru. Na základě provedeného aktualizovaného hydrogeologického průzkumu zahrnout do monitoringu vodních zdrojů všechny domovní studny, které mohou být potenciálně dotčeny změnou hladiny z důvodu realizace záměru (měření výšky hladiny vody), vč. objektů domovní studny v cca km 1,90 (studna pro objekty č. p. 472 a 473, ulice K Jalovce, MČ Praha - Běchovice), domovní studny v cca km 9,70 (chatová osada v k.ú. Úvaly), studny na hřbitově MČ Praha 21 a vývěru u Myší díry v cca km 10,35. První měření provést 3 roky před zahájením výstavby. V případě prokázání vysokého rizika ovlivnění vodních zdrojů (významné snížení vydatnosti, snížení hladiny nebo ztráta vody) včas zajistit adekvátní náhradu těchto zdrojů zásobením vodou. – průzkum vodních zdrojů je součástí Hydrogeologického průzkumu (viz F.6) včetně aktualizovaného návrhu*

monitoringu vodních zdrojů.

b) *Zpřesnit úpravy vodních toků v místech jejich křížení s předmětným záměrem s důrazem na potřeby ochrany přírody a krajinného rázu a navržené úpravy projednat se správcí dotčených vodních toků.* – doplněno popisem do textové části. Viz. příloha D.3.1 – Technická zpráva (kap. 5.4.2 Popis jednotlivých objektů vodotečí, resp. 9.4.3 této TZ).

c) *Doložit křížení vodních toků se záměrem hydrotechnickými výpočty a stanovisky správců dotčených vodních toků. Mostní objekty a propustky navrhnout v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“. Dokumentace mostních objektů musí obsahovat zakreslení hladiny Q100 do podélných profilů.* – u vodních toků byl posouzen srážkoodtokový model (viz. Studie vlivu I/12 na jednotlivé vodní toky – příloha F.5) a hydrodynamický model (VRV a.s.), kde bylo umožněno simulovat proudění v otevřených korytech a u kterých byly stanoveny hranice hladiny Q100. Podle výpočtů studie například vychází, že vlivem staveb poklesnou průtoky při povodních na dolním toku Říčanského potoka o cca 1%, takže záplavové čáry by měly být takřka stejné jako u současných výpočtů, tzn. na kótě 233,52 m n.m.. Např. co se týče hladiny pod mostem v km 0,9 nové komunikace, tak při Q100 mají sousední profily výšku hladin 233,28 m a 233,91 m, což přibližně odpovídá i současnému průběhu hladiny Q100.

Jednotlivé mostní konstrukce jsou nevrženy dle platných ČSN a hladina Q100 je v řezu mostní konstrukce zakreslena. Jednotlivá křížení vodních toků byla předložena konkrétním správcům vodního toku.

d) *Upřesnit technické řešení odvádění dešťových vod včetně umístění nádrží s možností zachytu ropných látek a sedimentů, včetně volných objemů pro zachyt srážkové vody a zajištění časového odstavu jejich řízeného vypouštění. Řešení doložit hydrotechnickým výpočtem na základě monitoringu povrchových vod. Návrh řešení předložit správcům dotčených vodních toků k odsouhlasení.* – doplněno popisem do textové části. Viz. příloha D.3.1 – Technická zpráva (kap. 5.3.1 Koncepce technického návrhu nádrží, resp. 9.4.2 této TZ).

9. *Do fáze dokumentace pro stavební povolení realizovat v místě zářezů s napjatou hladinou podzemní vody zonální měření hydraulického potenciálu v průběhu hloubení ověřovacích průzkumných sond, v úsecích s předpokládaným ovlivněním režimu podzemních vod realizovat doplňující průzkumné práce potřebné pro modelové řešení proudění podzemních vod a simulace účinku projektované stavby.* – bude řešeno v dokumentaci pro stavební povolení (DSP).

10. *Jako podklad pro územní řízení provést aktualizaci hlukové studie, která na základě aktualizovaných intenzit dopravy stanoví definitivní parametry protihlukových opatření (jak organizačních opatření – omezení rychlosti, zjednosměrnění komunikací apod., tak technické parametry protihlukových valů a zdí).* – pro účely dokumentace pro územní řízení byla provedena aktualizaci hlukové studie, která prověřila akustické poměry v území po realizaci stavby I/12 Běchovice – Úvaly (rok 2025) a ve výhledu (rok 2040). Za účelem plnění hygienických limitů byla následně navržena protihluková opatření (protihlukové valy a clony a úprava rychlosti na vybraných přivaděčích), tak aby příspěvek stavby I/12 byl podlimitní, anebo aby hluk na dotčených komunikacích (myšleno přivaděčích) zůstal nezměněn v případě nadlimitní situace ještě před zprovozněním stavby I/12, anebo v případě navýšení, aby nepřekračoval navržené limitní hodnoty.

11. *Do dokumentace pro územní řízení prověřit, navrhnout a projednat navýšení a rozšíření v dokumentaci již navržených protihlukových valů. Výška valů, pokud to nebude technicky vyloučeno, musí být minimálně 5 m nad úroveň vozovky. V místech kde valy nejsou navrženy a kde je záměr veden v úrovni terénu nebo v mělkých zářezech (do 5 m nad úroveň vozovky) navrhnout a projednat protihlukové valy v takové výšce, která zajistí eliminaci emitovaného hluku. Hřeben valu však musí být minimálně 5 m nad niveletou vozovky.* – zemní valy doplněny v maximální možné technické míře (viz SO řady 760 – 778)



12. Do dokumentace pro územní řízení prověřit, navrhnout a projednat vybudování přírodního protihlukového valu o minimální výšce 8 m v úseku staničení km 5,75 - 6,35, pokud to bude technicky a majetkoprávně možné. – zemní valy navrženy v požadované výšce (viz SO 765, 773.1, 773.2, 774.1, 774.2, 774.3).

13. V úseku km 10,0 – 10,4 vybudovat protihluková zařízení (např. protihlukové stěny, valy apod.) k ochraně obce Škvorec tak, aby byla protihluková zařízení v úseku mezi výstupy silnice ze zářezů a mostní konstrukcí plynule navazovala na navrženou protihlukovou stěnu na mostní konstrukci. K zapojení protihlukových zařízení do krajiny použít vhodné vegetační úpravy. – pro ochranu obce Škvorec navržena protihluková stěna v rámci mostu SO 205 a dále doplněn do oka MÚK Škvorec mezi přeložku silnice I/12 a větev C zemní val v rámci SO 777.1 a do oka MÚK mezi přeložku silnice I/12 a větev D protihluková stěna v rámci SO 777.2.

14. V celé délce záměru při konstrukci povrchu vozovky, zejména na přivaděčích a v místech přeložky I/12 lokalizovaných v blízkosti stávající obytné zástavby, prověřit možnost použití moderních materiálů pro snížení hluchosti emitované provozem na silnici, například nízkohlučný asfaltový povrch. – za účelem plnění hygienických limitů byla využita jiná protihluková opatření (protihlukové valy a clony a úprava rychlosti na vybraných přivaděčích). Nízkohlučný asfalt použit pouze v zastavěné části ulici Na Ladech (obec Květnice) v rámci SO 124.1 v délce cca 400 m.

15. V následujících stupních projektové dokumentace prověřit možnost upravení dispozičního řešení MÚK Koloděje do tvaru vstříčné křižovatky tzv. diamantu. V případě prokázání pozitivního vlivu na akustickou situaci (tj. v místě nejbližší obytné zástavby pokles hluku o více než 2 dB) a splnění podmínek z hlediska plánovaných dopravních intenzit, dispoziční řešení ve tvaru vstříčné křižovatky realizovat. – úprava dispozičního řešení MÚK Koloděje na tzv. diamant prověřena, pokles hluku nebyl potvrzen. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) ponechána osmičková mimoúrovňová křižovatka.

16. V následujících stupních projektové přípravy prověřit vlivy záměru na chráněný objekt mateřské školy Sibřina (Říčanská č.p. 100, Sibřina) a před zahájením realizace záměru zajistit realizaci takových technických opatření, která zajistí, že nebudou po dobu výstavby zhoršeny akustické podmínky a kvalita ovzduší ve venkovním prostoru uvedeného chráněného objektu (vhodnými technickými opatřeními jsou například protihlukové bariéry, mobilní protihlukové bariéry, protihlukové valy, sadové úpravy). Výchozí stav kvality ovzduší a akustický stav ověřit měřeními a výsledky tohoto měření předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví. – po uvedení stavby do předčasného užívání a ustáleného dopravního proudu bude provedeno kontrolní měření hluku na objektu. Jestliže dojde k překročení povolených hygienických limitů daných Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., bude přikročeno k realizaci protihlukových opatření, které bude spočívat ve výměně stávajícího oplocení objektu za plné. – viz SO 766.

17. Před započítím výstavby provést aktualizaci koordinace výstavby se stavbou SOKP 511, případně dalšími záměry realizovanými v územím souběhu, stanovit harmonogram staveništní dopravy na veřejných komunikacích se zohledněním aktualizovaných míst, kam budou přebytky z výkopů odváženy tak, aby nedošlo k překročení maximálních povolených intenzit staveništní dopravy na veřejných komunikacích obousměrně, které jsou stanoveny pro Štěrboholskou radiálu – 300 NA/den, na SOKP 510 na 400 NA/den a na I/12 na 110 NA/den. Případné navýšení uvedených intenzit, za předpokladu dodržení hygienických limitů hluku, lze provést pouze před započítím výstavby na základě aktualizované hlukové studie pro období výstavby. Návrh projednat a nechat odsouhlasit místně příslušným orgánem veřejného zdraví a projednat s místní samosprávou. – požadavek na maximální navýšení staveništní nákladní dopravy doplněn do dokumentace do kapitoly 9b)

18. V projektu sadových úprav dodržet následující požadavky:

- a) Nepoužívat nepůvodní dřeviny a keře. Druhy dřevin a keřů musí být na všech lokalitách, kde budou prováděny sadové úpravy, voleny s ohledem na jejich geografický

původ (autochtonní), a konkrétní (lokální) stanovištní podmínky a místní krajinný ráz tak, aby bylo zajištěno rychlé zapojení silnice do okolní krajiny. Pro výsadby přednostně použít dřeviny se zapěstovanou korunou a obvodem kmene minimálně 10 až 12 cm, a to zejm. v km 0,00 - 7,90 s tím, že v tomto prostoru bude výsadba dřevin doplněna o druhově vhodné keřové patro. Menší dřeviny mohou být použity v místech, kde zeleň nebude mít primárně význam z hlediska ochrany krajinného rázu. Součástí projektu sadových úprav musí být plán údržby zeleně k zajištění její trvalé udržitelnosti. Náhradu uhynulých jedinců provádět minimálně dle velikostních parametrů stanovených v původních schválených projektech sadových úprav. Projekty sadových úprav před zahájením realizace výsadby – přesná druhová skladba bude zpracována až v dokumentaci pro stavební povolení (DSP). Požadavky na druhovou skladbu zapracovány do SO 801, 802, 806, 807, 808.

b) Kompenzační výsadbu zeleně podél záměru provádět v ploše minimálně 33 ha. Na uvedené ploše realizovat výsadbu cca 3 - 4 tisíc autochtonních druhů stromů a cca 4 000 – 5 000 m<sup>2</sup> druhově autochtonních keřových porostů, odpovídajícím stanovištním podmínkám, s ohledem na požadavky bezpečnosti provozu na komunikacích a krajinného rázu. Podle metodiky používané na výpočet kompenzací benzo(a)pyrenu k 03/2017 toto množství stromů a keřů zajistí i při započítání náhrady za kácené porosty s více jak dvojnásobnou rezervou eliminaci celého příspěvku benzo(a)pyrenu po zprovoznění navrhované komunikace. – přesná druhová skladba bude zpracována až v dokumentaci pro stavební povolení (DSP). Požadavky na druhovou skladbu zapracovány do SO 801, 802, 806, 807, 808.

c) Zohlednit účinnost stromů a keřů k eliminaci částic PM<sub>10</sub>, resp. PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyrenu. Při navrhování liniových a skupinových prvků zeleně zajistit zastoupení neopadavých jehličnatých dřevin min. 20 % v rámci druhové skladby dřevin a dále zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény dle posouzení krajinného rázu v dokumentaci. Náhradu za dočasně odstraněnou zeleň, zejména podél vodních toků, navrhnout a vysadit s ohledem na zachování liniového charakteru zeleně s důrazem na použití v místě původních druhů dřevin. – přesná druhová skladba bude zpracována až v dokumentaci pro stavební povolení (DSP). Požadavky na druhovou skladbu zapracovány do SO 801, 802, 806, 807, 808.

d) Stanovit harmonogram realizace výsadeb. Výsadby zeleně v maximálním možném rozsahu realizovat již v průběhu realizace záměru. – požadavek na zpracování HMG výsadeb vložena do SO 801, 802, 806, 807, 808.

e) V rámci minimalizace vlivů na krajinný ráz vypracovat návrh vegetační úpravy (přírodním charakterem), pokud to bude z technického hlediska možné, všech doprovodných prvků, např. doplňování protihlukových stěn popínavými rostlinami. – přesná druhová skladba bude zpracována až v dokumentaci pro stavební povolení (DSP). Požadavky na druhovou skladbu zapracovány do SO 801, 802, 806, 807, 808.

19. Sadové úpravy navrhnout i v areálech dešťových usazovacích nádrží (dále jen „DUN“) a retenčních nádrží (dále jen „RN“), při jejich návrhu zohlednit požadavek na začlenění těchto areálů do okolní krajiny. Oplocení areálů DUN a RN navrhnout s lokálním zvýšením spodní hrany oplocení o 8 až 10 cm nad terén z důvodu umožnění migrace drobných živočichů. – sadové úpravy řešeny v rámci SO 802. Požadavek na technické řešení oplocení doplněno do SO 860.

20. Jako podklad pro stavební řízení vypracovat ve spolupráci s určeným biologickým dozorem stavby nebo jinou odborně způsobilou osobou seznam dřevin rostoucích mimo les, které budou v rámci výstavby pokáceny, přesazeny nebo ochráněny před poškozením dle ČSN 83 9061 (dřeviny budou zaneseny do mapového podkladu v měřítku 1:5 000). Návrh projednat s místně příslušnými odbory pro životní prostředí a péče o zeleň. – seznam kácených dřevin bude zpracován pro dokumentaci pro stavební povolení (DSP) na základě zpracovaného Dendrologického průzkumu.

21. V následujícím stupni projektové přípravy záměru, nejpozději do podání žádosti o vydání



územního rozhodnutí, prověřit využití celého předpokládaného objemu skrývky hlouběji uložených zúrodnění schopných zemín pro potřeby rekultivací dočasně odňaté zemědělské půdy a dále pro založení ploch funkční zeleně na trvale odňaté zemědělské půdě v rámci realizace záměru a jeho začlenění do bezprostředního okolí nebo poskytnutí vytěžených zemín pro krajinářské úpravy mimo rámec posuzovaného záměru, například formou terénních úprav pro náhradní výsadby v okolí navrhované přeložky I/12 na území Středočeského kraje. – na základě provedeného Pedologického průzkumu bude určeno orientační množství skrývky (odhumusování) – v současné době předpokládaná tloušťka 0,35 m – celkové předpokládané odhumusování 0,473 mil m<sup>3</sup>. Ze stavební části vyplývá, jaké množství humusové vrstvy je potřebné pro opětovné založení trávníků (ohumusování) – celkové předpokládané ohumusování: 0,213 mil m<sup>3</sup>. V rámci záměru je maximální snaha o zpracování skrývky v rámci záměru stavby – celková předpokládaná bilance ornice: 0,260 mil m<sup>3</sup>. Celková bilance ornice se bude upřesňovat po dokončení pedologického průzkumu (upřesnění tloušťky ornice a podorničí). S přebytkem ornice bude nakládáno dle dispozic orgánu ochrany ZPF. Bilance zemních prací a ornice bude zpřesněna v dalším stupni PD.

22. Před započítáním stavebních prací v rámci projektu organizace výstavby provést aktualizaci návrhu nakládání s přebytečnými zemínami a horninami z výkopů a přebytečnou ornici. Přednostně využít tyto materiály v rámci rekultivací nebo na jiných stavbách pro účely realizace násypů, protihlukových valů atp., přebytky uložit na skládky. Aktualizovaný projekt organizace výstavby projednat s příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu a stavebním úřadem. – požadavek na aktualizace POV vložen do kapitoly 8.

23. V projektu záměru, a zejména při jeho realizaci, zajistit u křížení záměru s prvky ÚSES dodržení následujících požadavků:

a) U LBK265 Říčanský potok, NRBK66 údolí Výmoly a LBK5 údolí Dobročovického potoka – zachování světlosti minimálně cca 5,8 m v nejnižším bodě u vodního toku a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly). U NRBK66 údolí Výmoly a LBK5 údolí Dobročovického potoka pohyb obojživelníků usměrnit naváděcí zídkou (výška 50 cm, kolmo) od retenční nádrže jižně od I/12 směrem k propustku, pod hlavní trasou přeložky I/12. Propustek bude o průměru 80/100 cm s rovným dnem. – mosty SO 201 a SO 203 jsou navrženy dle požadované světlosti a doplněny o zábrany proti přeletům ptáků.

b) U RBK39 Vidrholec-Uhřetěveská obora a LBK7 Škvorecký potok – zachování světlosti minimálně cca 5,0 m v nejnižším bodě u vodního toku a zachování původní břehové linie. Výstavba neprůhledné bariéry o výšce minimálně 2,5 m nad místy s porosty rákosu, aby zabránily migrujícím ptákům alternativní přelet mostního objektu nízko nad vozovkou (zamezení kolize přeletujících ptáků s projíždějícími vozidly). – mosty SO 202 a SO 205 jsou navrženy dle požadované světlosti a doplněny o zábrany proti přeletům ptáků

24. U propustků na silnici I/12 a navazujících nebo souvisejících komunikacích zajistit splnění následujících požadavků:

- a) propustky vyústňovat vně oplocení kolem komunikace,
- b) v místě vyústění propustků neumisťovat prohlubně či jímky s kolmými stěnami,
- c) případné výškové stupně nesmí být vyšší než 10 cm,
- d) vyústění musí být řešeno s využitím přírodních prvků,
- e) propustky řešit v takovém spádu, aby nevznikala zatopená místa,
- f) v případě převádění trvalých průtoků zachovat suchý nezpevněný pás o minimální šířce 50 cm minimálně po jedné straně koryta,
- g) zajistit členité břehy, optimálně zajistit břehy místně původního charakteru,

*částečně vyhovující je použití kamenné rovnaniny,*

*h) nepříjemné je použití větších ploch prostého betonu (plocha prostého betonu nesmí přesáhnout 40 % zpevněné plochy). – doplnit všude kde jsou propustky.*

Požadavky na způsob provedení propustků doplněny k jednotlivým SO a budou řešeny především v dalším stupni PD, kdy dojde k rozkreslení a vytvoření samostatných výkresů k jednotlivých propustkách.

25. *Břehy DUN a RN navrhout přírodního charakteru, projektovat a realizovat tak, aby obojíživelníci mohli nádrž opustit a nedocházelo k jejich úhynu, což vyžaduje sklon břehů 1:8 až 10 v minimální šíři 1,5 m. RN projektovat a realizovat se stálou hladinou vody. Objem stálého nadržení optimalizovat i s ohledem na zimní údržbu komunikací. Vozovky v areálu DUN a RN projektovat a realizovat přírodního charakteru, nezpevněné (např. zatravněné s použitím šterkových travníků, popř. šterkových povrchů zpevněných voštinovými rohožemi v úsecích pojezdu nákladních aut). – doplněno popisem do textové části. Viz. příloha D.3.1 – Technická zpráva (kap. 5.3.1 Koncepce technického návrhu nádrží, resp. 9.4.2 této TZ).*

26. *Podmostí všech mostních objektů realizovat v souladu s TP180 (Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy) tak, aby byla umožněna migrace živočichů, což zajistit především minimalizací podílu zpevněných ploch (ideálně omezených jen na plochu převáděných komunikací), ostatní plochy (alespoň volně průchozí pruhy mimo komunikaci) realizovat jako nezpevněné. Rovněž nerealizovat šterkové podmostí nebo kámen uložený do betonu. – požadavek uveden v technických zprávách jednotlivých mostních SO.*

27. *Z hlediska ochrany krajinného rázu, estetiky zapojení záměru do krajiny a ochrany přeletujících ptáků prověřit, navrhout, projednat a v maximálním možném rozsahu realizovat prodloužení protihlukových stěn na mostním objektu přes Říčanský potok a pomocí vhodných vegetačních úprav zapojit tuto část záměru do krajiny. – před mostem vlevo (ve směru staničení) přes Říčanský potok je navržena protihluková stěna viz SO 761, která je zároveň ještě doplněna zemním valem (SO 760) za DUN. Na mostě je protihluková stěna vlevo součástí mostního objektu SO 201. Za mostním objektem je navržena protihluková stěna vlevo viz SO 762 (pokračování za SO 201), která je zároveň ještě doplněna zemním valem (SO 763) za DUN.*

28. *Jako podklad pro stavební řízení aktualizovat migrační studii, na jejímž základě, kromě jiného, navrhout úpravu povrchů pod navrhovanými mosty. Migrační studie prověří návrh stavebního uzpůsobení míst křížení záměru komunikace s migračními trasami zvěře (zejména černé, muflonů a dalších druhů) a stanoví místa, která budou upravena k umístění stacionárních či dočasných odchytových zařízení. – aktualizované migrační studie je součástí přílohy F.11*

29. *Z hlediska zajištění maximální prostupnosti krajiny v rámci dalších stupňů projektové dokumentace:*

*a) Provéřit v celé délce záměru možnost koncipování všech nadjezdů místních komunikací, polních cest a silnic III. třídy tak, aby mohly částečně plnit funkci „biomostů“ (ozelenění) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...). Prověření rozšíření mostních objektů na „biomosty“ se týká zejména stavebních objektů SO 222, SO 224, SO 226. Prověření zajištění bezpečného průchodu pro obyvatele se týká zajištění mimoúrovňového křížení na cyklotrase v místě přivaděče na MÚK Běchovice, na křížení trasy se silnicí III/0126, stavebního objektu SO 223 a SO 225.*

SO 222 – rozšíření volné šířky mezi svodidly z 4,00 m na 5,00 m včetně zábran proti pádu z koně (pohyb chodců, cyklistů a jezdců na koni se předpokládá s ohledem na velmi nízkou intenzitu zemědělské techniky po vozovce). Most se nachází mimo prvky ÚSES.

SO 224 – jedná se o přesýpaný most se zelenými pásy po obou stranách polní cesty. Pohyb chodců, cyklistů a jezdců na koni se předpokládá s ohledem na velmi nízkou

intenzitu zemědělské techniky po vozovce.

SO 226 – jedná se o most, který je součástí silnice III. třídy v extravilánu. V navazujících úsecích se nenachází chodník ani stezka pro chodce a cyklisty. Na mostu je navržen pouze servisní chodník na jedné straně vozovky oddělený od jízdního pruhu svodidlem. Most se nachází mimo prvky ÚSES.

SO 223 – pohyb chodců a cyklistů zajištěn po samostatném pásu pro chodce a cyklisty. V navazujících úsecích jsou chodci vedeni po samostatném pásu pro chodce a cyklisty odděleného od jízdních pruhů dělicím pásem (viz kapitola 4d) a SO 135).

SO 225 – pohyb chodců a cyklistů zajištěn po samostatném pásu pro chodce a cyklisty. V navazujících úsecích jsou chodci vedeni po samostatném pásu pro chodce a cyklisty odděleného od jízdních pruhů dělicím pásem (viz kapitola 4d) a SO 136).

b) *Provéřit možnost prodloužení historické cesty ve staničení stavby km 6,3 - 6,4 společně s převedením bezejmenného vodního toku, nebo dimenzování propustku ve staničení km 6,263 na průchod pro chodce, případně cyklisty vedoucího jízdní kolo, a napojení propustku na stávající historickou polní cestu. Propustek musí být přímý.* – vybudování propustku pro převedení bezejmenného vodního toku společně se prostorem pro chodce a cyklisty by znamenalo zvýšení nivelety přeložky silnice I/12 (s dopadem na MÚK Květnice), což by znamenalo zvýšení hlukové zátěže do okolí, resp. nutnost vybudování vyšších přilehlých zemních valů. Historická cesta byla postupem času nahrazena polní cestou, na kterou je nyní napojena Přístupová cesta č.3 km 5,5 – 6,1 (SO 162).

c) *Provéřit možnosti zachování, případně obnovení stávajících tradičních cest zajišťujících vazby MČ Praha Koloděje, MČ Praha - Běchovice a MČ Praha 21, zejména trasu podél Rokytky do MČ Praha - Běchovice (pěší), K Běchovicům (cyklotrasa), Blatovská (pěší, cyklotrasa), V Lipách (cyklotrasa) a propojení lokality Na Skalce – Ježovická (pěší, cyklotrasa, polní cesta) a Na Skalce – Rohožník (pěší, cyklotrasa, polní cesta) a v maximálním možném rozsahu umožnit jejich funkčnost. Vazba mezi P. Běchovicemi (Nová Dubeč) a P. Dubeč zajištěna pomocí stezky pro chodce a cyklisty (SO 134) – ulice Do Říčan. Vazba mezi P. Běchovicemi a Tábořem pomocí Účelová komunikace P. Běchovice – Tábor (SO 150). Vazba mezi P. Běchovicemi a P. Koloděje zajištěna pomocí stezky pro chodce a cyklisty (SO 138) – silnice III/0126 (ulice K Běchovicům, Do Panenek). Vazba mezi P. Újezd n. Lesy a P. Koloděje zajištěna pomocí Polní cesta P. Újezd n. Lesy (Blatov) – P. Koloděje (SO 151) a stezky pro chodce a cyklisty (SO 135) – silnice III/03310 (ulice V Lipách). Vazba mezi P. Újezd n. Lesy (ulice Ježovická) a lokality Na Skalce zajištěna pomocí Polní cesta P. Újezd n. Lesy – Sibřina (Na Skalce) (SO 152). Vazba mezi P. Újezd n. Lesy a obcí Květnice zajištěna pomocí stezky pro chodce a cyklisty (SO 136) – silnice III/33313 a přístupové cesty (SO 162). Vazba mezi obcí Květnice a obcí Dobročovice zajištěna pomocí polní cesty (SO 155).*

30. *Záměr v celé trase ponechat bez osvětlení s výjimkou úseků, které musí být osvětleny dle příslušných právních předpisů.* – z důvodů bezpečnosti v souladu s koordinací s D0 – úsek 511 – Běchovice D1 silnice I/12 osvětlena v nejmenším možném rozsahu v úseku MÚK Dubeč. Dále osvětleny silnice III/03310 (SO 122, 135) propojující MČ P. Újezd n. Lesy a MČ P. Koloděje (ulice V Lipách) a silnice III/01212 (SO 124.1, resp. 137) propojující části obce Květnice.

31. *V rámci přípravy a realizace záměru nebudou budovány, ani ze strany oznamovatele vytvářeny podmínky pro budoucí výstavbu stanic pohonných hmot, odstavných ploch ani odpočívek.* – v dokumentaci pro územní rozhodnutí se nenacházejí žádné stavební objekty pro (ani nejsou součástí jiných) ČSPH, odstavné plochy ani odpočívky. Zároveň pro uvedené funkční plochy nejsou připravovány žádné kapacity a není provedena ani jejich příprava na budoucí vybudování.

32. *Záměr vybavit telematickým systémem, který umožní instalaci zařízení pro úsekové měření rychlosti s možností operativní regulace rychlosti dopravního proudu.* – řešeno



v rámci SO 499.6

Podmínky pro fázi přípravy:

33. *Pracovní doba na staveništích, včetně staveništní dopravy, je povolena v době od 07:00 do 21:00 hod každý den v týdnu. Výjimku pro provádění prací mimo stanovenou pracovní dobu, například s ohledem na technologie výstavby, které nelze přerušit, je nutno získat předem od územně příslušného orgánu státní správy ve smyslu § 5 odst. 6 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. – požadavek doplněn do kapitoly 8.*

34. *Obyvatele objektů, kde dojde při realizaci výstavby ke zvýšení hluku, předem seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. – požadavek doplněn do kapitoly 8.*

35. *V rámci realizace staveništní dopravy dodržet následující opatření:*

a) *Prioritně vést staveništní dopravu v ose předmětného záměru a v osách navazujících staveb SOKP 510 a SOKP 511, čímž bude zajištěno snížení intenzity nákladní staveništní dopravy na veřejných komunikacích. – požadavek doplněn do kapitoly 8b)*

b) *Objízdne trasy v okolí záměru užívat pro provoz staveništní dopravy maximálně po dobu 1 roku. Za objízdne trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (Štěrboholská radiála, SOKP 510, pokračování stávající I/12 směrem na východ). V případě, že by měla objízdna trasa sloužit pro delší období anebo bude vedena komunikacemi, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů hluku z provozu na pozemních komunikacích, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“). – požadavek doplněn do kapitoly 8b)*

c) *Pro staveništní dopravu nevyužívat následující ulice: Do Říčan, K Jalovce, Ke Kolodějům. Dále nebude pro staveništní dopravu využívána ul. Do Panenek v úseku ul. Česobrodská – Ke Kolodějům. – požadavek obsažen v kapitole 8b)*

d) *Nákladní automobily, které budou zajišťovat staveništní dopravu, viditelně označit. – požadavek obsažen v kapitole 8b)*

36. *V průběhu výstavby záměru trvale zachovat propojení mezi MČ Praha - Koloděje a ulicí V Lipách v MČ Praha 21, například pomocí mostních provizorií, umožňující provoz linky městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) mimo dobu nezbytně nutnou z pohledu technologie výstavby. – spojení během výstavby bude zajištěno provizorní komunikací (SO 172) Provizorní silnice P. Ujezd n. Lesy – P. Koloděje*

37. *Do projektu zásad organizace výstavby zapracovat požadavky na minimalizaci negativních vlivů na ovzduší (zejména emise prachu), hlukovou situaci a podzemní a povrchové vody při výstavbě, včetně:*

a) *Převoz materiálů realizovat v maximální míře ve stopě navrhované komunikace. – požadavek obsažen v kapitole 8b)*

b) *Všech požadavků na minimalizaci vlivů výstavby na ovzduší, které jsou uvedené v příloze H.5 dokumentace – I/12 Běchovice – Úvaly – Modelové hodnocení kvality ovzduší v kap. 6.6. Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší. – požadavky obsaženy v kapitole 8c)*

c) *Na všech staveništích vytvořit plochy pro mytí vozidel před výjezdem na veřejné komunikace. S vodami z těchto mycích ploch nakládat jako s vodami odpadními s možnou kontaminací ropnými látkami. – požadavek obsažen v kapitole 8c)*

d) *Dešťové vody z ploch staveniště, které nemohou být kontaminovány ropnými látkami, přednostně vsakovat na pozemku staveniště, případně odvádět do vodních toků. Před vsakováním i před vypouštěním do vodního toku zajistit jejich předčištění v usazovacích nádržích. V případě, že nebude možno použít definitivní DUN, vybudovat staveništní usazovací nádrže vybavené nornou stěnou. – požadavek obsažen v kapitole 8c)*

8c)

e) *Protihlukové valy v maximální míře (s ohledem na postup výstavby) realizovat v počáteční fázi výstavby. – požadavek doplněn do kapitoly 2i) a 8.*

f) *Pod parkujícími nákladními automobily a stavebními stroji na staveništi a prostorách zařízení stavenišť vždy umístit nádobu pro zachyt případných úkapů. – požadavek obsažen v kapitole 8c)*

g) *Nedílnou součástí projektu zásad organizace výstavby bude systém pravidelné kontroly dodržování všech výše uvedených zásad nezávislou osobou (ekologický nebo biologický dozor stavby), která bude vybavena právem sankcionování zaměstnanců stavby i jednotlivých subdodavatelů. – požadavek doplněn do kapitoly 8.*

h) *Dodavatel stavby prokazatelně seznámí všechny subdodavatele s požadavky na ochranu životního prostředí, včetně opatření proti znečišťování ovzduší prachem provozem na staveništi, a doplňkových opatření pro vybrané oblasti, které budou požadovány v projektu zásad organizace výstavby. – požadavek doplněn do kapitoly 8.*

i) *Zpracovat havarijní plán pro výstavbu a do něj zapracovat požadavky na použití strojů s biologicky odbouratelnými mazivy a požadavky pro případ havárie při úniku pohonných látek a olejů. – požadavek doplněn do kapitoly 8.*

j) *V průběhu výstavby zajistit biologický (ekologický) dozor, který bude prováděn způsobilou osobou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody obsažených jednak v tomto závazném stanovisku a jednak v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby. Odborně způsobilou osobou se rozumí osoba s úplným vysokoškolským vzděláním v oblasti přírodních věd, zemědělství nebo lesnictví. – požadavek doplněn do kapitoly 8c)*

38. *Zemní práce a založení pilířů mostních objektů v přírodní památce Lítožnice (dále jen „PP Lítožnice“) provádět mimo hlavní období rozmnožování živočichů, tj. práce realizovat v období 1. srpna až 28. února. Výjimku z této podmínky může povolit biologický (ekologický) dozor stavby. – požadavek doplněn do kapitoly 8 a do TZ SO 201*

39. *Z hlediska ochrany dřevin zajistit následující požadavky:*

a) *Kácení dřevin přednostně provádět mimo vegetační období, dobu mimovegetačního období stanoví ekologický dozor na základě konkrétních klimatických podmínek v roce, kdy bude kácení prováděno. Kácení dřevin neprovádět v období hlavního hnízdění ptáků, které je v tomto území stanoveno od 20. 3. do 30. 6. V zimním období je zakázáno kácet doupné stromy užívané k přezimování. Termín kácení doupných stromů stanoví biologický (ekologický) dozor. – požadavek doplněn do kap. 1j), SO 810 a SO 811*

b) *Dřeviny a keře v blízkosti stavby, které budou zachovány, před započatím výstavby technicky ochránit před mechanickým poškozením dle ČSN 83 9061. V případě poškození dřevin zajistit odborným způsobem, stanoveným biologickým dozorem, urychlené ošetření a učinění opatření, stanovená biologickým dozorem, k zabránění opakování poškození. – požadavek doplněn do kap. 1j).*

40. *Realizaci protihlukových valů a sadových úprav provádět dle schváleného harmonogramu z projektu pro stavební povolení průběžně již během výstavby. Pro sadové úpravy protihlukových valů používat kvalitní vzrostlé sazenice dřevin a keřů. – požadavek na realizaci valů obsažen a kapitole 8) a požadavek na provedení vegetačních úprav obsažen přímo v SO 801.*

41. *V místech budoucí instalace trvalých zábran pro obojživelníky instalovat dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na stavenišť. – doplněno do kapitoly 8c) a k jednotlivým SO.*

42. *Zařízení sloužící k zachytům a odvádění srážkových vod (DUN a RN), případně odvádění podzemních vod, musí mít ihned po jejich dokončení určeného provozovatele,*



*případně správce. – jednotliví SO mají přiřazené předpokládané následné správce. Všechny DUN a RN budou spravovány ŘSD ČR.*

Podmínky pro fázi přípravy:

43. *Rozšířit seznam dopravně – organizačních opatření, uplatněných ve stavu se záměrem (tabulka 2, str. 29 dokumentace o opatření „Praha – Koloděje, ulice V Lipkách, rozšíření omezení rychlosti na 30 km/h („zóna 30“), „zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 t“) na celý úsek v zastavbě MČ Praha - Koloděje. – požadavek doplněn do samostatného nově vytvořeného SO 196.*

44. *Předmětný záměr a stavbu SOKP 511 uvést do zkušebního provozu (předčasného užívání) ve stejném termínu. – požadavek doplněn do kap. 2j)*

45. *Po uvedení záměru do zkušebního provozu (předčasného užívání) zajistit provoz telematických systémů (řízení dopravy), které mj. účinně minimalizují vznik dopravních kongescí. – požadavek doplněn do kap. 2j)*

46. *V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem záměru (např. překročení platných hygienických limitů akustické zátěže), neprodleně zahájit přípravu a realizaci opatření k nápravě zjištěného stavu. – požadavek doplněn do kap. 1p)*

**e) v případě záměru spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěru o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno**

Výše uvedená stavba nespadá do režimu IPPC.

**f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Ochranná pásma komunikací a ochranná a bezpečnostní pásma jednotlivých inženýrských sítí jsou vyhlášena za zákona automaticky s rozhodnutím o umístění stavby.

## 7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba nevyžaduje speciální opatření z hlediska civilní ochrany.

Stavba žádným způsobem neřeší ochranu obyvatelstva, což vyplývá z jejího charakteru.

Objekty dešťových usazovacích nádrží (DUN) jsou určeny k zachycení hlavního podílu znečištění dešťových vod, spláchnutého z komunikace do dešťové kanalizace, s cílem omezit znečišťování vody ve vodních tocích. Dále slouží k zachycení celého objemu havarované cisterny, která přepravuje ropné látky či látky podobného charakteru.

## 8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Postup výstavby:

Pro rozvinutí prací je důležité urychleně postavit mosty SO 201, SO 202 a rovněž i SO 220, čímž se umožní vyhloubit zářez km 0,000 – 0,500 a zeminu použít pro násyp západně od mostu SO 201 a násypy v prostoru mezi mosty SO 201 přes Říčanský potok a SO 202 přes Rokytku. Po dokončení stavby těchto mostů a navazujícího násypu na západní straně lze rozvinout práce na největším zářezu km 1,800 – 5,800. Z tohoto zářezu pak nasypat východní násyp u mostu SO 202 a přebytek cca 750 000 m<sup>3</sup> odvézt západním směrem ke km 0,000 a po Pražském okruhu dále ke skládkám. Tento zářez bude dokončen po postavení mostů SO 221, SO 222, SO 223, SO 224, SO 225 a SO 226.

Přeložka místní komunikace včetně mostu SO 220 v km 0,33 se staví bez provizorií a doprava je převedena na silnici III/0126. Po dobu rekonstrukce je v objízdné trase nutno zabezpečit autobusovou dopravu (MHD) mezi MČ Praha Běchovice a Praha Dubeč. Časově je nutno práce na této přeložce koordinovat se stavbou Pražského okruhu, v rámci které budou rovněž prováděny úpravy této komunikace.

Přeložka silnice III/0126 s SO 221 se postaví bez dopravních opatření, výjimkou je jen napojení na obou koncích trasy, kdy pro konec jižní se trasa krátkodobě (cca 1 měsíc) uzavře a objížďka povede po silnici III/33310. Severní konec přeložky s okružní křižovatkou na stávající silnici I/12 se staví za provozu po polovinách. Most SO 221 je nutno stavět na začátku prací a během hloubení zářezu mezi km 1,8 a 2,2. Po přeložení silnice III/0126 na novou trasu s mostem může pokračovat hloubení zářezu až po km 3,4. Přeložka bude sloužit jako přístup k zařízení staveniště a jako dopravní trasa pro menší objemy dopravovaných materiálů. Po stávající silnici III/0126 (ul. Do Pananek) zůstane příjezd ke stavbě areálu DUN+RN č.3 (SO 363).

Mosty SO 222, SO 224 a SO 228 na polních cestách je možné stavět při uzavření těchto tras s objížďkou po okolních silnicích.

Přeložku silnice III/33310 s mostem SO 223 lze stavět bez provizorní vozovky a jako objížďku pro stavbu mostu použít silnici III/33313 případně sil. III/0126.

Přeložku silnice III/33313 s mostem SO 225 a přeložku silnice III/01210 s mostem SO 226 lze stavět postupně po sobě bez provizorních vozovek a jako objížďku pro stavbu použít vždy druhou z obou silnic.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* zemní práce a založení pilířů mostních objektů v přírodní památce Litožnice (dále jen „PP Litožnice“) provádět mimo hlavní období rozmnožování živočichů, tj. práce realizovat v období 1. srpna až 28. února. Výjimku z této podmínky může povolit biologický (ekologický) dozor stavby.

#### Postup výstavby:

Pro účely zařízení staveniště lze využívat plochy trvalého a dočasného záboru v místech, kde právě nebudou probíhat stavební práce, dále menší plochy, určené pro výstavbu mostů a křižovatek a větší plochy pro deponie, sklady a další zařízení zhotovitele. O přesném využití ploch rozhodne zhotovitel podle svých potřeb s ohledem na místní podmínky a zejména pak s ohledem na podmínky ochrany přírody a s ohledem na rozsah definovaných povodňových pásem pro stoletou vodu.

**ZS1** Zařízení staveniště v km 1,02 o celkové ploše 4 464 m<sup>2</sup> leží severně podél hlavní trasy, u mostu přes Říčanský potok a budoucích dvou DUN a RN č.1 a 2 (SO 361, 362). Větší část zařízení staveniště se nachází v záplavovém území. Staveniště je rozděleno vodotečí souběžnou s potokem Říčanka, která je lemována lokálním biokoridorem.

Vodoteč je možné v rámci zařízení staveniště provizorně přemostit (na náklady zhotovitele), přičemž musí být minimalizovány zásahy a úpravy břehů potoka. Přístup k ploše je po odhumusované hlavní trase. Plocha bude sloužit zejména při stavbě velkého mostu SO 201 přes Říčanský potok dále pak při stavbě komunikačních objektů v okolí ZS 1 a při stavbě areálů DUN a RN č.1 a 2 (SO 361, 362).

**ZS2** Zařízení staveniště v km 1,775 o ploše 4 330 m<sup>2</sup> leží jižně podél hlavní trasy, u mostu SO 202 přes Rokytku. Východní (spodní) část staveniště se nachází v záplavovém území potoka Rokytky, podél kterého je současně definován regionální biokoridor. Potok Rokytky bude v rámci ZS provizorně přemostěn, přičemž musí být minimalizovány zásahy a úpravy břehů potoka. Náklady jsou obsaženy v objektech zařízení staveniště.

Přístup k ploše je po odhumusované hlavní trase. S ohledem na nenarušování životního prostředí městské části P. Běchovice nesmí být účelová komunikace P. Běchovice – Tábor využívána.

Plocha bude sloužit při stavbě mostu přes Rokytku (SO 202).

**ZS3** Zařízení staveniště v km 2,495 o ploše 2 3779 m<sup>2</sup> je umístěno mezi tělesem stávající silnice III/0126 a její přeložkou k novému mostu SO 221 a hlavní trasou nové I/12 v rámci MÚK Běchovice. Druhá část staveniště je pak umístěna ve vnitřních prostorách křižovatky.

Přístup k ploše ZS je možný od severu po rozestavěné nové silnici III/0126 (po jejím dokončení po hotové přeložce) případně z jihu po stávající silnici III/0126 nebo po odhumusované hlavní trase.

Plocha bude sloužit pro stavbu mostu (SO 221), stavbu MÚK Běchovice (SO 111), stavbu komunikací (III/0126 a přístupové cesty) a pro další objekty (přeložky inž. sítí). V okolí plochy jsou rovněž největší zemní práce (hluboký zářez) na hlavní trase. Velký rozměr plochy je vhodný i pro mezideponie ornice, zeminy a násypových materiálů.

**ZS4** Zařízení staveniště v km 3,808 – MÚK Koloděje o ploše 3 377 m<sup>2</sup> leží v křižovatkových větvích mimoúrovňové křižovatky. Přístup k ploše ZS je možný po odhumusované hl. trase, případně pro menší objemy přepravy po silnici III/33310 (V Lipách). Plocha bude sloužit při stavbě mostu nad hlavní trasou SO 223 a dále při stavbě komunikačních objektů MÚK Koloděje (SO 112), přeložka silnice III/33310 a přístupové komunikace a přeložek inženýrských sítí.

**ZS5** Zařízení staveniště v km 5,2 – u MÚK Újezd nad Lesy o ploše 22 690 m<sup>2</sup> je situováno v prostoru mezi silnicemi III/33313 (Zařičanská) a III/01210 (Rohožnická) a dále ve vnitřních prostorách křižovatky.

Přístup k ploše je možný po odhumusované hlavní trase, případně pro menší objemy přepravy po výše uvedených komunikacích.

Plocha bude sloužit pro stavbu přilehlé MÚK Újezd n/L (SO 113) a souvisejících přilehlých objektů (SO 122.1, 122.2, 136, 162, mosty SO 225 a 226, a přeložky inženýrských sítí). Rozměr plochy je vhodný i pro mezideponie ornice a násypových materiálů.

**ZS6** Zařízení staveniště v km 6,7 v prostoru MÚK Květnice o 2 212 m<sup>2</sup> (po provedení hrubých terénních úprav možno rozšířit o dalších 3 300 m<sup>2</sup>) je situováno po obou stranách hlavní trasy ve vnitřních prostorách křižovatky.

Přístup k ploše je možný po odhumusované hlavní trase. Křižující komunikaci III/01215 je nutno s ohledem na její charakter a současný zákaz vjezdu nákl. vozidel považovat za nepoužitelnou pro stavbu.

Zařízení bude sloužit při stavbě přilehlé MÚK Květnice (SO 114) a souvisejících objektů (SO 124.1, 124.2, 124.3, 137, 143, 154, mostu SO 227 a přeložek inženýrských sítí) a dále pro stavbu areálu DUN+RN č.4 (SO 364).

**ZS7** Zařízení staveniště v km 7,3 o ploše 4473 m<sup>2</sup> je situováno severně od hlavní trasy v prostoru mezi hl. trasou a polní cestou Újezd n/L – Dobročovice. Zařízení je téměř celé situováno mimo záplavové pásmo Výmoly a nadregionální biokoridor, které se nacházejí SZ od vymezené plochy. Během stavby je nutno respektovat omezení vyplývající z těchto pásem.

Přístup ke staveništi je možný po odhumusovaném tělese hl. trasy. Před dokončením mostu přes Výmolu (SO 203) je přístup možný kolem Sibřinského potoka po tělese stavby přístupové komunikace k RN č.4 a dále přes provizorní přemostění Výmoly, které bude nezbytné pro stavbu mostu. Polní cestu Újezd n/L – Dobročovice je vzhledem k jejímu charakteru považovat za nepoužitelnou. Příjezd po této cestě ze severu je pak zcela vyloučen s ohledem na historický most (kulturní památka) přes Výmolu, který je určen výhradně pro pěší.

Zařízení staveniště bude sloužit zejména pro stavbu mostů SO 203 přes Výmolu, SO 204 přes bezejmennou vodoteč od Třebohostic a SO 226 a dále pak pro stavbu areálu DUN+RN č. 5 (SO 365) a stavbu přeložky polní cesty SO 155 a pro přeložky inženýrských sítí.

**ZS8** Zařízení staveniště v km 10,2 o ploše 4 458 m<sup>2</sup> po provedení hrubých terénních úprav lze rozšířit o dalších 1 600 m<sup>2</sup>) leží oboustranně podél hlavní trasy mezi silnicí II/101, křižovatkovými větvemi budoucí mimoúrovňové křižovatky MÚK Škvorec a novou trasou I/12. Vzhledem ke značně členitému terénu je plocha ZS rozdělena do několika menších částí. Staveniště je rozděleno Škvoreckým potokem a částečně se nachází v záplavovém území. Podél Škvoreckého potoka je rovněž definován lokální biokoridor a během stavby je nutno

respektovat všechny požadavky definované v migrační studii (viz F.11).

Přístup k ploše ZS je možný, nebo po po odhumusované hlavní trase nebo po silnici II/101. Plocha bude sloužit při stavbě přilehlé MÚK Škvorec (SO 115) a souvisejících přeložek komunikací (SO 126.1, 126.2, 126.3, 146, 156, 157), stavbě mostů přes Škvorecký potok (SO 205 na hl. trase a SO 206 na křižovatkové větvi D) a úpravě mostu na silnici II/101 (SO 241), stavbě areálu DUN+RN č. 7 a přeložek inž. sítí.

**ZS9** Zařízení staveniště v km 11,8 o ploše 15 760 m<sup>2</sup> je mezi novou trasou I/12 a starou silnicí I/12 v cípu území před mimoúrovňovou okružní křižovatkou MÚK Tuklaty Západní okraj ZS je lemován ochranným pásmem vedení VN 22kV.

Přístup k ploše je možný ze stávající silnice I/12 nebo z nové trasy od západu. Plocha bude sloužit pro výstavbu přilehlé MÚK Tuklaty (SO 116) a souvisejících přeložek komunikací, mostů SO 232 a SO 233, stavbu areálu DUN+RN č. 9 (SO 369) a přeložek inženýrských sítí. a pro komunikační objekty. Rozměr plochy je vhodný i pro mezideponie ornice a násypových materiálů.

**ZS10** Zařízení staveniště v prostoru staveniště DUN a RN č.3 při silnici III/0126 je o ploše 1006 m<sup>2</sup>.

Přístup k ploše ZS je možný po stávající silnici III/0126 po které je možné i přesun k rozsáhlému zařízení stavby č.3. Zařízení staveniště je určeno pro stavbu areálu DUN+RN č.3 (SO 363).

Výstavba ostatních mostních objektů bude obsluhována z některých z těchto zařízení staveniště nebo z menších ploch, které vzniknou v dočasném záboru u jednotlivých mostů a přeložek komunikací.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* před započítím stavebních prací v rámci projektu organizace výstavby provést aktualizaci návrhu nakládání s přebytečnými zeminami a horninami z výkopů a přebytečnou ornici. Přednostně využít tyto materiály v rámci rekultivací nebo na jiných stavbách pro účely realizace násypů, protihlukových valů atp., přebytky uložit na skládky. Aktualizovaný projekt organizace výstavby projednat s příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu a stavebním úřadem.

Protihlukové valy realizovat v maximální možné míře (s ohledem na postup výstavby) v počáteční fázi výstavby.

Nedílnou součástí projektu zásad organizace výstavby bude systém pravidelné kontroly dodržování všech výše uvedených zásad nezávislou osobou (ekologický nebo biologický dozor stavby), která bude vybavena právem sankcionování zaměstnanců stavby i jednotlivých subdodavatelů.

Dodavatel stavby prokazatelně seznámí všechny subdodavatele s požadavky na ochranu životního prostředí, včetně opatření proti znečišťování ovzduší prachem provozem na staveništi, a doplňkových opatření pro vybrané oblasti, které budou požadovány v projektu zásad organizace výstavby.

Zpracovat havarijní plán pro výstavbu a do něj zapracovat požadavky na použití strojů s biologicky odbouratelnými mazivy a požadavky pro případ havárie při úniku pohonných látek a olejů.

## **a) napojení staveniště na stáv. dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba vyžaduje vzhledem k svému velkému rozsahu kvalitní přístupové trasy, schopné přenést výše popsané objemy staveništní dopravy. Většina staveništní dopravy se odehraje uvnitř staveniště, na trase budoucí přeložky silnice I/12. Část staveništní dopravy, která bude



opouštět staveniště, bude vedena převážně na Pražský okruh, silnici I/12 mimo obce, dálnici D 10 a dálnici D 11.

Hlavními přístupovými trasami jsou:

- Pražský okruh v úseku Štěrboholy – Běchovice – Horní Počernice jako přístup na staveniště od severu a západu v km 0,000 s připojením v křižovatce stavby 511, která bude stavěna současně
- Silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly jako přístup na staveniště od západu, severu a východu s připojením prostřednictvím silnic III/0126 (km 2,2, respektive 2,5 po přeložce), III/33310 (km 3,8), III/33313 (km 5,1), III/01212 (km 6,8), III/01215 (km 8,2) a II/101 (km 10,2).

Vedlejší přístupovou trasou je silnice II/101 od jihu od Říčan, od silnice I/2 a od dálnice D1.

#### Elektrická energie:

El. energii zhotovitel získá z některých trafostanic z okolí, nebo zřízením provizorní stanice.

#### Plyn:

Odběr plynu pro stavbu není třeba.

#### Voda:

Odběr vody je možný z vodovodů v okolních obcích. V případně nutnosti je možné zásobování stavby cisternami.

Odpadní vody budou odváženy z vybudovaných dočasných jímek.

#### WC:

WC se použijí chemické.

### **b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Stavební pozemek bude tvořen trvalým a dočasným zábořem stavby. Většina staveništní dopravy se odehraje v rámci trvalého a dočasného záboru stavby.

Na základě požadavku *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* musí nákladní automobily, které budou zajišťovat staveništní dopravu viditelně označeny.

Přístup na stavební pozemek se předpokládá ze stáv. sil. I/12 (Běchovice – Úvaly) přes sil. II. a III. třídy (III/0126, III/33310, III/33313, III/01212, III/01215, II/101), které budoucí přeložku křižují. Dále se uvažuje s přístupem přes Pražský okruh s připojením v oblasti budoucí MÚK Dubeč (stavba D0 – úsek 511, která se předpokládá budovat současně).

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* bude prioritně staveništní doprava vedena v ose předmětného záměru a v osách navazujících staveb SOKP 510 (D0 – úsek 511 – Běchovice – D1) a SOKP 511.

Na základě požadavků MČ Běchovice (a v souladu se *Souhlasným závazným stanoviskem k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí*) **nebudou** pro staveništní dopravu využívány

následující ulice:

- Do Říčan
- K Jalovce
- Ke Kolodějům

Dále nebude pro staveništní dopravu využívána ul. Do Panenek v úseku ul. Českobrodská – Ke Kolodějům.



Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* je možné stávající komunikace používat pouze v omezené míře a nejvyšší přípustné navýšení je obousměrně stanoveno následovně (nutné koordinovat s stavbou D0 – úsek 511 – Běchovice – D1):

- Štěrboholská radiála – 300 NA/den,
- SOKP 510 – 400 NA/den,
- Silnice I/12 – 110 NA/den,

Případné navýšení uvedených intenzit za předpokladu dodržení hygienických limitů hluku, lze provést pouze před započítáním výstavby na základě aktualizované hlukové studie pro období výstavby. Návrh musí být projednán a odsouhlasen příslušným orgánem veřejného zdraví a místní samosprávou.

Musí být dodržen požadavek na nepřerušování provozu MHD linky 240 v ul. Do Říčan mezi částmi Praha Běchovice a Praha Dubeč.

Objízdné trasy v okolí záměru užívat pro provoz staveništní dopravy maximálně po dobu 1 roku. Za objízdné trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (Štěrboholská radiála, SOKP 510, pokračování stávající I/12 směrem na východ). V případě, že by měla objízdná trasa sloužit pro delší období anebo bude vedena komunikacemi, kde dochází k překračování stanovených hygienických limitů hluku z provozu na pozemních komunikacích, bude nutné žádat o vydání časově omezeného povolení v souladu s § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“). – tento požadavek znamená urychleně provést výstavbu mostů SO 201 a SO 202, aby bylo možné zajistit staveništní dopravu v ose záměru.

V průběhu výstavby záměru trvale zachovat propojení mezi MČ Praha - Koloděje a ulicí V Lipách v MČ Praha 21, například pomocí mostních provizorií, umožňující provoz linky městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) mimo dobu nezbytně nutnou z pohledu technologie výstavby – zajištěno v rámci SO 172.

### **c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci stavby nebudou prováděny žádné asanace.

Kácení stromů bude provedeno v minimální nutné míře v prostoru trvalého a dočasného záboru. Pro zařízení staveniště byly vybrány především plochy, u nichž není potřeba kácení provádět.

Staveniště bude oploceno tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob, majetku a současně nedošlo k negativnímu ovlivnění provozu na okolních komunikacích. Další oplocení bude provedeno v případě velkých výkopů s ohledem na platnou legislativu a bezpečnost práce.

V prostoru stavby je potřeba dodržovat platnou legislativu, zejména s ohledem na dodržení limitů hluku, emisí, vibrací, prašnosti, ochrany povrchových a podzemních vod a půdního fondu.

U zařízení staveniště v záplavových zónách nesmí být v prostoru záplavových zón skladováno větší množství materiálu, které by při náhlé povodni mohlo způsobit zanesení koryta vodoteče dále po proudu. Zejména zde pak nesmí být skladovány látky, které by mohly při úniku způsobit znečištění vody.

Opatření pro minimalizaci emisí prachu v průběhu zemních prací:

- V průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trávajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za

mokra.

- Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, ideálně nejvíce pojižděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km/hod. a provádět pravidelné čištění pojízdné plochy v době déletrvajícího sucha.
- Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- Zaplachtovat automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm.
- Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
- Při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání.
- Na obvodovém hrazení stavby případně na objektu zařízení staveniště uvést typ, rozsah a doby trvání stavebních prací – kromě opatření ke snížení emisí je důležitá i informovanost obyvatel v lokalitě, na které bude výstavba po dobu trvání bezprostředně působit.

V oblasti MÚK Květnice, kde lze u nejbližší zástavby očekávat hodnoty na hranici imisního limitu při nepříznivých meteorologických podmínkách pro krátkodobé koncentrace oxidu dusičitého.

- V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem, redukovat volnoběhy nákladních automobilů a dalších strojů mimo silniční techniky na minimum.
- Důsledně vypínat motory strojů, které nejsou v pracovním procesu.

V oblasti MÚK Dubeč, v okolí km 1,4, v oblasti MÚK Koloděje, v oblasti MÚK Květnice a v okolí km 9,0, kde lze u nejbližší zástavby očekávat hodnoty na hranici imisního limitu při déletrvajícím suchu pro denní koncentrace suspendovaných prachových částic frakce PM<sub>10</sub>.

- Monitorovat prašnost v areálu (provést každodenní prohlídku vně i uvnitř areálu). Pokud je zaznamenána zvýšená prašnost, provést adekvátní protiprašná opatření.
- Pokud se na staveništi vyskytují jednotlivé emisně významné, avšak prostorově omezené zdroje prašnosti, umisťovat je co nejdále od zástavby a osadit kolem nich clony z tkaniny.
- Skrápět (zvlhčovat) v době déletrvajícího sucha odkryté plochy.
- U postřiků je možné použít aditiva (chemické stabilizátory), která výrazně zvyšují protiprašné vlastnosti. S ohledem na obecné požadavky ochrany životního prostředí je vhodné používat biologicky rozložitelná aditiva. Postřiky chemickými stabilizátory jsou účinné zejména v oblastech, kde již není povrch narušován další činností.
- Při zvýšené rychlosti větru (cca od stupně „silný vítr“ dle Beaufortovy stupnice) omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti s vysokou prašností.
- Používat zpevněných staveništních komunikací nebo trasy dočasně zpevnit pomocí betonových panelů či pryžových bloků, případně šterku, strusky či recyklovaného asfaltu. Výhodou zpevněných úseků je snadná čistitelnost zpevněných podkladů.
- Staveništní komunikace pravidelně čistit, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na*

*Životní prostředí* je pracovní doba na staveništích, včetně staveništní dopravy, je povolena v době od 07:00 do 21:00 hod každý den v týdnu. Výjimku pro provádění prací mimo stanovenou pracovní dobu, například s ohledem na technologie výstavby, které nelze přerušit, je nutno získat předem od územně příslušného orgánu státní správy ve smyslu § 5 odst. 6 zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* je nutné dešťové vody z ploch staveniště, které nemohou být kontaminovány ropnými látkami, přednostně vsakovat na pozemku staveniště, případně odvádět do vodních toků. Před vsakováním i před vypouštěním do vodního toku zajistit jejich předčištění v usazovacích nádržích. V případě, že nebude možno použít definitivní DUN, vybudovat staveništní usazovací nádrže vybavené normou stěnou.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* je nutné obyvatele objektů, kde dojde při realizaci výstavby ke zvýšení hluku, předem seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* pod parkujícími nákladními automobily a stavebními stroji na staveništi a prostorách zařízení staveniště vždy umístit nádobu pro zachyt případných úkapů.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* v průběhu výstavby zajistit biologický (ekologický) dozor, který bude prováděn způsobilou osobou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody obsažených jednak v tomto závazném stanovisku a jednak v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby. Odborně způsobilou osobou se rozumí osoba s úplným vysokoškolským vzděláním v oblasti přírodních věd, zemědělství nebo lesnictví.

Na základě *Souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* budou v místech budoucí instalace trvalých zábran pro obojživelníky instalovat dočasné zábrany pro obojživelníky a zabránit tak průniku obojživelníků na staveniště.

#### **d) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště**

Nejzazší hranice trvalého a dočasného záboru včetně výměr pro jednotlivé pozemky dotčené stavbou jsou uvedeny v Záborovém elaborátu.

Trvalé zábery zahrnují všechny zastavěné plochy komunikace a jejich zařízení.

Dočasné zábery jsou nutné pro zřízení ploch zařízení staveniště, vybudování provizorních komunikací, přeložky meliorací, kabelů apod. Dočasný zábor je možné využívat po celou dobu výstavby, případně pouze pro její část (v průběhu provádění prací). Po uvedení dočasných záborů do původního stavu je možné je předat zpět jejich majiteli.

#### **e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Vzhledem k tomu, že je trasa vedena v extravilánu nebudou v rámci stavby přerušeny žádné bezbariérové trasy. Výjimkou je nově budované cyklostezka v rámci akce **Cyklotrasa A50/500, úsek Klánovice – Koloděje; úsek „historické cesty Blatovská alej“**, která bude po dobu stavby uzavřena bez náhrady (nejedná se o přístupovou cestu, cesta má rekreační charakter). Ve stejné stopě bude budována nová komunikace (SO 151).

Žádné bezbariérové obchozí trasy nebudou v rámci stavby zřizovány.

#### **f) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Celkový předpokládaný výkop: 1,98 mil m<sup>3</sup>

Celkový předpokládaný násyp: 1,51 mil m<sup>3</sup>

Celková předpokládaná bilance: 0,47 mil m<sup>3</sup>

Celková bilance zemních prací se bude upřesňovat po dokončení pedologického průzkumu

(upřesnění tloušťky ornice a podorničí) a v dalších stupních pak na základě podrobného geotechnického průzkumu (rozsah výměny podloží pro násypy a AZ, vhodnost a nevhodnost vytěžených zemin a případný potřebný objem nakupovaného vhodného materiálu). Přebytek zeminy bude odvezen na trvalou(é) skládku(y).

Celkové předpokládané odhumusování (předpokládaná tloušťka 0,35 m): 0,473 mil m<sup>3</sup>

Celkové předpokládané ohumusování: 0,213 mil m<sup>3</sup>

Celková předpokládaná bilance ornice: 0,260 mil m<sup>3</sup>

Celková bilance ornice se bude upřesňovat v dalším stupních projektové dokumentace po jednotlivých stavebních objektech.

S přebytkem ornice bude nakládáno dle dispozic orgánu ochrany ZPF.

## 9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

### 9.1 Koncepce vodohospodářského řešení

Navržená stavba komunikace vyvolá změny odtoků dešťových vod v této lokalitě, které budou způsobeny zejména zadržením dešťových vod v místě navržené komunikace a jejich nutným odvedením mimo ni. Snahou návrhu je minimalizovat přímé odtoky dešťových vod potrubím. Hlavní prioritou návrhu odvodnění dané stavby je zachycení dešťových vod okolního terénu do záchytných zatravněných příkopů se systémem postupného průsaku do drenážních trub umístěných pode dnem těchto příkopů, kde dojde k částečnému předčistění vod před vtokem do recipientu a také výraznější zpomalení odtoku dešťových vod z povodí. Dále toto řešení umožní obnovit stávající systém meliorací.

Odvodnění navržené komunikace I/12 je řešeno pomocí středové kanalizace DN250 až DN1000. Do silničních příkopů nebo do silničních betonových žlabů budou svedeny dešťové vody z navržené komunikace, dále pak budou v některých částech do silničních příkopů svedeny vody ze svahů zářezu navržené komunikace. Ve dně těchto příkopů nebo žlabů budou umístěny odtokové vpusti se záchytnými čistícími koši pro zachycení hrubých nečistot, které budou sloužit k přímému odvedení nezasáknuté dešťové vody z komunikace a svahů zářezu prostřednictvím přípojek DN200 do středové kanalizace a zároveň budou sloužit jako revizní objekty pro kontrolu a čištění těchto přípojek. Středová kanalizace bude zaústěna do dešťových usazovacích nádrží (DUN), které budou sloužit pro usazení sedimentujících částí a zachycení ropných látek v případě havárie. Dále bude dešťová voda směřována do retenčních nádrží (RN), kde dojde k jejímu zachycení a postupnému regulovanému odtoku do recipientu.

Veškeré tyto odvodňovací zařízení budou zaústěny do dešťových usazovacích nádrží (DUN), které budou sloužit pro usazení sedimentujících částí a zachycení ropných látek v případě havárie. Dále bude dešťová voda směřována do retenčních nádrží (RN), kde dojde k jejímu zachycení a postupnému regulovanému odtoku do recipientu. Z každého povodí (č. 1-9) je znečištěná dešťová voda odváděna do jedné z dešťových usazovacích nádrží spojených s retenční nádrží. Těchto je v lokalitě navrženo tedy celkem také 9 ks.

Dešťové vody přitékající z okolních pozemků nebudou stavbou komunikace nikterak zasazeny, proto budou zachyceny v nadzářezových příkopech nebo pomocí příkopových melioračních hlavních a odvedeny přímo do recipientů. S jejich předčistěním v navržených DUN se neuvažuje. Nadzářezové příkopy budou zároveň sloužit pro zachycení melioračních systémů a v případě souběhu s místní komunikací, budou umístěny na straně bližší k navržené komunikaci I/12. Detailní řešení je patrné ze vzorových příčných řezů, které jsou součástí objektů komunikací této PD.

Zároveň bylo nutné v dané lokalitě řešit zajištění stávajících meliorací, které se v předmětné lokalitě nacházejí. Tyto meliorace budou podchyceny a odvedena novými hlavníky do příkopů a vodotečí. Řešeny jsou jako kombinace otevřených příkopů, na jejichž dně je drenážní rýha s drenážním potrubím. Původní drenáže budou v max. míře přepojeny.

## 9.2 Hydrotechnické výpočty

Pro účely vodohospodářského řešení bylo předmětné území rozděleno do jednotlivých povodí podle toho, do které vodoteče bude dešťová voda odvedena. V návrhu byl dodržen princip nepřevádět dešťovou, příp. vodu z melioračních zařízení, mimo původní povodí. Navrženo bylo celkem 9 povodí, které jsou dále rozděleny podle druhu odváděné dešťové vody. Povodí, která zachytávají neznečištěnou vodu odváděnou přímo do recipientu, jsou označena indexem "v".

### 9.2.1 Výpočty odtoků dešťových vod

#### Odtoky vod do recipientu.

Odtoky byly posuzovány na 15-minutový déšť s periodicitou  $p=1$  (jednoletý), tj. 130 l/s/ha:

Povodí I - Říčanský potok						
označení plochy	plocha povodí	součinitel odtoku	redukováná plocha povodí	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
I Lv	1,10	0,05	0,06	2,4	2,4	Svedeno SO 385 - Úpravy meliorací
I Pva	10,33	0,05	0,52	22,2	22,2	Svedeno SO 383 - Úpravy meliorací a pravostranným patním příkopem doplněné o příčné hrázky vytvářející retenční prosotor se zpomalovacím účinkem.
I Pvb	2,07	0,05	0,10	4,5	4,5	Svedeno SO 383 - Úpravy meliorací a pravostranným patním příkopem doplněné o příčné hrázky vytvářející retenční prosotor se zpomalovacím účinkem.
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.1					29,0	
Celkem	13,50		0,68	29,03	57,98	

Povodí II - občasná vodoteč (ústí do Rokytky)						
označení plochy	plocha povodí	součinitel odtoku	redukováná plocha povodí	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
II Lv	0,47	0,05	0,02	1,0	1,0	Svedeno levostranným patním příkopem doplněné o příčné hrázky vytvářející retenční prosotor se zpomalovacím účinkem.
II Pv	4,79	0,05	0,24	10,3	10,3	Svedeno SO 386 - Úpravy meliorací a pravostranným patním příkopem doplněné o příčné hrázky vytvářející retenční prosotor se zpomalovacím účinkem.
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.2					6,6	
Celkem	5,26		0,26	11,31	17,91	

Povodí III - Běchovický potok						
označení plochy	plocha povodí	součinitel odtoku	redukováná plocha povodí	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
III P4v - A	91,58	0,05	4,58	196,9	196,9	Svedeno SO 389 - Úpravy meliorací a levostranným nadžázevovým příkopem do svodnice Běchovického potoka, doplněné o příčné hrázky vytvářející retenční prosotor se
III P4v - B	29,81	0,05	1,49	64,1	64,1	Svedeno SO 390 - Úpravy meliorací a
III P6v	2,22	0,05	0,11	4,8	4,8	Svedeno SO 390 - Úpravy meliorací a
Celkem	123,61		6,18	265,76	265,76	



Povod IV - Sibřinský potok						
označení plochy	plocha povodi	součinitel odtoku	redukováná plocha povodi	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
IV L1v	38,24	0,05	1,91	82,2	82,2	Svedeno SO 390 - Úpravy meliorací a levostranným
IV L2v	11,66	0,05	0,58	25,1	25,1	Svedeno SO 391 - Úpravy meliorací a levostranným nadzářezovým příkopem do melioračního svodu
Celkem	49,90		2,50	107,29	107,29	

Povodí IV - Výmola						
označení plochy	plocha povodi	součinitel odtoku	redukováná plocha povodi	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
IV L3v	17,27	0,05	0,86	37,1	37,1	Svedeno levostranným patním příkopem
IV P1v	1,29	0,05	0,06	2,8	2,8	Svedeno pravostranným patním příkopem
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.4					21,4	
Celkem	18,56		0,93	39,90	61,26	

Povodí V - Výmola						
označení plochy	plocha povodi	součinitel odtoku	redukováná plocha povodi	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
V P1v	5,76	0,05	0,29	12,4	12,4	Svedeno SO 394 - Úpravy meliorací a
V P2v	1,12	0,05	0,06	2,4	2,4	Svedeno SO 395, 396 - Úpravy meliorací a
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.5					5,4	
Celkem	6,88		0,34	14,79	20,19	
Celkem IV+V	25,44		1,27	54,70	81,46	

Povodí VI - Bezejmenná vodoteč od Třebohostic						
označení plochy	plocha povodi	součinitel odtoku	redukováná plocha povodi	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
VI L1v	0,51	0,05	0,03	1,1	1,1	Svedeno levostranným patním příkopem
VI P2v	5,36	0,05	0,27	11,5	11,5	Svedeno SO 397 - Úpravy meliorací a pravostranným patním příkopem
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.6					11,1	
Celkem	5,87		0,29	12,62	23,75	

Povodí VII - Škvorecký potok						
označení plochy	plocha povodí	součinitel odtoku	redukováná plocha povodí	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
VII L1v	3,18	0,05	0,16	6,8	6,8	Svedeno SO 399 - Úpravy meliorací a levostranným příkopem a melioračním svodem
VII L2v	3,41	0,05	0,17	7,3	7,3	Svedeno levostranným příkopem
VII P3v	9,78	0,05	0,49	21,0	21,0	Svedeno SO 399.1 - Úprava meliorací a pravostranným příkopem
VII P4v	70,45	0,05	3,52	151,5	151,5	Svedeno SO 398 - Úprava meliorací a pravostranným příkopem a meliorací
VII P5v	1,74	0,05	0,09	3,7	3,7	Svedeno pravostranným příkopem
VII P6v	2,27	0,05	0,11	4,9	4,9	Svedeno SO 399.2 - Úprava meliorací a pravostranným příkopem
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.7					20,0	
Celkem	90,83		4,54	195,28	215,29	

Povodí VIII - Přisimaský potok						
označení plochy	plocha povodí	součinitel odtoku	redukováná plocha povodí	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
VIII P2v	9,84	0,05	0,49	21,2	21,2	Svedeno SO 399.3 - Úprava meliorací a pravostranným nadžárežovým příkopem
VIII P3v	0,45	0,05	0,02	1,0	1,0	Svedeno pravostranným patním příkopem
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.8					10,1	
Celkem	10,29		0,51	22,12	32,23	

Povodí IX - Tuklatský potok a meliorační svod						
označení plochy	plocha povodí	součinitel odtoku	redukováná plocha povodí	Odtokové množství	Odtok do recipientu	Poznámka
	ha		ha	l/s	l/s	
IX P2v	49,34	0,05	2,47	106,1	106,1	Svedeno SO 399.4 - Úprava meliorací pravostranným nadžárežovým příkopem do
IX P3v	3,52	0,05	0,18	7,6	7,6	Svedeno SO 399.5 - Úprava meliorací a pravostranným nadžárežovým příkopem do
IX P4v	5,95	0,05	0,30	12,8	12,8	Svedeno SO 399.6 - Úprava meliorací a pravostranným nadžárežovým příkopem
IX P5v	63,33	0,05	3,17	136,2	136,2	Svedeno SO 399.6 - Úprava meliorací a pravostranným nadžárežovým příkopem
Regulovaný odtok z retenční nádrže č.9					32,9	
Celkem	122,14		6,11	262,60	295,45	
z toho	meliorační svod			113,6	113,6	
	Tuklatský potok			149,0	181,8	

**Odtoky vod do dešťové kanalizace a výpočet dimenze potrubí.**

Kanalizace byla dimenzována: na 10-minutový déšť s periodicitou  $p=1$  (jednoletý), tj. 160 l/s/ha v rozsahu od 0,0 km do 5,55 km

na 15-minutový déšť s periodicitou  $p=1$  (jednoletý), tj. 130 l/s/ha v rozsahu od 5,55 km do 12,445 km

<b>Dešťová kanalizace - povodí</b>							
SO	Stoka	Celková plocha [ha]	Komunikace [ha]	Nezpevněná plocha [ha]	Redukovaná plocha pov. [ha]	Souč. odtoku $\Psi$	Zaústěno do RN a DUN č.
SO 311 a SO301	D1.0; D1.1; D1.2	9,7	4,0	5,6	4,5	0,46	1
SO 302	D2.1; D2.2	2,2	1,9	0,3	1,7	0,79	2
SO 303	D3.1; D3.2	31,1	9,9	21,2	12,1	0,39	3
SO 304	D4.1; D4.2	7,1	4,2	2,9	4,2	0,60	4
SO 305	D5.1; D5.2	1,8	1,6	0,2	1,4	0,80	5
SO 306	D6.1; D6.2	3,7	1,8	1,9	1,9	0,51	6
SO 307	D7.1; D7.2	6,7	3,6	3,1	3,7	0,55	7
SO 308	D8.1; D8.2	3,4	2,3	1,1	2,2	0,66	8
SO 309	D9.1; D9.2	11,0	3,4	7,5	4,2	0,38	9

**SO 301 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 0,000-0,845**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D1.1 - DN 300-DN 600 - dl. 796,0m</b>																				
Stoka D1.1	1.RN-1	1.RN	0	0,46	0	4,31	160	689,63	0	831,07	760,35	0,6	56	0,75	695	800	1868,71	2,02	2,08	14
Stoka D1.1	1-2	1K.A	0,47	0,46	0,216	4,025	160	644	0	785,44	697,42	0,9	190	0,75	622	800	2303,13	2,47	2,65	22
Stoka D1.1	2-3	1K.B	1,03	0,46	0,474	3,809	160	609,41	141,4	750,85	642,22	0,9	200	0,75	603	800	2303,13	2,47	2,62	21
Stoka D1.1	3-4	1K.C	2,95	0,46	1,357	3,335	160	533,6	0	533,6	425,04	0,9	200	0,75	516	600	635,15	2,25	2,38	18
Stoka D1.1	4-5	1K.D	4,3	0,46	1,978	1,978	160	316,48	0	316,48	158,24	0,9	150	0,75	354	400	218,42	1,74	1,86	13
<b>Stoka D1.2 - DN 250 - dl. 85,0m</b>																				
Stoka D1.2	1-6	1K.E	0,62	0,46	0,285	0,285	160	45,63	0	45,63	22,82	0,9	85	0,75	171	250	38,27	0,82	0,88	6

Celková délka stokové sítě: 881,0 m

Celkový objem stokové sítě: 249,71 m<sup>3</sup>

Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.

K výpočtu byla použita Máslova metoda.

**SO 302 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 1,030-1,600**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D2.1 - DN 300-DN 500 - dl. 573,50m</b>																				
Stoka D2.1	2.RN-1	2.RN	0	0,79	0	1,738	160	278,08	0	278,08	278,08	0,6	49,5	0,75	474	500	320,55	1,63	1,75	10
Stoka D2.1	1-2	2K.A	0,36	0,79	0,284	1,635	160	261,65	0	261,65	238,9	1,2	147	0,75	392	500	320,55	2,01	2,11	16
Stoka D2.1	2-3	2K.B	0,41	0,79	0,324	1,351	160	216,14	0	216,14	190,23	1	150	0,75	373	400	230,32	1,83	1,98	14
Stoka D2.1	3-4	2K.C	1,30	0,79	1,027	1,027	160	164,32	0	164,32	82,16	1	227	0,75	271	300	107,79	1,52	1,63	11
<b>Stoka D2.2 - DN 250 - dl. 48,0m</b>																				
Stoka D2.2	1-5	2K.D	0,13	0,79	0,103	0,103	160	16,43	0	16,43	8,22	0,9	48	0,75	117	250	38,27	0,82	0,88	4

Celková délka stokové sítě: 621,50 m

Celkový objem stokové sítě: 63,68 m³

Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.

K výpočtu byla použita Másirova metoda

**SO 303 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 1,810-5,550 a SO 310 - Dešťová kanalizace k DUN a RN č.3**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D3.1 - DN 500-DN 1000- dl. 3658,50m. SO 310 - Dešťová kanalizace DUN 3 - RN 3 VĚSTOLE - DN 1200 - dl. 265,0 m</b>																				
SO 310	3.RN-1	3.RN	0	0,39	0	12,133	160	1941,26	0	1941,26	1443,82	1,5	265	0,75	744	1000	3136,62	3,99	3,92	44
Stoka D3.1	1-2	3K.A	1,41	0,39	0,55	11,973	160	1915,68	0	1915,68	1380,8	0,5	200	0,75	903	1000	1806,42	2,30	2,46	17
Stoka D3.1	2-3	3K.B	2,41	0,39	0,94	11,423	160	1827,7	0	1827,7	1292,88	0,5	200	0,75	881	1000	1806,42	2,30	2,45	17
Stoka D3.1	3-4	3K.C	5,78	0,39	2,254	10,483	160	1677,31	0	1677,31	1088,2	0,5	500	0,75	825	1000	1806,42	2,30	2,39	16
Stoka D3.1	4-5	3K.D	2,85	0,39	1,112	8,229	160	1316,64	0	1316,64	969,85	0,5	500	0,75	789	1000	1806,42	2,00	2,08	13
Stoka D3.1	5-6	3K.E	8,53	0,39	3,327	7,117	160	1138,8	0	1138,8	684,05	0,5	1000	0,75	691	1000	1806,42	1,84	1,91	11
Stoka D3.1	6-7	3K.F	9,72	0,39	3,791	3,791	160	606,53	0	606,53	303,26	0,9	1258,5	0,75	454	500	393,18	2,00	2,14	16
<b>Stoka D3.2 - DN 250 - dl. 76,00m</b>																				
Stoka D3.2	1-8	3K.G	0,41	0,39	0,16	0,16	160	25,58	0	25,58	12,79	0,9	76	0,75	138	250	38,27	0,92	0,99	5

Celková délka stokové sítě: 3999,50 m

Celkový objem stokové sítě: 1799,61 m³

Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.

K výpočtu byla použita Másirova metoda.

**SO 304 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 5,585-7,035**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D4.1 - DN 300-DN 700 - dl. 1489,50m</b>																				
Stoka D4.1	4.RN-1	4.RN	0	0,6	0	4,272	130	555,36	0	555,36	555,36	0,6	63,5	0,75	617	800	776,60	2,02	2,15	14
Stoka D4.1	1-2	4K.A	0,71	0,6	0,426	3,96	130	514,8	0	514,8	487,11	0,6	110	0,75	587	800	776,60	1,83	1,92	12
Stoka D4.1	2-3	4K.B	2,23	0,6	1,338	3,534	130	459,42	0	459,42	372,45	0,6	316	0,75	530	600	517,90	1,83	1,96	12
Stoka D4.1	3-4	4K.C	1,12	0,6	0,672	2,196	130	285,48	0	285,48	241,8	0,72	350	0,75	434	500	351,39	1,79	1,90	12
Stoka D4.1	4-5	4K.D	2,54	0,6	1,524	1,524	130	198,12	0	198,12	99,06	1,35	650	0,75	275	300	125,39	1,77	1,90	14
<b>Stoka D4.2 - DN 250 - dl. 25,0m</b>																				
Stoka D4.2	1-6	4K.E	0,52	0,6	0,312	0,312	130	40,56	0	40,56	20,28	0,9	25	0,75	163	250	38,27	1,11	1,15	6
Celková délka stokové sítě: 1514,50 m																				
Celkový objem stokové sítě: 260,34 m <sup>3</sup>																				
Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.																				
K výpočtu byla použita Máslova metoda.																				

**SO 305 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 7,240-7,830**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D5.1 - DN 300-DN 500 - dl. 480,00m</b>																				
Stoka D5.1	5.RN-1	5.RN	0	0,8	0	1,44	130	187,2	0	187,2	187,2	0,6	45	0,75	408	500	320,55	1,63	1,68	10
Stoka D5.1	1-2	5K.A	0,41	0,8	0,328	1,152	130	149,76	0	149,76	128,44	2,5	150	0,75	270	300	170,98	2,42	2,59	27
Stoka D5.1	2-3	5K.B	0,45	0,8	0,36	0,824	130	107,12	0	107,12	83,72	1,6	150	0,75	250	300	136,59	1,93	2,01	16
Stoka D5.1	3-4	5K.C	0,58	0,8	0,464	0,464	130	60,32	0	60,32	30,16	1,00	135	0,75	186	300	36,85	1,17	1,27	7
<b>Stoka D5.2 - DN 250 - dl. 150,00m</b>																				
Stoka D5.2	1-5	5K.D	0,36	0,8	0,288	0,288	130	37,44	0	37,44	18,72	0,9	150	0,75	159	300	38,27	1,11	1,13	6
Celková délka stokové sítě: 630,00 m																				
Celkový objem stokové sítě: 39,00 m <sup>3</sup>																				
Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.																				
K výpočtu byla použita Máslova metoda.																				



**SO 306 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 7,880-8,645**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D6.1 - DN 300-DN 500 - dl. 666,00m</b>																				
Stoka D6.1	6.RN-1	6.RN	0	0,51	0	1,892	130	245,97	0	245,97	245,97	0,9	71	0,75	419	500	393,18	2,00	2,09	15
Stoka D6.1	1-2	6K.A	0,42	0,51	0,214	1,739	130	226,08	0	226,08	212,16	2,5	95	0,75	326	400	365,16	2,91	2,99	33
Stoka D6.1	2-3	6K.B	1,12	0,51	0,571	1,525	130	198,24	0	198,24	161,11	2,5	200	0,75	294	400	365,16	2,42	2,54	26
Stoka D6.1	3-4	6K.C	1,87	0,51	0,954	0,954	130	123,98	0	123,98	61,99	1,1	300	0,75	239	300	69,83	1,42	1,52	10
<b>Stoka D6.2 - DN 250 - dl. 107,50m</b>																				
Stoka D6.2	1-5	6K.D	0,30	0,51	0,153	0,153	130	19,89	0	19,89	9,95	0,9	107,5	0,75	125	250	38,27	0,92	0,96	5

Celková délka stokové sítě: 773,50 m

Celkový objem stokové sítě: 56,64 m<sup>3</sup>

Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.

K výpočtu byla použita Másirova metoda.

**SO 307 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 8,680-10,110**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D7.1 - DN 400-DN 700 - dl. 1341,00m</b>																				
Stoka D7.1	7.RN-1	7.RN	0	0,55	0	3,668	130	476,9	0	476,9	476,9	0,5	51	0,75	603	800	708,49	1,84	1,95	12
Stoka D7.1	1-2	7K.A	0,69	0,55	0,38	3,465	130	450,45	0	450,45	425,78	0,5	150	0,75	577	600	472,45	1,67	1,79	10
Stoka D7.1	2-3	7K.B	1,16	0,55	0,638	3,086	130	401,12	0	401,12	359,64	0,7	300	0,75	508	600	559,70	1,98	2,08	14
Stoka D7.1	3-4	7K.C	1,55	0,55	0,853	2,448	130	318,18	0	318,18	262,76	0,9	300	0,75	430	500	393,18	2,00	2,12	15
Stoka D7.1	4-5	7K.D	2,9	0,55	1,595	1,595	130	207,35	0	207,35	103,68	0,9	540	0,75	302	400	218,42	1,74	1,72	11
<b>Stoka D7.2 - DN 250 - dl. 140,00m</b>																				
Stoka D7.2	1-6	7K.E	0,37	0,55	0,204	0,204	130	26,46	0	26,46	13,23	0,9	140	0,75	139	250	38,27	0,92	0,99	5

Celková délka stokové sítě: 1481,00 m

Celkový objem stokové sítě: 276,10 m<sup>3</sup>

Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.

K výpočtu byla použita Másirova metoda.

**SO 308 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 10,270-10,930**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D8.1 - DN 300-DN 500 - dl. 707.00m</b>																				
Stoka D8.1	8.RN-1	8.RN	0	0,66	0	2,224	130	289,15	0	289,15	289,15	1,6	57	0,75	399	500	666,6	2,32	2,36	21
Stoka D8.1	1-2	8K.A	0,42	0,66	0,277	2,086	130	271,13	0	271,13	253,11	1,6	100	0,75	379	400	371,6	2,32	2,48	23
Stoka D8.1	2-3	8K.B	0,36	0,66	0,238	1,808	130	235,09	0	235,09	219,65	1,1	100	0,75	386	400	306,02	1,92	2,06	16
Stoka D8.1	3-4	8K.C	1,2	0,66	0,792	1,571	130	204,2	0	204,2	152,72	1,1	200	0,75	337	400	306,02	1,92	2,02	15
Stoka D8.1	4-5	8K.D	1,18	0,66	0,779	0,779	130	101,24	0	101,24	50,62	1,1	250	0,75	222	300	69,83	1,42	1,52	10
<b>Stoka D8.2 - DN 250 - dl. 81.00m</b>																				
Stoka D8.2	1-6	8K.E	0,21	0,66	0,139	0,139	130	18,02	0	18,02	9,01	0,9	81	0,75	121	250	38,27	0,82	0,87	4
Celková délka stokové sítě: 788,00 m																				
Celkový objem stokové sítě: 70,69 m <sup>3</sup>																				
Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.																				
K výpočtu byla použita Mázlova metoda.																				

**SO 309 - Dešťová kanalizace a odvodňovací zařízení KM 11,000-12,445**

Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]
<b>Stoka D9.1 - DN 300-DN 700 - dl. 1235.</b>																				
Stoka D9.1	9.RN-1	9.RN	0	0,38	0	4,161	130	540,93	0	540,93	540,93	0,4	52	0,75	660	800	633,15	1,65	1,76	10
Stoka D9.1	1-2	9K.A	0,34	0,38	0,129	3,762	130	489,06	0	489,06	480,66	0,4	70,5	0,75	631	800	633,15	1,65	1,76	10
Stoka D9.1	2-3	9K.B	3,29	0,38	1,25	3,633	130	472,26	0	472,26	391	0,5	287,5	0,75	559	600	472,45	1,67	1,80	10
Stoka D9.1	3-4	9K.C	4,16	0,38	1,581	2,383	130	309,74	0	309,74	206,99	0,6	300	0,75	424	500	320,55	1,63	1,71	10
Stoka D9.1	4-5	9K.D	0,89	0,38	0,338	0,802	130	104,23	0	104,23	82,25	0,9	300	0,75	277	300	102,21	1,45	1,56	10
Stoka D9.1	5-6	9K.E	1,22	0,38	0,464	0,464	130	60,27	0	60,27	30,13	0,9	225,5	0,75	190	300	34,94	1,11	1,19	6
<b>Stoka D9.2 - DN 250 - dl. 164.00m</b>																				
Stoka D9.2	1-7	9K.F	1,05	0,38	0,399	0,399	130	51,87	0	51,87	25,94	0,9	164	0,75	179	250	38,27	1,11	1,19	6
Celková délka stokové sítě: 1399,50 m																				
Celkový objem stokové sítě: 220,78 m <sup>3</sup>																				
Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudů.																				
K výpočtu byla použita Mázlova metoda.																				

SO 311 - Dešťová kanalizace pro místní komunikaci P. Běchovice - P. Dubeč																					
Stoka	Úsek	Povodí	Plocha povodí [ha]	Odtok. souč.	Reduk. plocha [ha]	Suma r. ploch [ha]	Intenzita deště [l/s.ha]	Voda dešťová [l/s]	Vody jiné [l/s]	Průtok návrh. [l/s]	Průtok průměrný [l/s]	Spád stoky [%]	Délka stoky [m]	Provozní drsnost [mm]	D výpočt. [mm]	DN navržené [mm]	Průtok 100% [l/s]	Rychlost 100% [m/s]	Rychlost skutečná [m/s]	Síla unášecí [Pa]	
Stoka D1.0 - DN 300 - dl. 284,0m																					
Stoka D1.0	1-2		0	0,65	0	0,585	160	93,6	0	93,6	93,6	4,47	43	0,75	214	300	141,44	2,88	3,03	39	
Stoka D1.0	2-3	1K.F	0,9	0,65	0,585	0,585	160	93,6	0	93,6	46,8	0,9	241	0,75	224	300	63,11	1,29	1,38	8	
Celková délka stokové sítě: 284,0 m																					
Celkový objem stokové sítě: 13,94 m																					
Při výpočtu nebyly uvažovány účinky provzdušnění proudu.																					
K výpočtu byla použita Másiova metoda.																					

## 9.2.2 Výpočty odtoků dešťových vod

### VÝPOČET VELIKOSTI DUN (Dešťové usazovací nádrže)

Potřebný objem DUN se vypočte dle vzorce:  $V_n = ((F \cdot i \cdot t) / \mu) + V_k$

F ... plocha povodí

$\phi$  ... součinitel odtoku

Fr ... redukovaná plocha povodí

$$F_r = F \cdot r$$

i ... návrhová intenzita deště = 30 l/s = 0,03 m<sup>3</sup>/s

t ... doba zdržení v nádrži = 15 min = 900 s

$\mu$  ... účinnost nádrže - je dána poměrem L:H (L:H=16,  $\mu=0,4$ ) (L:H=20,  $\mu=0,5$ ) (L:H=25,  $\mu=0,6$ )

V<sub>k</sub> ... velikost kalového prostoru - bere se na 1ha 1m<sup>3</sup>

poměr délky k šířce L:B musí být v rozmezí 4:1 - 10:1

označení DUN	plocha povodí	součinitel odtoku	redukovaná plocha povodí	délka usazovacího prostoru	šířka usazovacího prostoru	hloubka usazovacího prostoru	poměr L:H	poměr L:B	účinnost nádrže	velikost kalového prostoru	nutná velikost usazovacího prostoru	navržená velikost usazovacího prostoru	recipient
	ha		ha	m	m	m				m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	
1	9,65	0,46	4,46	27,0	7,0	1,4	20,0	4,0	0,5	9,65	250,63	283	Říčanský potok přes RN č.1
2	2,20	0,79	1,74	20,0	5,0	1,0	20,0	4,0	0,5	2,20	96,18	174	Občasná vodoteč (ústí do Rokytky) přes RN č.2
3	31,11	0,39	12,11	44,0	10,0	1,7	25,3	4,4	0,6	31,11	575,97	901	Rokytka přes RN č.3
4	7,12	0,60	4,25	28,0	7,0	1,1	25,0	4,0	0,6	7,12	198,36	283	Výmola přes RN č.4
5	1,80	0,80	1,45	20,0	5,0	1,0	20,0	4,0	0,5	1,80	79,92	155	Výmola přes RN č.5
6	3,71	0,51	1,89	22,0	5,2	1,1	20,0	4,2	0,5	3,71	105,63	162	Bezejmenná vodoteč (ústí do Výmola) přes RN č.6
7	6,67	0,55	3,67	27,0	6,0	1,4	20,0	4,5	0,5	6,67	204,95	213	Škvorecký potok přes RN č.7
8	3,37	0,66	2,21	22,0	5,5	1,1	20,0	4,0	0,5	3,37	122,70	215	Přišimaský potok přes RN č.8
9	10,95	0,77	4,19	30,0	6,0	1,2	25,0	5,0	0,6	10,95	199,65	262	Tuklatský potok přes RN č.9

**9.2.3 Výpočty velikostí retenčních nádrží (RN)****VÝPOČET VELIKOSTI RN (Retenční nádrže)**

dle ČSN 75 6261 Dešťové nádrže

Objem RN se vypočte dle vzorce:  **$V_c = (q_c \cdot Fr - Q_o) \cdot t_c \cdot 0,06$** q<sub>c</sub> ... vydatnost deště (l/s/ha) z čáry náhradních intenzit po dobu t<sub>c</sub>, n=0,2

Fr ... redukovaná plocha povodí (ha)

Q<sub>o</sub>... odtok po dobu trvání deště (l/s/ha), Q<sub>o</sub>=3 l/st<sub>c</sub> ... doba trvání deště (min), t=120 minVýsledný objem nádrže se vyhledá jako největší hodnota z vypočtených V<sub>c</sub> pro různé doby t<sub>c</sub> a k nim odečtených q<sub>c</sub>.

označení RN	redukovaná plocha povodí	maximální odtok z nádrže	vypočtená velikost retenčního objemu	navržená velikost retenčního objemu	recipient
	ha	l/s/ha	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	
1	4,46	28,95	1157	1261	Říčanský potok
2	1,74	6,60	485	518	Občasná vodoteč
3	12,11	93,33	3033	3645	Rokytká
4	4,25	21,36	1147	1247	Výmola
5	1,45	5,40	404	404	Výmola
6	1,89	11,13	497	497	Bezejmenná vodoteč
7	3,67	20,01	980	1002	Škvorecký potok
8	2,18	10,11	603	603	Příšimaský potok
9	4,19	32,85	1047	1182	Tuklatský potok



## 9.3 Navržené vodohospodářské řešení

### 9.3.1 Odvodnění komunikace

Objekty dešťové kanalizace a odvodňovacích zařízení zajišťují odvedení dešťových vod z komunikace a svahů zářezu komunikace přes silniční příkopy a silniční betonové žlaby do středové kanalizace DN 250 – 1000. Tato dešťová kanalizace je umístěna ve středovém dělicím pásu navržené komunikace. Dešťová kanalizace vede souběžně s komunikací.

V souběhu s odvodňovacími zařízeními jsou v některých částech umístěny také lampy veřejného osvětlení. Tyto objekty lamp musí být umístěny mimo revizní šachty.

Samotné odvodňovací zařízení bude tvořeno silničním příkopem lichoběžníkového tvaru lemující komunikaci v místech zářezu vozovky. Příkop bude zatravněn a na dně příkopu budou rozmístěny dle návrhu po max. 50 m prefabrikované odtokové vpusti opatřené mříží a záchytným košem na hrubé nečistoty. Z těchto vpustí jsou vedeny kanalizační přípojky o dimenzi DN 200 a sklonu mezi 2% až 40% do středové kanalizace, kde budou napojeny s požadovaným převýšením principem osa do osy. Do vpustí bude zaústěn i drenážní systém komunikace.

V případě, že je komunikace umístěna na násypu bude tento záchytný příkop nahrazen betonovým záchytným žlabem umístěným v krajnici komunikace. Po max. 50 m bude tento žlab doplněn odtokovými vpustmi. Budou opatřeny mříží a záchytným košem a napojeny kanalizační přípojkou o dimenzi DN 200 a sklonu mezi 2% až 40% do středové kanalizace, kde budou propojeny s požadovaným převýšením principem osa do osy. Do vpustí bude zaústěn i drenážní systém komunikace.

Navrhovaná trasa I/12 kříží na několika místech stávající vodní tok, nebo se na vodní toky připojuje výše popsané a další navržené odvodňovací zařízení (odtok z nádrží, silniční příkopy, meliorační zařízení a meliorační svody). Principem návrhu bylo minimalizovat místa propojení navržených odvodňovacích zařízení na vodní tok. Níže uvedená tabulka přehledně uvádí seznam dotčených vodních toků identifikovaných v centrální evidenci vodních toků. Ostatní linie, do kterých jsou napojena některá navržená odvodňovací zařízení a nejsou součástí tabulky, nejsou vedena v centrální evidenci vodních toků a jedná se tedy o hlavní odvodňovací zařízení, ne však o vodní tok.

Název vodní linie	IDVT vodní linie	Správce	Km od	Km do	X počátku spr.	Y počátku spr.	Pozn.
Říčanský potok	10100298	hlavní město Praha	0,018	13,609	-729933,44	-1045424,46	DUN a RN č.1 a č.2 (přímý odtok)
	10100298	Povodí Vltavy, s.p.	13,609	21,499	-728267,915	-1054082,642	
Rokyta	10100106	hlavní město Praha	-0,006	30,218	-739341,86	-1041182,37	DUN a RN č.3 (odtok přes silniční příkop), Úprava meliorací SO388 (přes stávající meliorační svod)
	10100106	Povodí Vltavy, s.p.	30,218	37,465	-726886,638	-1054093,059	
Běchovický potok	10102790	hlavní město Praha	0	5,3	-729744,15	-1045426,73	Úprava meliorací SO390 a SO389
Sibřinský potok	10185585	Povodí Labe, s. p.	0	3,802	-723941,26	-1048223,29	Úprava meliorací SO391 a SO392 (přes
Výmola	10100135	Povodí Labe, s. p.	0	33,102	-715215,97	-1037518,55	DUN a RN č.4 a č.5 (přímý odtok) a Úprava
bezejmenný tok	10179557	Povodí Labe, s. p.	0	1,987	-722981,6	-1048171,07	DUN a RN č.6 (přímý odtok)
Škvorecký potok	10185587	Povodí Labe, s. p.	0	7,167	-721723,32	-1047880,75	DUN a RN č.7 (přímý odtok)
Příšimaský p.	10179566	Povodí Labe, s. p.	0	4,19	-721258,68	-1047756,39	DUN a RN č.8 (přímý odtok)
bezejmenný tok	10179569	Povodí Labe, s. p.	0	1,831	-720957,76	-1047534,9	zaústění meliorací a příkopů v km 11,0
Tuklatský potok	10185588	Povodí Labe, s. p.	0.0000	dub.60	-718784,7	-1045153,12	DUN a RN č.9 (přímý odtok)

### 9.3.2 Podchycení podzemní vody

Jak je doporučeno i v "předběžném geotechnickém průzkumu" (Inset, s.r.o. 08/2004) se doporučuje provést následující měření:

- zonální měření hydraulického potenciálu
- doplňující průzkumné práce potřebné pro modelové řešení proudění pozemních vod a simulace účinků na projektovanou stavbu

Zároveň projektant upozorňuje na možné negativní dopady předloženého vodohospodářského řešení především v místech, kde se navržená komunikace nachází v hlubokém zářezu. Jedná se o absenci podrobného hydrologického průzkumu, takže nelze přesně

určit a do hydrotechnických výpočtů zahrnout možné výrony podzemních vod, které lze s velkou pravděpodobností očekávat.

Dále bude na základě provedené studii (DHI 2018) provedeno zachycení podzemních vod v místě zářezu navržené komunikace tedy cca v km 1,8 až km 5,7, se kterými bude dále nakládáno určeným způsobem. Jímání podzemních vod bude provedeno jednak podélnými drenážemi s případným roštem, doplněné o příčný drenážní systém pod plání navržené komunikace v rozsahu výše uvedených kilometrů.

### 9.3.3 Hydrologické poměry

Řešením této problematiky se zabývá samostatně dokladovaný elaborát "Předběžný geotechnický průzkum" a studie DHI.

## 9.4 Souhrn vodohospodářských zařízení

### 9.4.1 Dešťová kanalizace odvodňovací zařízení

Objekty dešťové kanalizace a odvodňovacích zařízení zajišťují odvedení dešťových vod z komunikace a svahů zářezu komunikace přes silniční příkopy a silniční betonové žlaby do středové kanalizace DN 250 – 1000. Tato dešťová kanalizace je umístěna ve středovém dělicím pásu navržené komunikace. Dešťová kanalizace vede souběžně s komunikací.

V souběhu s odvodňovacími zařízeními jsou v některých částech umístěny také lampy veřejného osvětlení. Tyto objekty lamp musí být umístěny mimo revizní šachty.

Samotné odvodňovací zařízení bude tvořeno silničním příkopem lichoběžníkového tvaru lemující komunikaci v místech zářezu vozovky. Příkop bude zatravněn a na dně příkopu budou rozmístěny dle návrhu po max. 50 m prefabrikované odtokové vpusti opatřené mříží a záchytným košem na hrubé nečistoty. Z těchto vpustí jsou vedeny kanalizační přípojky o dimenzi DN 200 a sklonu mezi 2% až 40% do středové kanalizace, kde budou napojeny s požadovaným převýšením principem osa do osy. Do vpustí bude zaústěn i drenážní systém komunikace.

V případě, že je komunikace umístěna na násypu bude tento záchytný příkop nahrazen betonovým záchytným žlabem umístěným v krajnici komunikace. Po max. 50 m bude tento žlab doplněn odtokovými vpustmi. Budou opatřeny mříží a záchytným košem a napojeny kanalizační přípojkou o dimenzi DN 200 a sklonu mezi 2% až 40% do středové kanalizace, kde budou propojeny s požadovaným převýšením principem osa do osy. Do vpustí bude zaústěn i drenážní systém komunikace.

#### **Typy odvodnění komunikace:**

V případě, že je komunikace vedena v oboustranném zářezu v oblouku, pak bude odvodnění provedeno dle typu I. Na vnitřní straně oblouku bude využito zatravněného záchytného příkopu lichoběžníkového tvaru lemující krajnici komunikace doplněného o odtokové vpusti (včetně záchytného koše) po cca 50 m zaústěnými přípojkou o sklonu od 2% do 40% do středové kanalizace. Pro zachycení dešťových vod z výše položené části komunikace, bude před příslušným středovým pásem umístěn záchytný betonový žlábek doplněný vpustmi po cca 50 m, které budou zaústěny přípojkou se svislým úsekem do středové kanalizace.

V případě, že je komunikace vedena v oboustranném zářezu v přímé trati, pak bude odvodnění provedeno dle typu II. Na obou stranách komunikace bude využito zatravněného záchytného příkopu lichoběžníkového tvaru lemující krajnici komunikace doplněného o odtokové vpusti (včetně záchytného koše) po cca 50 m zaústěnými přípojkou o sklonu od 2% do 40% do středové kanalizace.

V případě, že je komunikace vedena v oboustranném násypu v přímé trati, pak bude odvodnění provedeno dle typu III. Na obou stranách komunikace budou osazeny betonové záchytné žlabky doplněné vpustmi (včetně záchytného koše) po cca 50 m. Tyto odtokové vpusti budou napojeny přípojkou o sklonu od 2% do 40% do středové kanalizace, která bude zaústěna do DUN a RN. Dešťové vody odtékající ze svahů násypu budou zachyceny v případě

potřeby patním příkopem a svedeny přímo do recipientu.

V případě, že je komunikace vedena v oboustranném násypu v oblouku, pak bude odvodnění provedeno dle typu IV. Na jedné straně komunikace budou osazeny betonové záchytné žlábkové vpustě (včetně záchytného koše) po cca 50 m. Tyto odtokové vpustě budou napojeny přípojkou o sklonu od 2% do 40% do středové kanalizace. Pro zachycení dešťových vod z výše položené části komunikace, bude před příslušným středovým pásem umístěn záchytný betonový žlábek doplněný vpustěmi po cca 50 m, které budou zaústěny přípojkou se svislým úsekem do středové kanalizace. Středová kanalizace bude zaústěna do DNU a RN. V krajnici výše položené části komunikace není navrženo žádné odvodňovací zařízení. Dešťové vody odtékající ze svahů násypu budou zachyceny v případě potřeby patním příkopem a svedeny přímo do recipientu.

#### 9.4.2 Objekty DUN a RN

Veškerá odvodňovací zařízení budou zaústěna do dešťových usazovacích nádrží, kde dojde k usazení sedimentujících částí a zachycení ropných látek v případě havárie. Dále bude dešťová voda směřována do retenčních nádrží (RN), kde dojde k jejímu zachycení a postupnému regulovanému odtoku do recipientu.

Před zaústěním do recipientu je proto navržena dešťová sedimentační nádrž (DUN) a retenční nádrž (RN), jež budou sloužit k ochraně vodoteče. DUN slouží k zachycení rozhodujícího objemu splavenin tak, aby zbytečně nezanášely navazující vodoteč. Dále slouží k zachycení celého objemu havarované cisterny, která přepravuje ropné látky či látky podobného charakteru. RN slouží k zachycení maxima odtoku dešťové vody a tím k ochraně vodoteče před tzv. vypláchnutím.

Maximální odtoky dešťových vod z retenčních nádrží odpovídají hodnotě stávajícího odtoku z daného povodí. Údaj byl stanoven z povodí, která jsou do RN nádrže zaústěny. RN jsou navrženy na vydatnost srážek vycházející z čáry náhradních intenzit deště s periodicitou 0,2 (tedy 1x za 5 let), pro níž byl stanoven největší objem nádrže při délce trvání deště 120 minut.

##### Koncepce návrhu nádrží:

V rámci PD bylo navrženo celkem 9 ks DUN a RN. Všechny jsou řešeny jako tzv. přírodní dešťová nádrž, které se nejčastěji pro velký objem a z ekologických důvodů navrhuje v rámci terénních úprav v přirozené prohlubni v kombinaci s násypy. Navržené retenční nádrže jsou suchého typu, tedy s proměnlivým retenčním objemem. Vozovky v areálu DUN a RN jsou navrženy přírodního charakteru, tedy nepevněné (např. zatravněné s použitím šterkových travníků, popř. šterkových povrchů zpevněných voštinovými rohožemi v úsecích pojezdu nákladních aut), přesnější specifikace výběru a rozsahu zvoleného typu bude řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Nádrže jsou rozděleny dělicí hrází s trubními prostupy a normou stěnou na prostor sedimentační, kde je stálý objem vody s výškou hladiny min. 1,0 m a na prostor retenční s regulovaným odtokem do recipientu.

##### Sedimentační nádrž (DUN):

Pro stavbu je navržena homogenní hráz dle ČSN 75 2410 – Malé vodní nádrže. Do každé nádrže je navržen sjezd pro obsluhu. Sjezd je navržen ve sklonu 1 : 8, díky čemuž bude možné zajistit přirozenou cestu pro obojživelníky. Objem nádrže je optimalizován na zimní údržbu komunikací. Vzdušné svahy bazénu DUN budou opevněny do výšky 0,5 m nad provozní hladinu dlažbou z lomového kamene do betonu. Na toto opevnění bude navazovat opevnění vegetační, či-li ohumusování a osetí travní směsí.

V bazénu sedimentační nádrže je umístěn výpustný objekt s bezpečnostním přelivem. Nátok do výpustného objektu bude kryt česlem s předřazenou kalovou jímkou se zvýšenou hranou pro udržení vrstvy sedimentů na dně nádrže. Odtok z nádrže je zabezpečen plastovou nornou stěnou. V přepadové stěně bude instalováno potrubí o příslušné dimenzi uzavřené ručním stavítkem pro případnou možnost vypouštění nádrže. Odtoková část bude překryta uzamykatelnou pochozí ocelovou mříží z porořadu s ochranou žárovým pozinkováním.

Ocelové konstrukce lze nahradit nekovovými výrobky z „tažených kompozitů“ odolávající UV záření. Podrobně bude specifikace sedimentační nádrže řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

#### Retenční nádrž (RN):

Pro stavbu je navržena homogenní hráz dle ČSN 75 2410 – Malé vodní nádrže.

Pro založení vlastní hráze bude nutno nejprve odstranit humózní hlíny a zeminu až na základovou spáru. Na stavbu hráze bude použita zemina klasifikována dle ČSN jako velmi vhodná, či vhodná, tzn. nejlépe skupina CG či případně CL-CI. Hráz bude sypána z jednotného materiálu. Základovou spáru, vhodnost založení a vhodnost materiálu musí na základě zastižovaných poměrů v konečném důsledku určit geolog určený objednatelem. Při zakládání a sypání hráze je nutno postupovat v souladu s výše uvedenou ČSN 75 2410, ve které jsou podrobně vymezeny podmínky prováděných prací. Zemina by měla být ukládána do hráze bez meziskládky. Hutnění, tloušťky jednotlivých pojezdů a jejich počet bude upřesněn dle použitého materiálu a na základě provedeného hutnicího pokusu. Předběžně jsou navrženy následující podmínky:

- hutnění min. 95% max. objemové hmotnosti sušiny dle standardní Proctorovy zkoušky
- tloušťka vrstvy ve stavu před započítáním hutnění max. 15 cm
- min. 8 pojezdů válce s hmotností více než 10 t

Vytěžený nevhodný materiál může být z části použit na zemní konstrukce v trase dálnice, či bude odvezen na skládku.

Bazén nádrže bude vytvořen výkopem v mírně svažitém terénu. Svahy budou opevněny pohozením z kameniva drceného fr. 63–125 mm a to v celém bazénu až do výše max. provozní hladiny vody v nádrži. Nad tuto úroveň se navrhuje vegetační opevnění ohumusováním a osetím. V dokumentaci EIA nebyla těsnost retenčních nádrží konkrétně řešena a tak je i nadále otevřena možnost specifikace návrhu související s těsností/netěsností dna retenční nádrže. Podrobné řešení těsnosti dna bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

V bazénu nádrže je umístěn výpustný objekt s bezpečnostním přelivem. Spodní nátok do výpustného objektu krytý česlem bude zabezpečen potrubím příslušné dimenze s předřazenou kalovou jímkou. Odtokové množství z nádrže bude redukováno instalací vírového ventilu příslušné dimenze a typu na potrubí, které je umístěno v úrovni hladiny retenčního objemu v dělicí stěně výpustného objektu. Ve stejné stěně ve dně bude instalováno další potrubí o příslušné dimenzi s vřetenovým šoupětem pro možnost vypouštění nádrže. Prostor nad vírovým ventilem a přítok k bezpečnostnímu přelivu bude zakryt vtokovou mříží s možností uzamčení. Odtoková část bude překryta uzamykatelnou pochozí mříží z porofestu. Ochrana ocelových mříží se navrhuje žárovým pozinkováním. Ocelové konstrukce lze nahradit nekovovými výrobky z „tažených kompozitů“ odolávající UV záření. Podrobně bude specifikace retenční nádrže řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

Odtok z nádrže bude zajištěn potrubím nebo odpadním příkopem zaústěným do vodního toku, případně kombinací obou uvedených možností. Odpad z retenčních nádrží a bezpečnostních přelivů nesmí být méně kapacitní než možný přítok do sedimentační nádrže.

### **9.4.3 Úpravy vodotečí**

V rámci této akce dochází v několika místech k úpravě vodotečí, případně úpravě otevřených koryt výústí do jednotlivých vodotečí. Úpravy jednotlivých výústí jsou součástí úprav příslušných retenčních nádrží. Budou obvykle řešeny jako zatravněné lichoběžníkové koryto s opevněním v místech napojení na stávající vodoteče.

V rámci objektů úprav vodotečí jsou navrženy tři úpravy na stávajících vodních tocích. Jedná se o úpravu na potoce Rokytka, která spadá do povodí Vltavy (správce – Povodí Vltavy s.p.), dále pak o úpravu na potoce Výmola, který spadá do povodí Labe (správce – ZVH – oblast



Labe) a pak o úpravu na Tuklatském potoce, který spadá do povodí Labe (správce – ZVH – oblast Labe).

Pro všechny tři navržené úpravy vodních toků bude uplatněno společné technické řešení. Výškové vedení je předurčeno polohou dna původního koryta v místech napojení, dále pak výškovým řešením silničního tělesa, resp. navrženého mostního objektu.

Příčný profil koryta se navrhuje jako jednoduchý lichoběžník se šířkou ve dně 0,60 m a sklony svahů 1:2. Opevnění se navrhuje pohozením z lomového kamene s efektivní velikostí zrna  $d_s=120$  mm v tloušťce 0,4 m. Výška technického opevnění se navrhuje na výšku 0,6 m. Opevnění bude ukládáno na separační netkanou filtrační textilii min.  $350 \text{ g/m}^2$  zabraňující sufozi podkladního zemního materiálu do lomového kamene opevnění. Na toto opevnění navazuje opevnění vegetační, které se skládá z ohumusování tl. 0,1 m a osetí luční směsí. Prostor nad technickým opevněním a pod navrhovaným ohumusováním se navrhuje vyplnit hutněnou vrstvou vhodné zeminy, nejlépe ornici, nebo podorniční zeminou se zhutněním (92 % PS). Stabilizace opevnění se navrhuje příčnými prahy na celý profil koryta se závazáním do břehů v délce minimálně 1,0 m z lomového kamene – profil stabilizační prahu se navrhuje 0,4/0,7 m. Stabilizační prahy (do suché maltové směsi) se navrhují v začátku úpravy, na začátcích a koncích oblouků a v konci úpravy. V místech vyústění projektovaných trubních, nebo otevřených odvodňovacích zařízení se navrhuje technické opevnění zesílené – dlažba z lomového kamene do betonu s vyspárováním. Rovněž v místech přechodů mezi zesíleným a běžným opevněním se navrhují stabilizační prahy.

#### 9.4.4 Úpravy meliorací

##### Koncepce řešení úprav meliorací:

Navrhovaná stavba komunikace I/12 prochází územím, které je odvodněno v převážné části systematickou drenážní soustavou. Bohužel stávající podklady jsou neúplné, např. trasování, údaje o hloubce, profilech, revizních šachtách. Proto se v předloženém návrhu uvažuje a pracuje s předpokladem, že se všude v okolí nové přeložky I/12 nachází systematická soustava drenáží a bude podchycena a odvedena novými hlavníky do příkopů, melioračních svodů a vodotečí.

Hlavníky těchto meliorací budou v převážné části vedeny v zatravněných záchytných příkopech lichoběžníkového tvaru. Hlavník bude tvořen drenážní rýhou z tříděného kameniva o hloubce 1,2 m a proměnlivé šířce dna příkopu průměrně 0,6 m. V drenážní rýze bude uloženo plastové drenážní potrubí. Dno drenážního potrubí bude ukládáno v této rýze v hloubce cca 1,0 m. V několika místech může dojít k většímu zahloubení drenážního potrubí, tak aby bylo možné dodržet požadovaný spád potrubí. Na trase hlavníku budou umístěny kontrolní drenážní šachtice o průměru DN 600, viditelně vyčnívající nad dno záchytného příkopu.

Záchytné příkopy jsou vedeny především v nadzázrezových částech navržené komunikace I/12. V případě souběhu se záchytnými příkopy komunikace bude hlavník a tento záchytný příkop řešen jako jeden otevřený záchytný příkop, který odvádí neznečištěnou dešťovou vodu přímo do vodoteče příslušného povodí. V místech, kde se nevyskytují záchytné příkopy, budou drenážní rýhy o šířce 0,6 m vedeny v hloubce 1,2 m od nivelety stávajícího terénu. Dno drenážního potrubí bude ukládáno v této rýze v hloubce 1,0 m. Ve všech případech budou na trase hlavníku umístěny kontrolní drenážní šachtice o průměru DN 600, viditelně vyčnívající nad stávající niveletu povrchu.

#### 9.4.5 Přeložky stávajících vodovodů

##### Koncepce řešení vodovodů:

Navrhovaná trasa I/12 kříží na několika místech stávající rozvody vodovodního zařízení. Zároveň je předběžně počítáno s možnou kolizí při křížení přeložky silnice III/0126 se stávajícím vodovodem DN 600. V místě křížení nově přeloženého vodovodu s nově navrženou komunikací I/12 a jednotlivými mimoúrovňovými křižovatkami, budou na vodovodu umístěny chráničky

Nejvíce stávajících vodovodních řadů je navrženo v prostoru plánované křižovatky MÚK



Květnice, kde dojde ke kolizi se stávajícím vodovodním zařízením (posilovací stanice ve zděném objektu – soukromá, přes kterou je zásobován vodou statek a jedna bytovka). Statek údajně má být v dohledné době v likvidaci, bytovku lze přepojit na vodovodní rozvod Rohožník – Dobročovice.

#### **9.4.6 Přeložky stávajících splaškových kanalizací**

Navrhovaná trasa I/12 nebo její součást kříží na několika místech stávající rozvody kanalizačních zařízení. Přeložky kanalizací jsou navrženy v prostoru plánované křižovatky MÚK Květnice, kde dojde ke kolizi se stávajícím kanalizačním zařízením, jehož trasa bude vhodně upravena.