

Praha dne 31. ledna 2025  
Č. j.: MZP/2024/710/4562  
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pekárková  
Tel.: 267 122 577  
E-mail: [katerina.pekarkova@mzp.cz](mailto:katerina.pekarkova@mzp.cz)

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ** (dále také jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

### **Výroková část**

**Název záměru:**

**D0, stavba 520 Březiněves – Satalice**

**Kapacita (rozsah) záměru:**

Předmětem záměru je realizace severovýchodní části Pražského okruhu (který je zařazen do sítě dálnic jako dálnice D0), která propojuje stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves s již provozovanou stavbou D0 510 Satalice – Běchovice (vznikne přímé propojení dálnice D8 s dálnicí D10). Jedná se o šestipruhovou dálnici kategorie D34/100. Celková délka záměru Březiněves – Satalice činí 13,64 km. Stavba 520 začíná v km 46,410 v mimoúrovňové křižovatce (dále také jen „MÚK“) Březiněves, která je již součástí předchozího úseku D0 519, součástí záměru D0 520 je proto v dílčí podobě, která umožní samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves. Konec stavby 520 je v místech za již zrealizovanou MÚK Satalice v km 60,053, přičemž součástí záměru je dostavba této křižovatky do definitivní podoby, resp. v případě tunelové varianty komplexní přestavba této MÚK. Součástí záměru je také zkapacitnění Cínovecké ulice (která přechází

v dálnici D8) na šířkové uspořádání D34 v délce 2,87 km (od MÚK Kostelecká až do km -2,000)<sup>1</sup>.

Ve stabilizovaném koridoru jsou řešeny dvě varianty záměru se stejnou stopou (směrovým řešením), ale s rozdílně vedenou niveletou (výškovým řešením). Varianta zahloubená je navržena s výrazně zahloubenou niveletou, s nižšími mosty. Varianta tunelová dále zahlubuje niveletu a zahrnuje 3 tunelové úseky – tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel Vinoř.

Na hlavní trase záměru je navrženo 5 MÚK (Březiněves, Třeboradice, Přezletice, Vinoř, Satalice). Dle vedení nivelety je variantně navrženo 24 (varianta tunelová) – 28 (varianta zahloubená) mostních objektů.

Záměr dále zahrnuje přeložky dotčených komunikací, nezbytné úpravy polních cest či železniční trati, protihluková opatření (protihlukové valy, protihlukové stěny atd.), vegetační úpravy, přeložky dotčených inženýrských sítí a vodotečí a další související provozní stavby (detailněji specifikované v dokumentaci).

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru: 2027

Předpokládaný termín uvedení záměru do provozu: 2030

**Zařazení záměru  
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

**Umístění záměru:**

Bod 47, kategorie I (Dálnice I. a II. třídy)

kraj: hlavní město Praha, Středočeský

obec: Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (pouze varianta tunelová), Jenštejn, městská část Praha – Březiněves, městská část Praha – Ďáblice, městská část Praha – Čakovice, městská část Praha – Satalice, městská část Praha – Vinoř, městská část Praha 20 (Horní Počernice), Podolanka, Přezletice, Radonice, Veleň, Zdiby

k. ú.: Březiněves, Ďáblice, Horní Počernice, Jenštejn, Miškovice, Podolanka, Popovice u Brandýsa nad Labem (pouze varianta tunelová), Přezletice, Radonice u Prahy, Satalice, Třeboradice, Veleň, Vinoř, Zdiby

**Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR, s.p.

**IČ oznamovatele:** 65993390

**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 – Krč

<sup>1</sup> Zkapacitnění shodného úseku Cínovecké ulice je také součástí předcházejícího záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves. Bez zkapacitnění této části Cínovecké (resp. D8) není možné dostatečně kapacitně napojit žádný z připravovaných úseků okruhu a zároveň nelze predikovat, který úsek (stavba 519 či stavba 520) bude realizován dříve.  
Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

## **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k záměru

### **„D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“**

v obou předložených variantách.

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

**stanoví**

**následující podmínky pro navazující řízení:**

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy**

##### **I.I. Projektová příprava (společné podmínky pro obě varianty)**

- 1) Do technického řešení stavby v navazující projektové dokumentaci zpracovat následující vyvolané investice a technické úpravy stavby D0, stavba 520 Březiněves – Satalice:
  - a) Pro zvýšení migrační prostupnosti území doplnit multifunkční migrační objekt v prostoru mezi MÚK Březiněves a MÚK Třeboradice, například v profilu horkovodu v km 48,750 či v jeho blízkosti, který bude co nejvíce respektovat okolní terén a současně nebude přisazen přímo k MÚK. Navržené řešení případně upravit dle výsledků detailní migrační studie.
  - b) Projektovou přípravu a technické řešení záměru, stejně jako projekt ZOV, (zejména z hlediska migrační prostupnosti živočichů, fragmentace krajiny, řešení vegetačních úprav, nakládání s přebytky zemin, odvodnění, akustického zatížení či znečištění ovzduší) připravovat koordinovaně s ostatními dopravními stavbami v území (zejména úsek D0 519, D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály, VRT Praha - Drážďany, přeložky II/244 a II/610, obchvat Březiněvsi atd.) i se stavbami suchých RN (poldrů) Třeboradice a Mírovice.
  - c) Respektovat opatření vycházející z migrační studie Dálnice D0, stavba 520 Březiněves – Satalice (Vojar J., 12/2022) z hlediska mostů, nadjezdů a propustků (migrační propustnost).

- d) Pro stavební konstrukce v kontaktu s vodními toky navrhovat výhradně vodostavební beton bez příměsí. Pro realizaci zemních prací v kontaktu s podzemními vodami navrhovat materiály nezávadné ve vztahu k jakosti vod.
  - e) Při volbě stavebních materiálů zohlednit prognózu vývoje klimatu v dlouhodobém časovém horizontu, zejména očekávané zvýšení výskytu teplotních extrémů. Navrhnout protieroční opatření v prostoru náspů a svahů stavby, a to i s ohledem na klima.
- 2) V případě, že výstavba přeložek silnic II/610 a II/244 nebude realizována před zahájením výstavby D0 520, musí se tyto přeložky stát vyvolanou investicí D0 520. Tyto přeložky musí být zrealizované a provozuschopné současně s uvedením stavby D0 520 do zkušebního provozu.
  - 3) Do technického řešení stavby v navazující projektové dokumentaci zapracovat relevantní návrhy z Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 01/2023), které souvisí se záměrem D0, stavba 520 Březiněves – Satalice, a které budou prověřovány a konzultovány s dotčenými městskými částmi a obcemi.
  - 4) V rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, zajištění vhodné průchodnosti dotčeným územím a dostupnosti všech rozdělených pozemků zajistit:
    - a) Realizaci cyklo dopravy (v návaznosti na záměrem křižující trasy) v souladu s celoměstským systémem cyklotras CT A0 hl. m. Prahy a cyklogenerelem Středočeského kraje v detailu konkrétních lokalit a dotčených tras.
    - b) Řešení propojení cestní sítě i dle relevantních návrhů Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 01/2023) – např. souběžná cesta podél okruhu.
    - c) Projednání veškerých návrhů cyklotras s hlavním městem Praha, Středočeským krajem, dotčenými městskými částmi a obcemi.
    - d) Propojení lesních cest pod mostní estakádou přes údolí Mratínského potoka.
    - e) Vedení polní cesty podél horkovodu jako přeložku podél severní nájezdové větve MÚK Třeboradice a prověřit možnost jejího napojení do severní okružní křižovatky této MÚK.
    - f) Prověření a následnou realizaci umístění nadjezdu pro pěší, cyklisty, případně zemědělskou techniku ve stávajícím profilu polní cesty v km cca 53,900 - 54,000 bez nutnosti realizace přeložky této polní cesty. Pokud nebude možné takový nadjezd realizovat, navrhnout nadjezd přes D0 v km 53,484 (MÚK Přezletice) s takovými parametry, které umožní bezpečné provedení trasy pro cyklisty a pěší.
    - g) Zachování nadchodu v km 59,000 z důvodu snížení fragmentace honitby Satalice-Vinoř a zvýšení prostupnosti krajiny v návaznosti na lesopark Satalice pro případné náhradní propojení prvků územního systému ekologické stability (dále také jen „ÚSES“) Vinoř – Radonice, respektive pro převedení páteřní cyklotrasy A50.
    - h) Realizaci vegetačních úprav a výsadeb podél nově vybudovaných cest. Při realizaci nových cest preferovat nebezpečné povrchy a propustný povrch prověřit i na sdružených plochách IZS a obsluhy (např. štěrkový trávník).

- i) Přístupy na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť. U nově vzniklých oddělených polních enkláv vyřešit v navazující projektové dokumentaci možnosti budoucího využití a přístupu těchto ploch s vlastníky dotčených pozemků (týká se zejména izolovaných zemědělských ploch situovaných mezi přimknuté přeložky křižujících komunikací a hlavní trasu záměru).
- 5) Součástí navazující projektové dokumentace z hlediska zabezpečení bezpečnosti provozu bude:
- a) Komplexní rešeršní studie stávajících komunikací, především v návaznosti na MÚK, které lze uvažovat jako objízdné trasy v době mimořádných událostí v trase záměru. Studie bude koncipována jako bezpečnostní audit pro objízdné trasy, jehož výsledkem bude vytipování lokálních objízdných tras, rešerše jejich stavu (bezpečnost, provoz) a specifikace kritických míst s příslušným návrhem opatření pro zajištění odpovídajícího stavebně-technického stavu (kritické křižovatky, průtahy obcí i s ohledem na potenciální ohrožení pěších a cyklistů).
  - b) Projekt dopravní telematiky pro detekci nestandardních provozních stavů (nehody, kongesce, stojící vozidla) a následné distribuce dopravních informací řidičům a veřejnosti. Systém musí vyhodnocovat meteorologické podmínky a informovat o nebezpečí tvorby námrazy, smyku a dalších rizik souvisejících s povětrnostními vlivy.
- 6) V navazující projektové dokumentaci v rámci bezpečnostního auditu komunikace stanovit úseky, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením, ostatní úseky trasy neosvětlovat. V rámci veřejného osvětlení realizovat následující opatření:
- a) Výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace přizpůsobit okolnímu terénu a vegetaci tak, aby byl co nejvíce minimalizován jejich přesah nad terén a vegetaci.
  - b) Navrhovat svítidla osvětlující pouze dolní poloprostor (ULR = 0 %). Konstrukce osvětlení musí vyloučit světelné emise do boku a vzhůru.
  - c) Světlo navrhnout teple bílé, s výrazně omezenou modrou složkou. Světelné zdroje by neměly vyzařovat více než 10 % energie ve vlnových délkách menších než 500 nm, náhradní teplota chromatičnosti menší nebo rovna 2700 K.
  - d) Parametry osvětlení (intenzita, rovnoměrnost) navrhnout v souladu s technickými normami. Průměrná udržovaná úroveň nebude překračovat minimální hodnoty stanovené příslušnou normou o více než 30 %.
  - e) Využívat možnosti regulace osvětlení (snížení intenzity) dle dopravní situace a meteorologických podmínek s důrazem na klidový režim během klidné části noci.
  - f) Navrhnout protihlukové clony na mostech jako neprůhledné, pokud to bude v souladu s požadavky na zajištění bezpečnosti provozu.
- 7) V rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení záměru (při respektování podmínky č. 2 tohoto stanoviska) aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu, v rámci které:
- a) Zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility a výhod autonomních systémů.

- b) Zohlednit aktuální údaje o požadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ).
  - c) Zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity).
  - d) Zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných výhledových stavů.
- 8) V rámci navazující projektové přípravy na základě aktualizované rozptylové studie stanovit aktuální podobu a rozsah opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která budou podkladem pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se ochrany ovzduší podle ustanovení § 11 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší) k povolení záměru pozemní komunikace. Tato opatření budou obsahovat návrh na rozsah a umístění vegetačních bariér a výsadbu sídelní zeleně s tím, že tento návrh bude jednoznačně oddělen od návrhu náhradních výsadeb určených jako kompenzace za kácené dřeviny. Jedná se o rozsah vegetačních bariér podél netunelových úseků mezi MÚK Přezletice a km 57,900 a podél stávajícího úseku D0, stavba 510 dle obr. 2.1 studie Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (Karel J. a kol, ATEM s.r.o., 06/2023) jako výsledku nezbytných opatření ke snížení koncentrací částic PM<sub>10</sub>.
- 9) V rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby aktualizovat rozptylovou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní rozhodující znečišťující látky související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních dieselagregátů a s prováděním zemních, případně demoličních prací. Imisní příspěvky vyhodnotit nejen ve vztahu ke krátkodobým imisním limitům, ale i ve vztahu k limitům pro roční aritmetický průměr v případě, že by stavba v některé lokalitě kontinuálně probíhala minimálně po dobu 1 roku.
- 10) V rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby (při respektování podmínky č. 2 tohoto stanoviska) aktualizovat hlukovou studii pro etapu provozu a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:
- a) Výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie stavby D0, stavba 520 Březiněves – Satalice (zak. č. 23.0213-01, EKOLA group, spol. s r.o., květen 2023).
  - b) V aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných dopravních stavů a aktualizované dopravní prognózy.
  - c) Tam, kde bude na základě aktuálního dopravního modelu zjištěn nárůst hodnot  $L_{Aeq,T}$  (ekvivalentní hladiny akustického tlaku A) v nadlimitně zatíženém území, bude provedeno detailní akustické posouzení těchto lokalit a budou navržena vhodná kompenzační opatření pro relevantní stavy dopravního řešení.
  - d) U stávajících komunikací, kde dochází ke změnám dopravy v důsledku realizace záměru a které se shodují jak se stavbou D0 520, tak i se stavbou D0 519 a v důsledku vyhodnocených dopravních stavů jsou odlišné návrhy kompenzačních opatření, budou vždy na straně bezpečnosti realizována kompenzační opatření s vyšší účinností (například komunikace Průběžná, Pražská).

- e) Kromě protihlukových stěn, protihlukových valů a realizace nízkohlukových povrchů navržených v hlukové studii dle bodu a) dořešit:
    - a. ochranu tří chráněných objektů v Jenštejně (ul. 9. května a VINOŘSKÁ), kde je indikována nutnost alternativní ochrany i ve stavech s realizací přeložek silnic II/244 a II/610,
    - b. akustickou situaci a v případě potřeby realizovat ochranu chráněných objektů Ke Kapličce čp. 173 v Podolance, K Cihelně čp. 40 a K Cihelně čp. 53 ve Veleni a v ulici V Holešovičkách.
  - f) Na mostních konstrukcích použít mostní závěry se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry. V místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí.
  - g) Protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptactva a netopýrů jako neprůhledné nebo průhledné s prvky, které umožní ptákům na stěnu včas reagovat. Vhodným řešením je polep proužky nebo výplň s vypískovanými proužky šíře 20 – 30 mm v rozteči maximálně 100 mm pro svislé pruhy a v rozteči maximálně 50 mm pro vodorovné pruhy.
  - h) Rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.
  - i) V navazující projektové dokumentaci zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení.
- 11) V rámci navazující projektové dokumentace doložit dotčeným městským částem a obcím způsob realizace podkladních vrstev v místech výměny povrchů za povrch nízkohlukový, který zajistí, aby následné položení těchto povrchů plnilo svoji funkci z hlediska snížení hlučnosti.
- 12) V rámci navazující projektové přípravy dle aktualizovaných zásad organizace výstavby aktualizovat akustickou studii pro etapu výstavby a vyhodnotit v ní zdroje hlukové zátěže související s generovanou dopravou, provozem stavebních strojů, mobilních diesela agregátů, prováděním zemních a případně demoličních prací a upřesněnými znalostmi o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů. Aktualizovaná akustická studie bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.
- 13) Do navazující projektové dokumentace zpracovat následující opatření pro minimalizaci vlivů trhacích prací a vibrací při rozhodujících stavebních činnostech:
- a) Zpracovat projekt trhacích prací včetně návrhu opatření k ochraně práv a právem chráněných zájmů organizací a občanů a seznam občanů a organizací, jejichž práva by mohla být použitím výbušnin dotčena.
  - b) V projektu trhacích prací stanovit limitní podmínky pro rozsah provádění trhacích prací tak, aby jejich dopad na okolí byl co nejmenší a zároveň jejich možnosti byly plnohodnotně využity.
  - c) V případě nezbytného využití trhacích prací zvolit vhodné technologie s ohledem na co nejmenší porušení okolního masivu (např. metoda řízeného výlomu).



- d) Na základě inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu ve vazbě na projekt trhacích prací vymezit zónu ohrožení jako předpokládanou zónu dosahu možných negativních účinků trhacích prací v rámci rozhodujících stavebních činností.
  - e) Provést pasportizaci objektů povrchové zástavby, inženýrských sítí a jiných konstrukcí v zóně ohrožení a zachytit jejich stav před zahájením výstavby.
  - f) V zóně ohrožení navrhnout konkrétní opatření pro ochranu potenciálně ovlivněných objektů (zajištění stability stávající povrchové zástavby během rozhodujících stavebních činností, sanace území a staveb po ukončení výstavby).
  - g) Pasport potenciálně ovlivněných objektů předložit k vyjádření jejich majitelům tak, aby bylo zabráněno budoucím sporům o míře případných poruch způsobených realizací záměru.
- 14) V rámci navazující projektové přípravy zohlednit ve vztahu k ochraně vod následující:
- a) Zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro akumulaci, úpravu a čištění technologických vod a pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na staveništi, který bude odsouhlasen příslušnými správci toků a vodoprávními úřady.
  - b) Opatření pro extrémní klimatické jevy, tj. přívalové srážky. Jedná se např. o provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze stavenišť. Stavenišť, deponie zemin a materiálů bude chráněno před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů proti rozplavování a splachům do okolí.
  - c) Definování stavebních prací v kontaktu s vodními toky s cílem maximální eliminace znečištění a ovlivnění vodních toků. Jedná se o stanovení jednotlivých etap stavebních prací (dočasné a trvalé přeložky vodotečí), o technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn, použití hydrofobních fólií zabraňujících vnosu materiálu z výstavby apod.
  - d) Řešení akumulace vod, jejich úpravy a následného čištění v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem.
  - e) Napojení odvodnění jednotlivých úseků stavby tak, aby ani dočasně nebyly negativně ovlivněny odtokové poměry v území s tím, že je vždy nezbytné řešit odvádění srážkových vod ze stavby v návaznosti na navazující úseky stavby.
- 15) V rámci navazující projektové přípravy realizovat následující opatření pro zamezení vniku srážkových vod znečištěných zejména ropnými látkami při havárii na komunikaci (případně jinými závadnými látkami) do recipientu:
- a) Před napojením kanalizace do dešťové usazovací nádrže (dále také jen „DUN“) osadit na potrubí kanalizační šoupě, které se v případě havárie na odvodňované silnici uzavře.
  - b) Usazovací nádrž na vtoku do retenční nádrže (dále také jen „RN“) vybavit trvalou nornou stěnou, která bude schopna zachytit celý objem závadných látek v případě havárie (min. 30 m<sup>3</sup>).
  - c) Za regulovaným odtokem osadit odlučovač lehkých kapalin.
  - d) Na bezpečnostním přelivu osadit trvalou nornou stěnu.



- e) Zpracovat provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, které budou odsouhlasené příslušným stavebním úřadem po konzultaci s příslušným vodoprávním úřadem.
- 16) V rámci navazující projektové přípravy v návrhu odvodňovacího systému zohlednit výsledky vsakovacích zkoušek provedených při Doplňujícím geotechnickém průzkumu stavby (DPP Žilina, s.r.o.: D0 520 Březiněves – Satalice, Doplňující geotechnický průzkum, 02/2023) a tyto promítnout do technického řešení záměru, které bude zahrnovat:
- a) Koordinaci s navazujícím připravovaným úsekem D0 519 a sjednocení návrhu odvodnění těchto úseků při zohlednění místních podmínek.
- b) Přednostní řešení vsakování s odpovídajícím předčištěním závadných látek s tím, že kde to technické řešení stavby umožní, koncipovat RN jako zemní zasakovací. RN navrhovat s povolenými sklony alespoň části břehů (tj. v poměru 1:10 a mírnějším) a přírodního charakteru (nikoliv betonové nádrže), pokud možno nepravidelných tvarů umožňujících vznik rozmanitějšího prostředí.
- c) Vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro zálivku navržených vegetačních úprav.
- d) Čisté srážkové vody z přilehlých ploch oddělit od vod zachycených z prostoru vozovky:
- a. příkopy u pat zemních valů či násypových těles komunikací koncipovat jako vsakovací (nad hladinou podzemní vody, pokud to místní podmínky umožní),
- b. v ostatních úsecích prověřit možnosti vytvoření umělých zasakovacích prostor, případně realizovat jiný způsob zachování těchto vod v území.
- e) Ve vztahu k minimalizaci vlivů na klima kromě úpravy RN vytvářet bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek další drobné tůně s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru). Návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody.
- f) V případě podání průkazu o nemožnosti vsakování řešit zadržování a regulované oddílné odvádění dešťových vod odvodňovacím systémem do povrchových vod s odpovídajícím předčištěním.
- g) Nebude-li možné oddělené odvádění do vod povrchových, navrhnout jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace.
- h) Provéřít kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším (extrémním) srážkovým úhrnům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny.
- i) Při odvádění dešťových vod do vodních toků doložit na základě hydrotechnických výpočtů v navazující projektové dokumentaci nezhoršení stávajících odtokových poměrů, včetně návrhů regulačních opatření. Návrh odvodnění a hydrotechnické výpočty v navazující projektové dokumentaci aktualizovat na aktuální návrhová data ČHMÚ (hydrologická data recipientů, návrhové deště).
- j) Návrh odvodnění v navazující projektové dokumentaci projednat s příslušnými správci recipientních vodotečí. S příslušným orgánem ochrany přírody projednat přesnou podobu výústních objektů od RN do recipientních vodotečí.

- 17) V rámci navazující projektové dokumentace dořešit odvodnění potenciálních bezodtokých oblastí, které mohou vzniknout po výstavbě nové bariéry v podobě tělesa dálnice u následujících úseků:
- Úsek povodí Třeboradického potoka odvodňovaného příkopem od teplárny.
  - Záhořanská Svodnice v úseku km 53,200 – 54,100.
- 18) V rámci navazující projektové přípravy zpracovat hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých stavebních objektů nacházejících se v záplavových oblastech (které bude předloženo ke schválení příslušnému správci toku), a to pro etapu výstavby i období provozu. Technické řešení takových stavebních objektů musí minimalizovat potenciální ovlivnění povodňových stavů a musí zajistit bezpečné převedení povodňových průtoků. Jedná se o:
- Dočasné (po dobu výstavby) a trvalé přeložky vodních toků.
  - Hydrotechnické posouzení mostu přes Mratínský potok zahrnující kumulativní vlivy existence plánované suché RN Mírovice, jejíž hladina zadržení při  $Q_{100}$  zasahuje po vodotečích až k mostnímu objektu.
  - Propustky, mostní objekty, případně RN.
  - Vyústění odpadů od RN, včetně vyústění odvodňovacích štol.
- 19) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat komplexní vodohospodářskou studii povodí Mratínského potoka, která v širších vztazích prověří možnost částečného přenesení transformační funkce RN na odvodnění záměru na plánované suché RN (poldry) Mírovice a Třeboradice, které připravuje Povodí Labe, s.p. V širších vztazích vyhodnotit rizika povodňových situací (včetně zvýšení míry rizika ve vztahu k nově připravovaným významným stavbám v území generující nové zpevněné plochy) a zohlednit potenciální kumulativní vlivy tzv. kritických bodů jako zdrojů nebezpečí povodní z přívalových srážek a provést návrh relevantních opatření. Studii projednat se správcem vodního toku.
- 20) V rámci navazující projektové dokumentace aktualizovat návrh přerozdělení vod z MÚK Březiněves do DUN a RN Ďáblice a DUN a RN2 stavby D0 520. Vhodné je dimenzovat oba vodohospodářské areály min. na 70 % celkových přítoků tak, aby bylo možno operativně v rámci provozu upravit poměr rozdělení průtoků. Definitivní poměr rozdělení průtoků stanovit až na základě monitoringu při provozu staveb. Současně dle stavu přípravy dalších staveb v území (např. studie pro městskou část Ďáblice) koordinovat a v navazující projektové přípravě aktualizovat technické řešení odvodu vody z DUN+RN Ďáblice do Mratínského potoka a prověřit možnost využití kanalizace v Prosecké radiále s vyústěním do stávající DUN Prosek2.
- 21) V případě, že výstavba navrhovaných suchých RN (poldrů) na Mratínském a Třeboradickém potoce zajišťovaných Povodím Labe, s.p. nebude realizována před zahájením výstavby D0 520, musí se stát vyvolanou investicí D0 520. Tyto suché RN (poldry) musí být zrealizované a provozuschopné současně s uvedením stavby D0 520 do zkušebního provozu.
- 22) V rámci navazující projektové dokumentace projednat se správcem recipientních vodotečí návrhové parametry jednotlivých RN, včetně požadavku správce toku navrhovat nádrže

- RN1, RN2 a RN4 na 10letý déšť o maximálním objemu z důvodů nekapacitních profilů Mratínského a Třeboradického potoka.
- 23) V navazující projektové přípravě řešit umístění RN2 D0 520 mimo dosah záplavového území a dosah povodňových průtoků.
- 24) Na základě výsledků podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod, jímacích objektů a pramenů a stanovit rozsah zmírňujících opatření. Aktualizovat rozsah monitorovaných objektů dle návrhu uvedeného v Hydrogeologickém posouzení stavby (D0 520 Březiněves – Satalice, Geofactory – hydrogeologické posouzení, DPP Žilina, s.r.o., zak. č. 19-101-4 11/2022). Aktualizovaná pasportizace jímacích objektů bude vždy odsouhlasena dotčenou městskou částí nebo obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu. U vodních zdrojů, kde bude indikováno riziko jejich zásadního ovlivnění, navrhnout zřízení náhradních vodních zdrojů či vybudování náhradního zásobování vody novými přípojkami na náklady oznamovatele.
- 25) V rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF, a to zejména velkoplošně zastoupených bonitně nejcennějších půd (co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální eliminace dočasných záborů), stavební práce koordinovat s průběhem současně realizovaných navazujících významných staveb s cílem eliminovat dočasné zábory ZPF.
- 26) V rámci navazující projektové přípravy prověřit výskyt melioračních soustav a zabezpečit zachování jejich funkce.
- 27) V rámci navazující projektové přípravy minimalizovat nároky na dočasné a trvalé odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále také jen „PUPFL“), zejména:
- Prověřit úpravu ulice K Cihelně v k. ú. Satalice způsobem, který vyloučí zásah do lesního pozemku v k. ú. Satalice.
  - Vyloučit zásah do lesního remízu v polích severozápadně od areálu teplárny cca v km 48,900 v k. ú. Třeboradice.
- 28) V rámci navazující projektové přípravy zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum, ve kterém:
- Zajistit podrobný inženýrsko-geologický průzkum i pro ty stavební objekty, jako jsou dlouhé odvodňovací štoly, které nejsou zastiženy dosud zpracovaným Doplňujícím geotechnickým průzkumem (DPP Žilina, s.r.o.: D0 520 Březiněves – Satalice, Doplňující geotechnický průzkum, 02/2023).
  - Prověřit možnost vymístění RN4 z pozemku p.č. 467/6 v k. ú. Veleň jakož i možnost jiného trasování odvodňovací štoly, a to zejména ve vazbě na konfiguraci terénu a na zachování celistvosti pozemků.
  - Navrhnout adekvátní technologie ražby odvodňovacích štol a hlubokých zářezů, které zohlední specifika horninového prostředí, budou maximálně šetrné k životnímu prostředí a zároveň eliminují identifikovaná geotechnická a inženýrsko-geologická rizika dle doplňujícího geotechnického průzkumu (zejména prevence kontaminace horninového

prostředí a podzemních vod, minimalizace ovlivnění režimu proudění podzemních vod a zajištění stavby proti vzniku sesuvů, závalů nebo jiných nestabilit).

- d) Lokalizovat potenciální svahové nestability a navrhnout příslušná stabilizační opatření (indikovaným rizikům bude přizpůsobena technologie výstavby).
  - e) Navrhnout opatření k zamezení degradace obnažených zemin a hornin ve svahu, která by vedla k mělkým sesuvům, a to zejména ve vztahu ke stabilitně komplikovaným křídovým jílovcům až slínovcům v zářezu před MÚK Třeboradice.
- 29) Z hlediska minimalizace kumulativních vlivů při využití přebytečné zeminy vypracovat v rámci navazující projektové přípravy koncepční studii nakládání s přebytečnou zeminou. Tuto aktualizovat v každém projekčním stupni dle aktuálního stavu a aktuálních potřeb zeminy na ostatních připravovaných stavbách v regionu:
- a) Zohlednit bilance zemin související s navazující stavbou D0 519.
  - b) Zohlednit dle stupně přípravy stavbu VRT Praha – Drážďany, suché RN (poldry) Třeboradice a Mírovice, jakož i další velké plánované stavby ŘSD s.p., SŽ s.o., jakož i případně i další velké plánované stavby v bezprostředním okolí záměru.
  - c) Přednostně prověřit možnosti využití přebytečné zeminy v místě stavby (krajinotvorné modelace terénu v okolí záměru, tvarování zemních valů dle charakteru jednotlivých ploch se zohledněním majetkoprávních poměrů v té které lokalitě a dle požadavků na funkci protihlukové ochrany).
  - d) Provéřít možnost pozvolného rozprostření zemních valů do okolních pozemků umožňujících opětovné využití ploch pro zemědělské účely v souladu s požadavky příslušného orgánu ochrany ZPF a vlastníků pozemků.
  - e) Provéřít podněty k uložení přebytků zeminy v místě stavby dle Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s. r. o., 01/2023).
  - f) Zohlednit požadavky dalších staveb v regionu, například pro rekultivaci skládek odpadu či lokality těžby surovin (předem prověřit, zda nehrozí střet s chráněnými zájmy ochrany přírody a krajiny).
  - g) Provéřít návrhy na využití přebytečné zeminy formulované dotčenými městskými částmi a obcemi:
    - a. k realizaci zemního valu mezi km 58,850 a km 59,210,
    - b. k využití zemin na výrazné prostorové upravení (zvětšení) vegetační bariéry mezi MÚK Přezletice a MÚK Vinoř, využití části vytěžené horniny na zřízení valu podél komunikace Novopacká v úseku od křížení se železniční tratí č. 070 Praha-Turnov po ČS Robin Oil,
    - c. další návrhy dotčených městských částí a obcí v rámci další projektové přípravy záměru,
    - d. při pozitivním výsledku prověření následně tyto návrhy realizovat.
- 30) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum (který bude vycházet z dendrologického průzkumu (Vojtíšková D., Pragoprojekt a.s., 11/2022, zak.č.: 19-101-4)), s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu záměru, včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, které bude sloužit jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného

environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se kácení dřevin rostoucích mimo les, s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m<sup>2</sup>). Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území (zejména v porostech kolem vodotečí u Ctěnického a Mratínského potoka) a obsahovat evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů (zejména v km 51,000 až km 52,000, kde dochází k protnutí Vnořského potoka a kde byla zjištěna aktivita netopýrů, a dále až k Čakovickému parku). V rámci tohoto průzkumu prověřit rovněž výskyt perspektivních mladých stromů ve stromořadích podél polních cest vhodných k přesazení, jakož i evidenci prvků dřevin zachovávaných (včetně jejich ochrany dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích). Podle této normy přiměřeně chránit i lesní dřeviny v navazujících lesních porostech. Rozsah kácených mimolesních dřevin projednat s příslušným orgánem ochrany přírody.

- 31) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat projekt komplexních vegetačních úprav jako komplexní materiál zohledňující požadavek na multifunkční charakter ozelenění dálnice, který kromě normových a standardizovaných požadavků na výsadby podél komunikací bude:
- Projednat s příslušnými orgány ochrany přírody, městskými částmi a obcemi, a bude zahrnovat jejich relevantní připomínky a požadavky.
  - Zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň.
  - Zohledňovat rozsah minimalizačních a kompenzačních opatření z hlediska snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší.
  - Zohledňovat rozsah vegetačních úprav nad rámec stavby v rámci pozemkových úprav prováděných nebo plánovaných dotčenými městskými částmi a obcemi.
  - Respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky.
  - Zpracován detailně vždy pro konkrétní danou lokalitu a bude zohledňovat návaznost na management navazujících ploch ÚSES, významné krajinné prvky (dále také jen „VKP“) a který bude koordinován s návrhy detailní migrační studie tak, aby byla podpořena odpovídající migrační prostupnost krajinou (řešení objektů pro migraci živočichů, naváděcí prvky, instalace oplocení co nejbližší k dálnici bez tvorby migračních pastí, nové biotopy, aj.).
  - Minimalizovat nezbytné úpravy křižujících komunikací a polních cest, podél nichž jsou stromořadí, např. při optimalizaci vedení přeložky komunikace III/0101 tak, aby byly minimalizovány zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les.
  - V projektu vegetačních úprav řešit JV segment MÚK Březiněves, a to včetně areálu DUN+RN a navazujícího tělesa komunikace tak, aby bylo do nejvyšší možné míry dosaženo clonícího efektu k minimalizaci rušivých vlivů ze záměru na solitérní objekty v remízu přímo přilehlému k areálu DUN+RN Ďáblice.

- i) Kromě zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace navrhovat pestřejší a více diverzifikované formy střídajících se porostů dřevin s porosty bylin bez zapojeného dřevinného porostu.
  - j) Plnit funkce estetické, krajinné, (např. dle Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 01/2023)), klimatické a protierozní.
  - k) Zachovávat kontinuitu a funkčnost dotčeného celoměstského systému zeleně.
  - l) Prověřovat podněty z procesu posuzování vlivů na životní prostředí na začlenění následujících ploch do projektu:
    - a. pás zeleně podél Cínovecké ulice, související se záměrem,
    - b. ozelenění přilehlého volného prostoru mezi lesoparkem Satalice a stavbou D0 520 od ul. K Cihelně směrem ke komunikaci III/0103 ul. K Radonicím až do místa jejího přemostění D0 520,
    - c. podél Třeboradického potoka,
    - d. pásy zeleně v místě dotčených výstavbou úseku 520 a MÚK Březiněves směrem k jižní, jihovýchodní a východní části katastru městské části Praha – Březiněves v maximální šířce koridoru záměru dle ZUR,
    - e. ozelenění valu v Mírovicích (změna č. 4 ÚP obce Veleň) a realizace doprovodné zeleně (změna č. 6 ÚP obce Veleň),
    - f. při pozitivním výsledku prověření následně tyto podněty realizovat.
  - m) Zahrnovat návrh sledování a zamezování šíření nepůvodních invazních rostlin v souladu s návrhy hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“; Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023).
  - n) Při zpětném využití zeminy na stavbě zohledňovat požadavky na budoucí vegetační úpravy. V plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořenných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy, bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné.
  - o) Projektově řešit dostatečný přísun vody na závlivku vegetace s uplatněním prvků pro zachyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům.
- 32) Ještě před realizací záměru smluvně zajistit následnou údržbu realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let.
- 33) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat projekt detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru, který:
- a) Rozpracuje návrh kompenzačních opatření z hlediska vlivů na faunu a floru jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části nahrazující výjimku z podmínek ochrany zvláště chráněných druhů.
  - b) Rozpracuje návrh náhradních biotopů dle provedeného hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023).



- c) Bude adresně zpracován pro konkrétní technické řešení záměru dle jednotlivých lokalit průzkumu včetně dalších ochranných a kompenzačních opatření (zejména zamezení přístupu suchozemských obratlovců na vozovku pomocí trvalých bariér, instalací více typů budek pro „dutinové“ druhy ptáků náhradou za vykáčené stromy atd. dle návrhů ekologického dozoru).
  - d) Rozpracuje konkrétní kompenzační opatření pro možnou obnovu zarůstajícího lada v km 55,400 (segment 16 hodnocení dle §67 zákona č. 114/1992 Sb. - Radonický potok před ústím do VINOŘSKÉHO potoka) formou sukcesní obnovy lokality v prostoru tunelu či okolí dálnice na původním substrátu a zachováním či obnovením doprovodné zeleně v místech křížení Třeboradického potoka a jeho přítoků.
  - e) Navrhne biologickou část projektu rekultivací ploch dočasných záborů zejména v úseku km 51,500-51,650 a v úseku km 55,500 – 55,800 tak, aby došlo k obnovení původního charakteru ploch (v obou variantách záměru), a to v návaznosti na management okolního území.
  - f) Stanoví nezbytné termíny pro realizaci náhradních biotopů před zahájením realizace záměru.
  - g) Bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a realizován za jimi stanovených podmínek.
- 34) V rámci navazující projektové přípravy zpracovat detailní migrační studii, která:
- a) Bude vycházet ze zpracované migrační studie Dálnice D0, stavba 520 Březiněves – Satalice (Vojar J., 12/2022).
  - b) Posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby, včetně již navržených opatření v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí:
    - a. migrační objekty budou řešeny koordinovaně v návaznosti (blízkosti) dalších dopravních staveb (stávajících i plánovaných) v území tak, aby byla zajištěna kontinuita migračních cest bez tvorby pastí či izolovaných enkláv,
    - b. propustek v km 47,500 bude navržen jako rámový šířky 6 m,
    - c. bude navrženo rozšíření mostu SO203 v km 51,420 přes komunikaci III/0101 na minimálně 20 m tak, aby alespoň na jedné straně vznikl podél vozovky nebezpečný minimálně 5 m široký pás,
    - d. u mostu SO204 v km 51,500–51,640 rozpracuje opatření navržená migrační studií: charakter podmostí (zachovat přirozený charakter vegetace pod mosty a v případě dotčení jej navrátit do původního stavu), úpravy koryt vodních toků (toky včetně jejich břehů a doprovodných břehových porostů ponechat v přírodním stavu), zamezení rušení živočichů v podmostí (nepřípustné je vkládat nové rušivé prvky, např. v podobě nových komunikací či jakékoliv výstavby, včetně dočasných objektů), omezení rušení živočichů dopravou a protihlukové stěny (umístit při okrajích mostů protihlukové stěny – neprůhledné, zvukově pohltivé a vysoké minimálně 4 m z důvodů omezení přímého střetu ptáků a netopýrů s vozidly),
    - e. rozšíří nadjezd polní cesty SO229 v km 54,830 na nadchod kategorie N2 z 6 m na 12 m s nálevkovitým vyústěním o šíři 20 m.



- c) Rozpracuje návrh trvalých bariér pro živočichy s tím, že jejich lokalizace a rozsah budou upřesněny dle výsledků odchyty živočichů z dočasných bariér použitých při samotné výstavbě nebo transferů v souvislosti s výstavbou.
- d) Bude navrhovat a realizovat oplocení dle výstupů migrační studie s tím, že oplocení bude navrhováno v koruně svahů (zemní valy, násypy) tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů.
- 35) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat studii ÚSES, která rozpracuje opatření vyplývající z hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023) v tunelové i zahloubené variantě lišící se způsobem realizace pro následující přímo dotčené prvky ÚSES a interakční prvky (dále také jen „IP“):
- a) IP I6/330 – km 47,500 (K Březiněvsi).
- b) Lokální biocentrum (dále také jen „LBC“) L2/51 (Na Třeboradickém potoce) a lokální biokoridor (dále také jen „LBK“) L4/251 (Třeboradický potok) – oba km 47,900.
- c) IP I6/332 (U lesa) – km 49,700, 50,000 a 50,600.
- d) LBK Mratínský potok – km 51,600.
- e) LBK 5 – km 54,800.
- f) LBK L4/252 (U Ctěnické bažantnice) – km 55,650.
- g) Regionální biokoridor (dále také jen „RBK“) R3/57 (Vinořský potok), LBC L2/59 (Štěpánovská) – oba km 55,750.
- h) LBK 1 v k.ú. Radonice – v km 58,000.
- i) LBK L4/406 (K Radonicům) - v km 58,000.
- 36) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat aktualizované hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, s cílem upřesnit aktuální výskyt ochrannářsky významných druhů rostlin a živočichů ve všech hodnotných krajinných segmentech. Toto hodnocení bude zároveň podkladem pro předrealizační fázi biologického monitoringu. Rozsah a četnost průzkumů projednat s příslušným orgánem ochrany přírody.
- 37) V rámci navazující projektové přípravy specifikovat případné zásahy do ochranných pásem PUPFL, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se dotčení pozemků PUPFL.
- 38) V rámci navazující projektové přípravy předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se odnětí pozemků z PUPFL.
- 39) V rámci navazující projektové přípravy vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz, a to jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se zásahů do krajinného rázu. Studie bude vycházet z detailního zaměření trasy ve zvolené variantě, konečného stavebního řešení, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která bude:

- a) Dokladovat začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu i na základě architektonického a technického řešení hlavních mostních objektů přes Mratínský potok.
  - b) Zohledňovat navrhované vegetační úpravy včetně finálního řešení navržených zemních valů a dalších terénních úprav jako výsledek možného využití přebytečné zeminy včetně řešení modrozelené infrastruktury.
  - c) Obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách.
  - d) Obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů, včetně ideových řezů.
- 40) V rámci navazující projektové přípravy záměru předjednat s příslušným orgánem státní památkové péče přesun památkově chráněné výklenkové kaple z prostoru MÚK Třeboradice (rejst. č. ÚSKP 41288/1-2011).

### **I.II. Projektová příprava (další podmínky pro tunelovou variantu)**

- 41) Zajistit, že z hlediska zajištění bezpečnosti provozu budou součástí navazující projektové dokumentace opatření, která při pravidelných provozních uzavírkách zamezí současnému uzavírání obou tunelových trub na daném tunelovém úseku.
- 42) V rámci koncepční studie nakládání s přebytečnou zeminou (uloženou v podmínce č. 29 tohoto stanoviska) prověřit návrhy na využití přebytečné zeminy formulované dotčenými městskými částmi a obcemi k vybudování zemního valu na satalicko-vinořské straně v oblasti vyústění jižní tunelové trouby Vinořského tunelu (v případě jeho realizace). V případě pozitivního výsledku zahrnout tento zemní val do technického řešení záměru.
- 43) Zpracovat podrobný hydrogeologický a inženýrsko-geologický průzkum a doložit technickou realizovatelnost tunelové varianty při podání průkazu, který vyloučí následující rizika:
  - a) Dokladovat realizovatelnost převedení vodotečí přes otevřenou stavební jámu tunelu Vinoř a Třeboradice, zejména se zohledněním povodňových průtoků.
  - b) Dokladovat koncepci opatření vylučujících znečištění podzemních a povrchových vod látkami závadnými vodám (např. v místech výstavby tunelů, při výstavbě odvodňovacích štol atd.).
  - c) Zpracovat systém komplexního vodního hospodářství pro akumulaci, úpravu a čištění vod vznikajících při realizaci tunelů, tento odsouhlasit správcem toků a příslušným vodoprávním úřadem.
  - d) Realizace odvodňovacích štol tunelů nesmí představovat výrazné ovlivnění hydrogeologických poměrů zájmového území.
  - e) Doložit způsob funkčního udržování odvodňovacích štol bez provozních rizik, která by ovlivňovala plnohodnotné zajištění funkce odvodňovacího systému.
  - f) Vyloučit výrazné ovlivnění hydrogeologických poměrů všech vodních zdrojů v ochranném pásmu vodních zdrojů pro Podolanku, případně bude doložena možnost přijetí účinných minimalizačních či kompenzačních opatření.
  - g) Vyloučit výrazné ovlivnění hydrogeologických poměrů všech individuálních zdrojů podzemních vod, potenciálně ovlivněných realizací tunelů dle studie D0 520 Březiněves – Satalice, Geofactory – hydrogeologické posouzení vlivů stavby D0 520 – tunelová varianta, DPP Žilina, s.r.o., zak.č. 19-101-4, 11/2022).

- h) Dokladovat, že je možno přijmout taková opatření při realizaci tunelové varianty (pod hladinou podzemní vody), aby nedošlo k nevratným vlivům z hlediska režimu podzemních vod.
  - i) Dokladovat realizovatelnost přemístění a rozšíření nové ČOV Vinoř (která musí být v důsledku výstavby tunelové varianty přeložena).
  - j) Návrh opatření pro řešení rizik souvisejících s realizací tunelové varianty podle bodů a) až i) nebo případných kompenzací prokazatelně projednat se zodpovědnými zástupci dotčených městských částí a obcí a respektovat v další přípravě záměru jejich případný nesouhlas ve věci návrhu tunelových úseků, tzn. buď upravit technické řešení záměru D0 520 ve stávající stopě do konsenzuální podoby, nebo zvolit zahloubenou variantu záměru.
- 44) V rámci navazující projektové dokumentace k projektu přemístění a rozšíření ČOV Vinoř (uloženému v podmínce č. 43 i) tohoto stanoviska) zpracovat harmonogram prací a tento projednat a předložit ke schválení všem dotčeným subjektům. Vyloučit odstavení stávajícího areálu ČOV Vinoř před zprovozněním nového (přeloženého) areálu, tj. novou ČOV zprovoznit před odstavením původního areálu ČOV tak, aby byla zajištěna požadovaná úroveň čištění odpadních vod na ČOV.
- 45) V rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území zajistit pro období výstavby vhodnou průchodnost dotčeným územím a dostupnost všech rozdělených pozemků. Po ukončení výstavby (při respektování podmínky č. 4 i) uložené tímto stanoviskem) zajistit i nad tunely obnovení všech přerušených lesních a polních cest.
- 46) V rámci aktualizované rozptylové studie (uložené v podmínkách č. 7 a 8 tohoto stanoviska) upřesnit potřebu a rozsah následujících opatření pro snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která vzešla z procesu posuzování vlivů na životní prostředí (Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, Karel J. a kol, ATEM s.r.o., 06/2023):
- a) Provéřit u tunelové varianty posunutí severního portálu tunelu Vinoř do km 54,600 nebo případně až k MÚK Přezletice do km 53,900.
  - b) Provéřit odvětrání tunelu Vinoř vzduchotechnickými výdechy.
- 47) V rámci aktualizované hlukové studie (uložené v podmínce č. 10 tohoto stanoviska) zohlednit následující požadavky:
- a) Pokud bude v navazující projektové dokumentaci v tunelové variantě přistoupeno ke zřízení náhradních zdrojů energie pro osvětlení a větrání tunelů, budou tyto zahrnuty do akustického posouzení.
  - b) U koncových částí tunelů prověřit účinnou akustickou úpravu např. zvukově pohltivým obkladem vnitřní části tunelu v souladu s poznatky získanými v rámci výzkumného projektu TA ČR Tiché tunely (TH04030223). Předpokládaný rozsah úprav koncových částí tunelů podrobněji stanovit v dalším stupni projektové přípravy.
- 48) V návrhu odvodňovacího systému zohlednit výsledky vsakovacích zkoušek provedených při doplňujícím geotechnickém průzkumu (DPP Žilina, s.r.o.: D0 520 Březiněves – Satalice, Doplňující geotechnický průzkum, 02/2023) a tyto promítnout do technického řešení záměru:

- a) Vody čisté z přilehlých povodí oddělit od vod zachycených z prostoru vozovky (dle podmínky č. 16 b) a d) uložené tímto stanoviskem). V tunelové variantě to jsou mimo tunelů úseky od km 53,300-53,560, km 54,000-54,120, km 54,240-54,470 a km 54,600-54,740.
- b) U nakládání s drenážními vodami z okolí tunelů, s ohledem na žádoucí decentralizaci odtoků, prověřit možnost oddělení těchto vod od ostatních vod z komunikace a možnost neregulovaného odtoku či zasakování.
- 49) V rámci navazující projektové přípravy podrobně rozpracovat návrh na realizaci dočasných přeložek/zatrubnění vodotečí nad otevřenými stavebními jámami pro výstavbu tunelů (Třeboradický potok s přítokem, Ctěnický a Vnořský potok) včetně vyhodnocení rizika vzniku a rizika následků povodňových průtoků.
- 50) V rámci navazující projektové přípravy podrobně rozpracovat návrh trvalého převedení vodních toků přes trasu D0. Návrh projednat a předložit ke schválení správcům dotčených vodotečí, vodoprávním úřadům a orgánům ochrany přírody a krajiny ve vztahu k obnovení původní trasy vodotečí v tunelové variantě. Kromě hydrotechnických norem a požadavků budou zohledněny požadavky i na ekostabilizační funkce toků (týkající se zejména přirozeného charakteru koryt umožňujících obousměrnou migraci ryb, tvaru koryta, diverzity hloubky a proudu koryta, přírodního substrátu dna a úkrytů pro vodní živočichy).
- 51) V navazující projektové přípravě řešit umístění RN5 mimo dosah záplavového území Vnořského potoka.
- 52) V rámci tunelové varianty zapracovat do technického návrhu stavby pro zajištění minimalizace vlivů záměru na režim podzemních vod následující:
- a) Pro tunely navrhnout celoobvodovou hydroizolaci, hloubit je v otevřené zajištěné stavební jámě. V případě přítoků podzemní vody provést utěsnění pro maximální omezení poklesu hladiny podzemní vody v okolí stavby. Zásyp hloubené části tunelu musí být takového materiálového složení, aby umožnil obnovu původního proudění povrchové i podpovrchové vody.
- b) V rámci technických opatření v co nejvyšší míře využít metodu hloubení z povrchu pomocí těsnících stěn a stropní desky.
- c) U stropní desky tunelu Třeboradice v km 49,980 – 50,720, která je cca 2 m pod hladinou podzemní vody, provést dodatečné dočasné pažení zářezové části stavební jámy zejména z jižní strany od Třeboradic a v průchodu pod Třeboradickým potokem.
- d) Západní předportálové zářezové části tunelů Třeboradice a Vnoř pažit podzemními stěnami s omezenou propustností k eliminaci vlivů na vodní zdroje.
- e) U stropní desky tunelu Vnoř při průchodu kolem obce Podolanka, která je cca 3 – 6 m pod hladinou podzemní vody, provést podzemní těsnící stěnu z východní strany na ochranu tamních vodních zdrojů.
- f) V průchodu Vnořského tunelu pod Vnořským a Ctěnickým potokem vybudovat podzemní těsnící stěny vetknuté do ordovického podloží v hloubce cca 8 – 10 m pod terénem na omezení odvodňování kvartérních sedimentů a zdrénování obou potoků.
- g) V úseku od km 56,260 (konec raženého tunelu) do km 56,540, kde je hladina podzemní vody 2 – 6 m nad stropní deskou tunelu, vybudovat dočasné těsnící stěny vetknuté do

ordovických břidlic na zabránění drénování korycanských pískovců a ovlivnění zdroje St-18.

- h) V tunelech Třeboradice a Vnoř realizovat tzv. těsnící clony (bariéry) eliminující migraci podzemních vod rozrušenou horninou a zásypovým materiálem podél tunelu následovně:
- u tunelu Vnoř na severním portálu,
  - na obou koncích ražené části tunelu Vnoř,
  - na rozhraní kvartérních sedimentů Ctěnického a Vnořského potoka s ordovickými horninami,
  - na styku ordovických hornin s křídovými sedimenty korycanského souvrství,
  - u tunelu Třeboradice na západním portálu,
  - z obou stran Třeboradického potoka.
- 53) Na základě výsledků podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu v projektové přípravě do monitoringu zařadit také vodní zdroje obecního vodovodu KS1, KS2 a KS3 pro Podolanku (z důvodu realizace odvodňovací štolý k RN5).
- 54) Na základě výsledků podrobného inženýrsko-geologického průzkumu statickým výpočtem prokázat dostatečnou nadimenzovanost tunelové konstrukce tunelu Třeboradice ve vazbě na povodňové rozlivy suché RN (poldru) Třeboradice.
- 55) V rámci navazující projektové dokumentace:
- Zohlednit požadavek na tunelové řešení v km 57,300 až 57,900 z důvodů dalšího zlepšení migrační propustnosti území.
  - Rozpracovat u tunelů opatření navržená migrační studií, spočívající zejména ve vybudování náhradních biotopů v prostoru nad tunelem – remízy, úkryty v podobě hald kamení, kmenů, pařezů stromů atp.
- 56) V rámci aktualizované studie vlivů na krajinný ráz (uložené v podmínce č. 39 tohoto stanoviska) dokladovat architektonické a technické řešení tunelových portálů.

### **I.III. Projektová příprava (další podmínky pro zahloubenou variantu)**

- 57) V rámci navazující projektové dokumentace nalézt vhodnou podobu plánované přestavby ČOV Vnoř tak, aby bylo umožněno plánované rozšíření ČOV, případně nalézt pro tuto ČOV zcela novou lokalitu. Navržené řešení včetně harmonogramu prací projednat a předložit ke schválení všem dotčeným subjektům.
- 58) V rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, vhodné průchodnosti dotčeným územím, dostupnosti všech rozdělených pozemků a minimalizace vlivů na krajinný ráz zajistit následující:
- Doplnění mostu v km cca 52,300 pro převedení stávající polní cesty (s cyklotrasou A27) k místnímu vodojemu.
  - Přeložení polní cesty z ulice V Pačátkách v Třeboradicích do profilu mostu přes Třeboradický potok v km 50,585 se současným zkapacitněním tohoto mostu.
  - Propojení lesních cest pod mostní estakádou přes údolí Vnořského potoka.
  - Začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu na základě architektonického a technického řešení mostních objektů přes Vnořský potok.

- 59) V rámci aktualizované rozptylové studie (uložené v podmínkách č. 7 a 8 tohoto stanoviska) upřesnit rozsah opatření pro snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která vzešla z procesu posuzování vlivů na životní prostředí (Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, Karel J. a kol, ATEM s.r.o., 06/2023) spočívající v návrhu zakrytí komunikace mezi km 54,600 až km 57,300, případně v úseku MÚK Přezletice (cca km 53,900) až km 57,300 s tím, že přesné technické řešení bude řešeno v navazující projektové dokumentaci (tj. překrytí komunikace, snížení nivelety nebo zatunelování).
- 60) V návrhu odvodňovacího systému zohlednit výsledky vsakovacích zkoušek provedených při doplňujícím geotechnickém průzkumu (DPP Žilina, s.r.o.: D0 520 Březiněves – Satalice, Doplňující geotechnický průzkum, 02/2023) a tyto promítnout do technického řešení záměru. Vody čisté z přilehlých povodí oddělit od vod zachycených z prostoru vozovky (dle podmínky č. 16 b) a d) uložené tímto stanoviskem). V zahloubené variantě to jsou úseky od km 53,300-53,540, km 54,000-54,120, km 54,240-54,300 a km 54,600-54,900.
- 61) V rámci navazující projektové dokumentace dořešit odvodnění potenciálních bezodtokých oblastí, které mohou vzniknout po výstavbě nové bariéry v podobě tělesa dálnice u následujících úseků:
- a) Část povodí Mratinského potoka nad tělesem nové komunikace v úseku km 52,300 – 53,200.
  - b) V koncovém úseku (povodí Vinořského potoka).
- 62) Do hydrotechnického posouzení (uloženého v podmínce č. 18 tohoto stanoviska) mostu přes Třeboradický potok zahrnout kumulativní vlivy existence plánované suché RN (poldru) Třeboradice, jejíž hladina zadržetí při  $Q_{100}$  zasahuje po vodotečích až k mostnímu objektu.
- 63) V rámci navazující projektové přípravy podrobně rozpracovat návrh trvalého převedení vodních toků křížících D0. Návrh projednat a předložit ke schválení správcům dotčených vodotečí, vodoprávním úřadům a orgánům ochrany přírody pro trvalé přeložky všech vodních toků v zahloubené variantě. Kromě hydrotechnických norem a požadavků zohlednit u přeložek vodních toků i požadavky na ekostabilizační funkce toků (týkající se zejména přirozeného charakteru koryt umožňujících obousměrnou migraci ryb, tvaru koryta, diverzity hloubky a proudu koryta, přírodního substrátu dna a úkrytů pro vodní živočichy).
- 64) V rámci zahloubené varianty zapracovat do technického návrhu stavby pro zajištění minimalizace vlivů záměru na režim podzemních vod následující, dle výsledků podrobného inženýrsko-geologického průzkumu:
- a) Injektáž svahů zářezů při naražení na slabé výrony podzemní vody.
  - b) Vybudování podzemních těsnících stěn v úsecích s nezanedbatelným a výrazným vlivem (v lokalitách s monitoringem prokázaným dopadem) na vodní zdroje (zářez Z2, Z6).
  - c) U každého konkrétního řešení vyhodnotit riziko přerušení přirozeného proudění a vzduť hladiny podzemní vody proti směru proudění a možnost jeho minimalizace a zapracovat příslušná opatření.
- 65) V rámci navazující projektové dokumentace:
- a) Prověřit možnost zvýšené světlé výšky mostu přes Třeboradický potok (SO202 v km 50,590), a to minimálně na 3 m, s minimální šířkou objektu 20 m. Při pozitivním výsledku prověření následně toto opatření realizovat.



- b) U mostu SO205 v km 55,510–55,760 rozpracovat relevantní opatření navržená v podmínce č. 34 b) d tohoto stanoviska.
- c) Rozšířit nadjezd polní cesty SO230 v km 56,440 na sdružený objekt kategorie N4 s minimální středovou výškou 20 m s otevřenými náběhy šířky minimálně 30 až 40 m.
- d) Navrhnout obnovu přeložených vodních toků s důrazem na přirozený charakter koryta a břehových partií bez vytváření migrační bariér, s důrazem na kontinuitu navazujících koryt a na obnovení jejich migrační prostupnosti.

#### **I.IV. Zásady organizace výstavby (společné podmínky pro obě varianty)**

- 66) V rámci projektu zásad organizace výstavby (dále také jen „ZOV“) respektovat následující opatření pro výstavbu záměru ve vztahu k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo:
- a) Stanovit rozsah nezbytných dočasných uzavírek komunikací v době výstavby v souvislosti s realizací přeložek stávajících silnic, včetně upřesnění a prověření objízdových tras.
  - b) Vybudovat pro staveništní dopravu k distribuci stavebního materiálu a odvozu zemin hned při zahájení stavby provizorní staveništní komunikaci v trase stavby s napojením na hlavní dopravní tahy D8 a D10. S využitím silnic, které stavbu křížují, nelze pro návoz materiálu a odvoz zemin uvažovat.
  - c) Uvažovat pro odvoz dílčího objemu materiálu také případně plánovanou přeložku silnice II/610 od MÚK Přezletice k obchvatu Brandýsa nad Labem v případě, že by v době realizace záměru byla již dokončena, včetně napojení na dálnici D10.
  - d) Prověřit pro odvoz přebytečné zeminy důsledně možnosti využití železniční dopravy, a to na základě rozpracování možnosti realizace železniční vlečky na trati č. 070, a pokud to bude technicky možné, tuto vlečku realizovat.
  - e) Realizaci záměru koordinovat s realizací úzce navazujících staveb D0 519 Ruzyně – Březiněves, D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály a přeložek komunikací nižších tříd (II/244, II/610, obchvat Březiněvsi), s cílem sdílených staveništních ploch (zařízení staveniště, manipulační pruhy), za účelem minimalizace dočasných záborů a optimalizace nakládání s přebytky zemin (zpracovat koordinované harmonogramy postupu prací). V rámci koordinovaného projektu ZOV s přípravou stavby D0 519 nebude navržena současně probíhající etapa zemních prací v oblasti MÚK Březiněves pro záměr (úsek D0 520) a plánovaný navazující úsek D0 519.
  - f) Realizaci záměru dále koordinovat i s dalšími stavebními aktivitami v záměrem dotčeném území dle jejich aktuálního/známého stavu:
    - a. výstavba VRT Praha – Ústí nad Labem/Most – Drážďany,
    - b. zdvoukolejnění a elektrifikace železniční trati č. 070,
    - c. Líbeznická spojka vycházející z budoucího terminálu Sever VRT,
    - d. trolejbusové tratě v severovýchodním segmentu metropolitního regionu,
    - e. další v tuto chvíli neznámé a stavebně rozsáhlé stavby jiných stavebníků.
  - g) Zajistit pro osvětlení staveniště regulativy stejné jako pro osvětlení komunikace v období provozu.



- h) Přípravovat všechny záměrem vyvolané přeložky Káranského vodovodního přivaděče (v koordinaci s přípravou navazujícího úseku D0 519, případně VRT) i dotčení vodovodu pro DSO Veleň, Brázdim, Sluhy, Polerady od vodojemu Harunka společně. Realizovat je během jedné výluky. Pro všechny tyto přeložky v době jejich realizace zajistit příslušná kompenzační opatření pro zachování zásobování obyvatelstva vodou. Jejich rozsah projednat a nechat schválit provozovatelem vodohospodářské soustavy a koordinovat s dotčenými městskými částmi a obcemi.
- 67) Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření pro celou stavbu:
- a) Použití nesilničních pojízdných strojů splňujících minimálně hodnoty emisních limitů pro nesilniční dieselové motory na úrovni Stage IV dle výkonů motoru.
  - b) Použití nákladních automobilů splňujících emisní limit EURO V.
  - c) Při nepříznivých rozptylových podmínkách zamezit souběhu stavebních mechanismů.
  - d) Při zemních pracích neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět zemní práce postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace. Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.
  - e) Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací.
  - f) Plochy rozšiřovaných komunikací zhutnit. Odkryté suché plochy zvlhčovat (skrápět), a to v době déletrvajících sucha nebo při větrném počasí.
  - g) V průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění vozidel. Provádět pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně. Čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
  - h) Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
  - i) V místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
  - j) Zcela vyloučit volné deponování jemnozrného 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).
  - k) Deponie materiálu o zrnitosti menší než 8 mm při větrném počasí zakrýt nebo (a v době sucha) skrápět. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost. Umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu.
  - l) Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásadu minimalizace délky přepravních tras, tj. rozmístit materiál tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší. Omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km/h.
  - m) Nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit.

- n) Zaplachtovat automobily, které budou odvážet nebo dovážet materiál s frakcí menší než 4 mm.
  - o) K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém anebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- 68) Při aktualizaci návrhů protihlukových opatření a organizačních opatření vycházet z Hlukové studie stavby D0, stavba 520 Březiněves – Satalice (zak. č.: 23.0213-01, EKOLA group, spol. s r.o., květen 2023), jako výchozího podkladu pro plnění hygienických limitů v zájmovém území v etapě výstavby. Tato opatření zapracovat do aktualizovaných ZOV při respektování:
- a) Odvoz přebytečné zeminy realizovat v trase stavby a dále po dálnici D8 nebo dálnici D10 s tím, že silnice, které stavbu křížují, nelze pro odvoz zemin uvažovat.
  - b) Přepravní trasy a staveništní komunikace využívat v rozsahu a intenzitě stanovené dle výsledků aktualizované hlukové studie pro období výstavby.
  - c) Limitní pracovní doba pro provádění hlučných prací a staveništní dopravu od 07:00 do 21:00 hod.
  - d) Respektovat, případně zpřesnit navržená umístění mobilních stěn.
  - e) Upřesnit plochy stavenišť s maximálním nasazením stavebních mechanismů v délce 6/7 hodin v rámci stavby, včetně zpřesnění této délky dle výsledků aktualizované hlukové studie pro období výstavby.
- 69) Z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření:
- a) Ve stykovém bodě MÚK Březiněves koordinovat ZOV z hlediska ochrany vod s navazujícím plánovaným úsekem D0 519.
  - b) Zohlednit v návrhu rozmístění deponií a zařízení stavenišť záplavová území a rozlivné oblasti povodňových průtoků vodotečí. Dle předběžného návrhu ZOV se jedná o plochu P2.
  - c) Smluvně zajistit se zhotovitelem stavby, aby seznámil pracovníky s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat.
  - d) Zařízení staveniště vybavit prostředky pro odstranění případné havárie.
  - e) V souladu s projektem monitoringu dotčených povrchových vodotečí zajistit před zahájením výstavby odebrání vzorků projektem monitoringu stanovených vodotečí.
  - f) Vyloučit umístění deponií, zařízení stavenišť (včetně stavebního materiálu) a parkování stavební a dopravní techniky (včetně doplňování stavební techniky provozními náplněmi a tankování pohonnými hmotami) v aktivní zóně záplavového území a v rozlivné oblasti povodňových průtoků, s výjimkou provizorních překladišť.
  - g) Zařízení staveniště umístěná v lokalitách citlivých z hlediska ochrany vod – tedy v blízkosti vodních toků, záplavových území, vodních ploch, vpustí a poklopů šachet

- veřejné kanalizace – vybavit vodotěsným skladovým kontejnerem se záchytnou vanou určeným pro skladování látek škodlivých vodám.
- h) Realizovat (zhotovitelem stavby) v celém rozsahu staveniště účinná opatření k zamezení splachů zeminy do okolí staveniště (např. realizací dočasných zemních hrázek či zemních jímek apod.).
  - i) Staveniště chránit před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů. Zajistit (zhotovitelem stavby) pravidelné kontroly staveniště.
  - j) Během provádění stavebních prací zajistit stavbu a staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod (např. správným nakládáním se vznikajícími odpady apod.).
  - k) Při stavebních pracích zajistit (zhotovitelem stavby) přijetí preventivních opatření pro zamezení úniku závadných látek, a to zejména s ohledem na zvýšenou zranitelnost kolektoru podzemní vody zmenšením mocnosti nadložní nesaturované ochranné vrstvy horninového prostředí zemními pracemi, jakož i s ohledem na stavební činnosti pod úrovní hladiny podzemní vody.
  - l) Strojní a stavební mechanismy zajistit proti úkapům. Zajistit (zhotovitelem stavby) pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu.
  - m) Zabezpečit zpevněné plochy pro odstavení stavebních strojů a dopravních prostředků proti úniku znečišťujících látek ochrannými příkopy, které budou svedeny do sedimentačních jímek a čisticích stanic.
  - n) Na staveništích neprovádět údržbu mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
  - o) Provádět doplňování pohonných hmot a ostatních provozních kapalin ropného původu do stavebních mechanismů z mobilních cisteren v provozním území stavby za stálého dozoru osádek obou vozidel. Doplňování pohonných hmot a provozních kapalin do drobné mechanizace provádět na zpevněném povrchu nebo za použití úkapových nádob a sorbentů.
  - p) Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody provést prohlídku jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží.
- 70) Z hlediska minimalizace vlivů na flóru, faunu, VKP a ÚSES zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření (vyplývající z hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023)):
- a) Maximálně omezit (s cílem zcela vyloučit) dočasné zábory při jižní hraně mostu přes Mratínské údolí, minimalizovat zásah do lesních porostů Mratínského potoka (km 51,600, segment 8). Nezasahovat do hodnotných porostů Miškovického lesa (km 51,600, segment 7) a křovinného doprovodu potoka (km 51,600; segment 6). Nezasáhnout louky ve vazbě na úpravu ulice Mladoboleslavské ve Vinoři (segment 15). Minimalizovat zásah do zarůstajícího stepního lada nad Ctěnickým potokem (km 55,400 – větev C MÚK Vinoř, segment 16).

- b) Minimalizovat dopady etapy výstavby v segmentu 2 – mokrá ruderní plocha v Březiněvsi, v segmentu 5 – doprovodná zeleň Třeboradického potoka a v segmentu 11 – skládka Veleň z hlediska zabránění šíření invazních druhů.
  - c) V průběhu výstavby zajistit důsledný monitoring výskytu nepůvodních, invazních a ruderních druhů rostlin na narušených plochách, jakož i na rekultivovaných plochách v období provozu. Kontrolu důsledně provádět i v prostoru přírodně hodnotných lokalit a tyto druhy průběžně odstraňovat.
  - d) V ochranném pásmu přírodní rezervace (dále také jen „PR“) Vinořský park (úsek km 57,900 – 58,200), v kontaktu s registrovaným VKP Kocanda (km 51,600), a dalších VKP ze zákona, nesmí docházet k žádným nadbytečným dočasným záborům, jejich rozsah musí odpovídat jen nezbytně nutným pracím pro umožnění výstavby. Postup těchto prací předložit a projednat s příslušným orgánem ochrany přírody a následně realizovat za jím stanovených podmínek.
  - e) S ohledem na rozsah a charakter umísťovat plochy deponií a zařízení stavenišť na nejmenší vzdálenost 50 m od VKP a od ochranných pásem zvláště chráněných území, čímž bude zajištěno vytvoření nárazníkové zóny. Pro obě varianty záměru se jedná o plochy P2 (50 m od přítoku Třeboradického potoka) a plochy P7 (50 m od VKP Aronka).
  - f) Tam, kde se nelze záborům PUPFL vyhnout, nesmí stavebními pracemi docházet k poškození kořenových systémů, náběhů a kmenů okolních lesních dřevin. Stavební práce realizovat co nejšetrněji k okolním porostům s maximálním důrazem na eliminaci nadbytečného kácení v okolí tělesa komunikace.
- 71) V rámci aktualizovaných ZOV zajistit ochranu kulturní památky Svatojakubské kaple v Podolance respektující výsledky projednání s příslušným orgánem státní památkové péče.

#### **I.V. Zásady organizace výstavby (další podmínky pro tunelovou variantu)**

- 72) Z hlediska minimalizace vlivů na flóru, faunu, VKP a ÚSES zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření (vyplývající z hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023)). S ohledem na rozsah a charakter umísťovat plochy deponií a zařízení stavenišť na nejmenší vzdálenost 50 m od VKP a od ochranných pásem zvláště chráněných území, čímž bude zajištěno vytvoření nárazníkové zóny. Jedná se o plochu P13 (nezasahovat do VKP remíz v polích, min. vzdálenost 50 m), plochu P15 (50 m od VKP lesní porosty Vinořského údolí) a plochu P18 (50 m od VKP lesní porosty východně Satalic, tj. mimo ochranné pásmo lesa).
- 73) Požadavky na ochranu kulturní památky Svatojakubské kaple (při respektování podmínky č. 71 tohoto stanoviska) rozpracovat ve vztahu k postupu ražby odvodňovací štol a ve vztahu k ploše zařízení stavenišť P11, navržených dle předběžných ZOV v těsné blízkosti této kaple.

#### **II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru (podmínky společné pro obě varianty)**

- 74) Zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace stavby a jejích potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy.

- 75) Zajistit již ve fázi přípravných prací a dále po celou dobu výstavby záměru biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude zejména oprávněna:
- Průběžně a pravidelně kontrolovat stavební činnost v místech dotčení všech vodních toků, zejména Mratínského a Vnořského potoka.
  - Stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů apod.).
  - Dohlížet na provádění prací a realizaci stavebních objektů, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. ověřování migrace obojživelníků, realizace dočasných migračních bariér, navrhovat nutnost odchyty ryb u významněji dotčených vodotečí.
  - Během chladných měsíců před zahájením stavby provádět důkladný průzkum v rámci trvalého záboru, který bude zaměřen na výskyt křečka obecného.
  - Zajistit dohled při odstraňování dřevin, a to zejména s ohledem na ochranu ptáků a netopýrů.
  - Zajistit monitoring a průběžnou likvidaci spontánně vznikajících zvodnělých míst (např. zatopené koleje po pojezdu techniky), která lákají obojživelníky, omezovat vznik atraktivních úkrytů pro obojživelníky i plazy (delší dobu ponechané hromady inertního materiálu, větvi, nesečené deponie apod.).
  - Kontrolovat plnění opatření z tohoto stanoviska a z dalších stanovisek orgánů ochrany přírody.
- 76) Před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle projektu detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření, které budou využity v prvních etapách stavebních prací zejména pro transfery zvláště chráněných druhů.
- 77) Před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně (což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny).
- 78) V průběhu výstavby zajistit z hlediska minimalizace vlivů trhacích prací a vibrací při výstavbě tunelů, štol a hloubení výkopů na hmotný majetek následující:
- Monitoring deformací zástavby v zóně ohrožení, který zahrne geotechnický a hydrogeologický monitoring s cílem sledovat a charakterizovat reakci masivu na stavební práce a sledování účinků na zástavbu ve stanovené zóně ohrožení.
  - Do monitoringu zahrnout všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru a mohou být stavebními pracemi narušeny včetně dotčených či potenciálně

dotčených kulturních památek (např. Svatojakubská kaple na jižním okraji Podolanky při ulici Pražská).

- c) Jednorázové provedení kontrolního měření účinků vibrací na objekty v nejbližším okolí záměru. Dle výsledků měření rozhodnout o potřebě opakovaného měření a v případě zjištění nadlimitních hodnot dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, přijmout odpovídající opatření k zajištění plnění limitů pro ochranu zdraví před nepříznivými účinky vibrací.
  - d) Trhací práce provádět v souladu s projektem trhacích prací. Projektované hodnoty ověřit a případně korigovat seismickými měřeními.
  - e) Po ukončení výstavby provést repasportizaci objektů v zóně ohrožení. Dle výsledků projednat s majiteli dotčených objektů postup k odstranění nebo uhrazení škod vzniklých realizací záměru.
- 79) Kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku). V případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno až po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu). Senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umístovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek.

### **III. Podmínky pro fázi provozu záměru (podmínky společné pro obě varianty)**

- 80) Doložit dotčeným obcím a městským částem, jakož i orgánu ochrany veřejného zdraví, harmonogram pravidelné údržby komunikací v místech pokládky nového nízkohlučného povrchu z hlediska čištění stroji s kartáči tak, aby póry pohlcující zvuk nebyly zanášeny, a byla tak zachována účinnost položeného povrchu.
- 81) V rámci pravidelné údržby komunikace zajistit:
- a) Pravidelné kontroly, údržby a čištění RN a DUN.
  - b) V místech průchodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit havárii a kontaktu potenciálních závadných látek s vodou v povrchovém toku.
  - c) Pravidelnou údržbu a výměnu půdních profilů v případě odvodnění vsakovacími příkopy.
- 82) Komplexně řešit následnou údržbu realizovaných výsadeb:
- a) V uvedeném smluvním období údržby vegetace pravidelně nahrazovat odumřelé stromy, keře či další neperspektivní jedince, finální přejímku provést po stanovené lhůtě.
  - b) V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti,



namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (uvést jako součást provozního řádu komunikace).

#### **IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (podmínky společné pro obě varianty)**

- 83) Zpracovat projekt monitoringu kvality ovzduší. Rozsah, místa a četnost měření polutantů (NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo(a)pyren) projednat a odsouhlasit příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a orgánem ochrany ovzduší. Parametry monitoringu:
- Realizovat před zahájením výstavby záměru pro zachycení neovlivněné situace v zájmovém území.
  - Realizovat v období výstavby. Měření koncentrací vybraných polutantů zajistit v lokalitách s nejbližší obytnou zástavbou ve fázích nejprašnějších stavebních prací. Výsledky měření průběžně předávat příslušným orgánům ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví.
  - Realizovat měření koncentrací vybraných polutantů před uvedením stavby do zkušebního provozu a následně nejméně po dobu 2 let od zahájení zkušebního provozu. V každém roce realizovat dvě kampaně (mimo topnou sezónu a v topné sezóně). Výběr lokalit pro monitoring před zprovozněním stavby provést s vyloučením stavebních prací na D0.
  - Zahrnout sledování meteorologických veličin.
  - Na základě výsledků případně přijímat další minimalizační či kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší.
  - V případě potřeby rozhodnout o pokračování monitorovacích kampaní v dalších letech.
- 84) Zpracovat projekt monitoringu akustické situace pro etapu výstavby, jehož rozsah a místa měření projednat a odsouhlasit s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Monitoring bude zahrnovat měření a vyhodnocení akustické situace před zahájením stavebních prací a během stavby, a to zejména v době zemních prací a založení betonových stavebních konstrukcí. Výsledkům monitoringu neprodleně uzpůsobovat rozsah přijatých opatření.
- 85) Zpracovat projekt monitoringu akustické situace pro etapu provozu:
- Rozsah projektu, četnost a místa měření projednat a odsouhlasit na základě aktualizované hlukové studie s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že do projektu budou zahrnuty i lokality, kde bude provedena pokládka nového nízkohlučného povrchu.
  - Měření hluku provádět autorizovanou anebo akreditovanou osobou v délce 24 hodin.
  - Parametry monitoringu:
    - realizovat pro výchozí stav – 1x před zahájením zkušebního provozu,
    - realizovat po dobu 1 roku po uvedení stavby do zkušebního provozu, kdy bude měřením ověřena předpokládaná funkce protihlukových opatření,
    - realizovat po dalších 5 letech,
    - s výsledky každého měření seznámit příslušný orgán ochrany veřejného zdraví,



- e. na základě výsledků monitoringu případně přijímat další minimalizační či kompenzační opatření k zajištění plnění hygienických limitů,
  - f. v případě potřeby rozhodnout o pokračování monitoringu v dalších letech.
- 86) Zpracovat projekt monitoringu deformací zástavby po uvedení stavby do zkušebního provozu, tzv. post monitoring a zahrnout do něj všechny stavební objekty, které se nacházejí v blízkosti záměru (v zóně ohrožení) a mohou být provozem ovlivněny. Post monitoring bude zahrnovat jednorázové repasportizování stavebních objektů po 2 letech od uvedení stavby do zkušebního provozu a kontrolní měření účinků vibrací na objekty v nejbližším okolí záměru včetně návrhu realizace případných nápravných opatření. Následně zajistit protokolární potvrzení výsledků post monitoringu majiteli dotčených objektů a dle výsledků rozhodnout o nutnosti provedení opakování monitoringu v dalších letech.
- 87) Zpracovat podrobný projekt monitoringu dotčených povrchových vodotečí z hlediska sledování základních kvalitativních (z hlediska dodržení přípustných hodnot sledovaných ukazatelů znečištění) a kvantitativních parametrů pro fázi představebního monitoringu, monitoringu v průběhu stavby a post monitoringu po dobu min. 2 let od uvedení stavby do zkušebního provozu v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod. Výsledkem monitoringu bude ve fázi provozu reportovací zpráva s vyhodnocením účinnosti realizovaných opatření, případně s vyhodnocením potřeby realizace dalších opatření, která bude předána správcům dotčených toků. Dle závěrů rozhodnout o nutnosti dalších etap monitoringu v etapě provozu.
- 88) Na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu vypracovat projekt hydrogeologického monitoringu podzemních vod, který bude rozpracován pro fáze představebního a stavebního monitoringu a následného post monitoringu. Monitoring bude zejména zahrnovat:
- a) Termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby (na základě podrobného hydrogeologického průzkumu a dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů), během výstavby a délku monitoringu po uvedení stavby do zkušebního provozu.
  - b) Aktualizaci pasportizace studní, vrtů a pramenů.
  - c) Stávající hydrogeologické vrty, jakož i další hydrogeologické vrty, které budou provedeny v rámci dalších geotechnických průzkumů, a to včetně vybudovaných trvale vystrojených vrtů, které budou sloužit i pro sledování kvality podzemní vody po dobu výstavby a po uvedení komunikace do zkušebního provozu.
  - d) Sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod.
  - e) Kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem.
- 89) Zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:
- a) Bude vycházet z aktualizovaného hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.
  - b) Zpracuje požadavky na monitoring dle detailní migrační studie vycházející ze zpracované migrační studie Dálnice D0, stavba 520 Březiněves – Satalice (Vojar J., 12/2022).

- c) Stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií.
- d) Bude zpracován jako čtyřfázový:
  - a. před stavbou, a to min. 2 roky před zahájením stavebních prací pro zachycení aktuálního stavu se sezónní variabilitou,
  - b. během stavby (práce biologického dozoru),
  - c. v období 2. až 5. roku od uvedení stavby do zkušebního provozu, kdy lze uvažovat postupný nástup funkce navržených opatření,
  - d. jednorázový monitoring po dalších 5 letech s tím, že dle jeho závěrů bude vyhodnocena nutnost případných dalších etap monitoringu.
- e) Bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody.
- f) Bude monitorovat účinnost realizovaných opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu (zejména průchody pro živočichy, ploty, zábrany aj.) a případně navrhnout dodatečná opatření.
- g) Bude monitorovat využívání migračních objektů a důsledně kontrolovat funkčnost oplocení, trvalých bariér a ochranných stěn u komunikace.

### **Odůvodnění**

#### ***Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:***

Záměr je novou liniovou dopravní stavbou, šestipruhovou dálnicí kategorie D34/100, která je jednou z celkových čtyř chybějících segmentů celého Pražského okruhu. Ten je zanesen v územně plánovacích dokumentacích na národní, krajské i lokální úrovni. Dle Politiky územního rozvoje ČR je Pražský okruh součástí koridorů kapacitních silnic. Z Politiky územního rozvoje ČR vychází Zásady územního rozvoje (dále také jen „ZÚR“) hlavního města Prahy a ZÚR Středočeského kraje, ve kterých je koridor D0 zanesen jako veřejně prospěšná stavba. Umístění záměru je dáno koridorem stanoveným v ZÚR hlavního města Prahy a ZÚR Středočeského kraje. Záměr navazuje na stávající i připravované úseky D0. Jedná se o výsledek dlouhodobé koncepční přípravy zaměřené na hledání optimální varianty, a to na úrovni strategické i projekční, podpořené meziresortními posuzováními i multikriteriálními hodnoceními, která prošla řádnými veřejnými projednáními i podrobným vyhodnocováním.

Pražský okruh ve své kompletní podobě zajistí kapacitní propojení sítě dálnic radiálně směřujících k hlavnímu městu, které je významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě České republiky i střeoevropského prostoru. Dálnice D0 je součástí IV. multimodálního koridoru transevropské dopravní sítě TEN - T.

Stavba je zhruba z poloviny situována na severovýchodním okraji hlavního města Prahy. Druhou částí zasahuje na území Středočeského kraje do katastrů obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice. Zkapacitňovaný úsek dálnice D8 zasahuje i do katastru obce Zdiby. Dlouhá odvodňovací štola od tunelu Vinoř v tunelové variantě zasahuje až na území katastru obce Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“) dne 2. 10. 2020 předloženo oznámení záměru zpracované autorským kolektivem pod vedením Ing. Ilony Plevové, držitelky autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j.: 109468/ENV/10; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2020/710/3480), podle přílohy č. 3 k zákonu, a to ve třech aktivních variantách prostorového uspořádání záměru se stejnou stopou (směrovým řešením), ale rozdílně vedenou niveletou (výškovým řešením) (PRAGOPROJEKT, a.s., 9/2020).

Dokumentem ze dne 24. 3. 2021 vydalo MŽP závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti, dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona byly stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“ nebo „dokumentace“).

Dne 13. 11. 2023 byla na MŽP předložena dokumentace EIA, zpracovaná autorským kolektivem pod vedením Ing. Ilony Plevové, držitelky autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu, a to ve dvou aktivních variantách prostorového uspořádání záměru se stejnou stopou (směrovým řešením), ale rozdílně vedenou niveletou (výškovým řešením) (PRAGOPROJEKT, a.s., 11/2023). Přílohami dokumentace jsou kromě technických a analytických výkresů a vizualizace i dále uvedené odborné studie: Dopravně inženýrské podklady (Ing. Jan Kreml, TSK a Ing. Martin Čálek, IPR, 7-8/2022), Hluková studie (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023), Rozptylová studie vč. Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (Mgr. Robert Polák a Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 6/2023), Posouzení vlivu na veřejné zdraví – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023), Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (Mgr. Robert Polák, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 5/2023), Přírodovědný průzkum a Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023), Migrační studie (doc. Ing. Jiří Vojar, Ph.D., 12/2022), Dendrologický průzkum (Ing. Dana Vojtíšková, PRAGOPROJEKT, a.s., 11/2022), Archeologický průzkum – rešerše (Ing. Tereza Dudková, 11/2022), Geofaktory a hydrogeologické posouzení (Mgr. Dávid Heglas a kol., DPP Žilina, s.r.o., 11/2022), Vlivy na krajinný ráz (Ing. arch. Jiří Kupka, 1/2023), Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 6/2023) a Vyhodnocení dle Rámcové směrnice o vodách (RNDr. Lenka Šikulová, 1/2023).

V dokumentaci EIA předložená podoba záměru kontinuálně navazuje na dříve proběhlé procesy, respektuje jejich závěry a další přípravu záměru řeší ve stabilizovaných koridorech dle ZÚR. Na základě vydaného závěru zjišťovacího řízení (kdy nebylo doporučeno v dokumentaci EIA nadále rozpracovávat a prověřovat povrchovou variantu) a relevantních vyjádření doručených v rámci zjišťovacího řízení byla oznamovatelem zadána studie k prověření variantního technického řešení zbývajících dvou variant (zahlobené a tunelové), jejíž cílem byla optimalizace technických parametrů stavby v rámci platného koridoru ZÚR s cílem maximální eliminace vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. Tato prověřovaná technická řešení byla

průběžně projednávána s příslušnými zástupci dotčených samosprávných celků. Oproti technickému řešení předloženému do zjišťovacího řízení záměru zahrnuje optimalizovaný návrh další snížení nivelety, přeřešení úseku v oblasti Satalic, v tunelové variantě pak prodloužení tunelových úseků dle požadavků dotčených územních samosprávných celků, velký důraz byl kladen na vodohospodářské řešení záměru.

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

Dle funkce záměru a v souladu s výsledky dopravně inženýrských podkladů jsou v souhrnu očekávány převládající pozitivní vlivy záměru dané zlepšením dopravní situace v prostoru hustě osídleného území hlavního města Prahy. Dle závěrů v dokumentaci EIA provedeného posouzení lze předpokládat, že přínosy spojené s převedením tranzitní dopravy na novou dálniční komunikaci převáží nad zápory, které jsou spojené s vedením nové komunikace dnes relativně klidovým územím. Zlepšení situace lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže, což je zejména intenzivně urbanizované území Prahy. Zároveň bude významně posílena bezpečnost a plynulost provozu na těchto komunikacích. Záměr je klíčovým opatřením definovaným Programem zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha-CZ01 (MŽP, 2020), a to při plnění požadavků na příslušná technická a kompenzační opatření. Naopak zhoršení lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy, a zároveň v území, kudy je nová komunikace trasována, tj. po okraji vnějšího pásma pražské aglomerace. Samotná trasa nové komunikace je v převažující délce vedena mimo zástavbu sídel. Ke snížení či kompenzaci negativních vlivů jsou již ve vlastním technickém návrhu záměru zapracována příslušná opatření, nebo jsou navržena k doplnění v rámci navazující přípravy.

Ovlivnění stavu složek životního prostředí významných pro obyvatelstvo (hluková situace, kvalita ovzduší, faktory pohody) přinese záměr v místech trasování nové komunikace, kdy je trasa vedena dnes relativně klidnou lokalitou okrajové části vnějšího pásma hlavního města Prahy, či v blízkosti komunikací, kde dojde v důsledku záměru k nárůstu dopravy. Záměr je v převažující délce trasován mimo zástavbu sídel. Pro minimalizaci vlivů na obyvatelstvo je trasa nové komunikace vedena dle varianty zářezy nebo tunely. Za provozu bude převažovat zejména pocitové vnímání nové dálnice. Menší negativní vlivy generuje varianta tunelová, přičemž tunely však vyvolávají zvýšené nároky na období výstavby – dočasné vlivy zhoršením akustické a rozptylové situace v blízkosti staveniště ve spojitosti s velmi vysokými přebytky výkopové zeminy. V navazující přípravě bude jedním ze stěžejních bodů právě řešení účelného nakládání a využití velmi vysokých přebytků zemin, s důrazem na využití v místě záměru, případně na jiných stavbách v regionu, s možnostmi dopravy po železnici. Pro přijatelnost vlivů jsou v obou variantách navržena opatření k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů – protihluková opatření, opatření ke snížení a kompenzaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší (přičemž v tunelové variantě byla ve vztahu k aktuálnímu imisnímu pozadí indikována potřeba prodloužení tunelu

Vinoř severním směrem k MÚK Přezletice (s možným zkrácením tunelu na jihu), v zahloubené variantě pak zcela nově překrytí (příp. zatunelování) komunikace v obdobném úseku.

Naopak ke zlepšení stavu složek životního prostředí významných pro obyvatelstvo (hluková situace, kvalita ovzduší, zklidnění města) dojde podél dnes přetížených dopravních tahů v hustě urbanizovaných částech Prahy, na kterých je očekáváno snížení dopravní zátěže. Zároveň bude významně posílena bezpečnost a plynulost provozu na těchto komunikacích. Záměr je klíčovým opatřením definovaným Programem zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha-CZ01, a to při plnění požadavků na příslušná technická a kompenzační opatření.

Z hlediska vlivů na biodiverzitu jsou vlivy záměru relevantní ve dvou krátkých úsecích přechodu páteřních vodotečí se zelenými údolími. Jedná se o Mratínský potok a Vinořský potok nad soutokem s Ctěnickým potokem. Ač jsou tyto zásahy plošně malého rozsahu, stejně jako lokální zásahy do mimolesní zeleně, jsou celkové vlivy s ohledem na jedinečnost těchto prvků v krajině s vysokou mírou zornění hodnoceny jako středně významné. V ostatních úsecích prochází záměr zejména po polích. Jsou navržena příslušná kompenzační a minimalizační opatření pro zajištění přijatelnosti vlivu. Vlivy na půdy jsou dány zábory zemědělských půd, kterým se však při žádné nové liniové stavbě nelze vyhnout a je nutno postupovat v souladu s legislativními ustanoveními, která hovoří o převažujícím veřejném zájmu. Tunelová varianta umožní v tunelových úsecích obnovení původních kultur, což snižuje nároky na zábory ZPF a zábory biotopů. Vlivy na krajinný ráz jsou vyhodnoceny jako únosné.

Vlivy na povrchové vody jsou minimalizovány již vlastním technickým návrhem stavby, avšak jistému ovlivnění se s ohledem na charakter a rozsah záměru nelze vyhnout. Ač tunelová varianta může generovat menšími zpevněnými povrchy jisté výhody oproti variantě zahloubené, přináší zvýšená rizika v podobě náročného odvodňovacího systému s dlouhými odvodňovacími štolami. Vlivy na podzemní vody jsou úsekově hodnoceny jako výrazné, přičemž varianta tunelová představuje oproti variantě zahloubené násobně větší úsek trasy s výrazným a nezanedbatelným vlivem na režim podzemních vod. Tunelová varianta přináší výrazně vyšší míru rizik s rozsáhlejšími dopady než varianta zahloubená, a to v období výstavby (hydrogeologická, geologická, geotechnická rizika, rizika při mimořádných srážkových událostech), tak v období provozu (složitý odvodňovací systém pro zajištění nezatopení tunelů při extrémních srážkách). Při přijetí navržených opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů je záměr v obou posuzovaných variantách hodnocen dle závěrů hydrogeologického posouzení jako realizovatelný. Přitom u tunelové varianty je přijatelnost vlivu striktně podmíněna právě plnou a funkční účinností těchto opatření.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví jsou malé, na svém významu nabývá vliv rozsáhlých zemních prací v území archeologických nálezů. Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, což je dáno produkcí emisí skleníkových plynů. Dílčí odchylky představují mírné přínosy či nevýhody v obou směrech.

Z hlediska přírodních zdrojů jsou zásadní vysoké nároky na výkopy zemin, které generují velmi vysoké, u tunelové varianty až enormní přebytky. U tunelové varianty byly identifikovány negativní vlivy a rizika, k jejichž vyloučení, snížení či kompenzaci jsou navržena rozsáhlá opatření, jejichž plná a bezchybná funkce je podmínkou pro přijatelnost těchto vlivů. Rozsáhlé zásahy do horninového a hydrogeologického prostředí s enormními přebytky zemin jsou



přijatelné pouze při zohlednění přínosů tohoto tunelového řešení pro obyvatelstvo a fragmentaci krajiny.

Z hodnocení uvedeném v dokumentaci EIA vychází varianta tunelová svým charakterem v některých (zejména dlouhodobých) aspektech jako příznivější řešení (obyvatelstvo, akustická situace, znečištění ovzduší, prostupnost a fragmentace krajiny, zábory půd a biotopů, menší rozsah nově zpevněných ploch). Zároveň však dlouhými tunely také přináší negativní vlivy, které jsou spojeny zejména s obdobím výstavby (významné nároky na odvoz přebytečné zeminy, hydrologická, hydrogeologická a geotechnická rizika, složitá technologie výstavby). Vzhledem ke specifickým technickým řešením, charakteru území a požadavkům na začlenění stavby do území (tunely pod údolími potoků, gravitační odvodnění tunelů dlouhými odvodňovacími štolami, absence násypových úseků v trase) se v některých aspektech jedná o vlivy na hraně přijatelnosti (vlivy na vody, geotechnická a hydrogeologická rizika, enormní přebytky zemin). Při využití dostupných znalostí (stávající úroveň poznání) a možností moderních technologií je dle doložených expertních studií reálné očekávat, že tyto vlivy lze při přijetí navržených opatření minimalizovat na přijatelnou úroveň. V době provozu je ve srovnání s variantou zahloubenou varianta tunelová méně příznivá z hlediska bezpečnosti provozu, kdy dlouhé tunelové úseky generují zvýšené riziko dopravních nehod, dále z hlediska složitosti systému odvodnění a energetické náročnosti tunelů (vlivy na klima). V souhrnu je celková přijatelnost tunelové varianty fakticky limitována plnou a bezchybnou funkčností navržených opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů, při jejichž přijetí nebude mít tato varianta významné negativní vlivy (zejména v oblasti vlivů na vody a geotechnická rizika). Tato podmíněná přijatelnost, vyplývající také z velmi vysokých přebytků výkopových zemin, je vyvážena přínosy, které tato varianta představuje (zejména pro obyvatelstvo a prostupnost krajiny).

Varianta zahloubená generuje vlivy odpovídající svému charakteru i charakteru území. Při přijetí opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů nebyly zjištěny limitující aspekty, u všech posuzovaných oblastí byl záměr vyhodnocen bez významných negativních vlivů. Varianta je přijatelná. Ze závěrů posouzení v dokumentaci EIA vzešel z hlediska snížení vlivů na ovzduší návrh opatření pro navazující přípravu, který spočívá mj. v doplnění překrytí či zatunelování trasy v rozsahu přibližně tunelu VINOŘ v tunelové variantě (v požadovaném prodloužení k MÚK Přezletice). Toto opatření bude v případě sledování této varianty nezbytné v navazující přípravě rozpracovat při zohlednění aktuálního stavu požadového znečištění a aktuálních požadavků legislativy. Při případném zakomponování tunelu VINOŘ do zahloubené varianty se pak tato varianta přibližuje míře negativních vlivů varianty tunelové (geotechnická rizika a vlivy záměru při průchodu tunelu pod VINOŘSKÝM ÚDOLÍM, navýšení přebytků zemin) a rozdílnost vlivů variant se tak zmenšuje.

V souhrnu lze konstatovat, že při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci negativních vlivů, nebudou vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ani v jedné posuzované variantě v žádném posuzovaném aktivním výhledovém stavu významně negativní. Pro navazující přípravu lze sledovat obě posuzované varianty.

Dopisem ze dne 15. 11. 2023 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)



informace o dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla dne 20. 11. 2023 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje (Středočeský kraj). Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 20. 12. 2023.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 85 vyjádření (14 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 9 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů, 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 9 vyjádření odborů MŽP a 44 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti (8 vyjádření spolků, 17 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I. a II. a 19 individuálních podání)). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad již neobdržel žádné vyjádření. Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: jednoznačný požadavek na tunelovou variantu v případě realizace záměru, absence variantního vedení trasy; rozpor s řadou celostátních strategií; absence vyhodnocení kumulativních vlivů; koordinace s jinými záměry v okolí stavby; nesoulad se zákonem o pozemních komunikacích; konstrukce dopravního modelu a relevantnost jeho výstupů při nerealizaci některých staveb zohledněných v modelu pro výhledové stavy; přeložky II/610 a II/244 v souvislosti s realizací záměru; připomínky k modelu dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, respektive podcenění dopravy u jiných komunikacích, problematika indukce, nezohlednění různých rozvojových koncepcí na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje; požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru; předpokládané zpřísnění imisních limitů; připomínky ke studii vlivů na klima zejména ve vztahu k produkci CO<sub>2</sub>; oblast realizace záměru ve vztahu k hlukové a imisní zátěži (pro nejbližší obytnou zástavbu); projekt vegetačních úprav; likvidace cyklostezek; řešení odtokových poměrů v povodí Mratínského potoka; ovlivnění režimu podzemních vod a s tím související obavy o individuální zdroje podzemních vod a další. Veškerá vyjádření k dokumentaci obdržená v zákonné lhůtě, jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dne 12. 1. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úředních deskách obou dotčených krajů (hlavní město Praha a Středočeský kraj) zveřejněna dne 15. 1. 2024.

Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 22. 1. 2024 od 15:00 hodin v Jižním sále Kongresového centra Praha, 5. května 1640/65, 140 00 Praha 4. Na veřejném projednání zástupci oznamovatele seznámili přítomné zástupce dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zpracovatelka dokumentace poté seznámila účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zástupce týmu zpracovatele posudku shrnul jednotlivé činnosti, které vedou ke zpracování oponentního posudku. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuze následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Obsahově byla uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě, zcela nové skutečnosti, byly uplatněny pouze spolkem Prosíme, přemýšlejme, z.s. (směřovaly k otázkám hlukového posouzení, použité metodice a výpočtovému modelu akustické studie atd.). Na vznesené

připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stran (oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace, zástupcem týmu zpracovatele posudku, zástupci MŽP) reagováno. Rozsah oblastí na veřejném projednání uplatňovaných připomínek byl tedy obdobný jako u vyjádření písemně uplatněných k dokumentaci, nové skutečnosti k otázkám hlukového posouzení, které nebyly zodpovězeny přímo na veřejném projednání záměru, jsou pak detailně vypořádány v části V. posudku. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 8. 4. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/2486.

Dne 20. 3. 2024 uzavřelo MŽP smlouvu o zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále také jen „posudek“) s RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 2719/4343/OEP/92/93; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/3906).

Dopisem ze dne 4. 4. 2024 bylo zpracovateli posudku, RNDr. Tomáši Bajerovi, CSc. doručeno i oficiální pověření ke zpracování tohoto posudku, téhož dne si tento zpracovatel převzal všechny dostupné podklady pro zpracování posudku. Dne 3. 6. 2024 požádal zpracovatel posudku v souladu s § 9 odst. 3 zákona o prodloužení lhůty na zpracování posudku. Dopisem odeslaným dne 6. 6. 2024 MŽP prodloužilo zpracovateli posudku lhůtu pro zpracování posudku o 20 dní.

Dne 24. 6. 2024 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný autorským kolektivem pod vedením RNDr. Tomáše Bajera, CSc. v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, v obdržených vyjádřeních k dokumentaci, průběh veřejného projednání, doplňujících informací, na základě vlastního šetření v dotčeném území a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci dospěl k závěru, že navržené řešení záměru v obou variantách umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatelem posudku je preferována varianta tunelová, přičemž je upozorněno na některá rizika, která budou muset být objektivizována v rámci podrobných průzkumů (hydrogeologický, inženýrsko-geologický). Z hlediska hodnocených vlivů je u varianty zahloubené patrné, že v řadě vlivů lze tuto variantu označit za méně výhodnou. Objektivně je však nutné konstatovat, že ani zahloubená varianta nepředstavuje z hlediska hodnocených vlivů takové významné negativní vlivy, které by tuto variantu mohly zcela vyloučit z realizace (což je patrné i z komentářů hodnocení jednotlivých vlivů uvedených v rámci posudku). Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko pro preferovanou tunelovou variantu s tím, že realizovatelná je i zahloubená varianta záměru. Stanovil celkem 89 závazných podmínek za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí (některé z podmínek jsou společné pro obě varianty záměru, některé z nich jsou stanoveny specificky pouze pro jednu z variant záměru).

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 23. 12. 2024.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy a na povrchové a podzemní vody). Určité vlivy předmětného záměru se mohou projevit i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (zejména vlivy záměru na akustickou situaci

a ovzduší). Realizace záměru nebude představovat významně negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. Ve vzdálenějších oblastech pak bude realizace záměru znamenat pozitivní vliv na životní prostředí (převedení tranzitní dopravy na nadřazený komunikační systém). V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Za tímto účelem byla navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí v rozsahu předložených variant záměru. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v dokumentaci a jejích přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru označen za akceptovatelný.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace, obdržných vyjádření a na základě veřejného projednání, doplňujících informací, vlastního šetření v dotčeném území a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější specifikace vlivů obou variant záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko. Zároveň se však příslušný úřad neztotožnil se závěry posudku v části týkající se preference variant, a v souhlasném závazném stanovisku tak při zohlednění uvedených podmínek konstatoval možnou realizaci obou dvou navržených variant záměru bez preference, neboť právě při zohlednění uvedených podmínek nelze podle názoru příslušného úřadu u žádné z obou předložených variant konstatovat, že by jedna z nich byla z hlediska svých vlivů výrazně příznivější nebo nepříznivější než druhá, přičemž lze ovšem současně u obou variant konstatovat, že jsou při zohlednění uvedených podmínek z hlediska svých vlivů přijatelné. Detailní závěry k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví pro každou z navrhovaných variant záměru jsou uvedeny v dílčí části odůvodnění stanoviska týkající se pořadí variant.

#### Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu stanoviska uvedeno celkem 89 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací s tím, že některé z podmínek jsou stanoveny pro obě navrhované varianty záměru, některé podmínky jsou pak stanoveny pouze pro některou z variant záměru) pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 6 podmínek stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace, obdržných vyjádření a navržené zpracovatelem posudku. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je

zakotvená v charakteru záměru. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinností zpřesňují či blíže specifikují.

Podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem jak formálně, resp. gramaticky upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah, tak u některých podmínek došlo ke zpřesnění jednoznačnosti interpretace jednotlivých podmínek, u některých podmínek byly sloučeny jejich dílčí části, případně byly dílčí části podmínek přesunuty do vhodnějšího umístění v rámci podmínek stanoviska. Dále pak příslušný úřad provedl zpřísnění jedné z podmínek tak, aby při zprovoznění záměru byly zároveň provozuschopné i související dopravní přeložky silnic II. tříd, a byl tak ve výsledku zajištěn nejprůběžnější stav akustického zatížení stávajícího komunikačního systému, který bude dotčen změnami v intenzitách dopravy po realizaci záměru.

Nepřevzata do tohoto stanoviska byla poslední dílčí část v posudku navržené podmínky č. 29, neboť se jedná o legislativní povinnost vyplývající z platných právních předpisů. Nepřevzata byla dále také neurčitá dílčí část v posudku navržené podmínky č. 68, neboť u navržených požadavků nelze nijak stanovit limity nebo parametry plnění, a proto jsou požadavky (a tedy podmínka) nekontrolovatelné, nelze doložit ani prokázat jejich plnění ani neplnění, podmínka je tedy nevymahatelná, a nelze ji tedy formulovat, resp. uvést v tomto závazném stanovisku.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 89 podmínek ke zmírnění a kompenzaci vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a k charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci.

*Podmínka č. 1* vyplývá z dokumentace EIA a z obdržených vyjádření, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje obecně k minimalizaci vlivů na životní prostředí z hlediska zvýšení migrační prostupnosti územím, zabezpečení mostů přes vodní toky, bezpečnosti provozu a minimalizace rizik na vody v případě havárií a z hlediska návrhu protierozních opatření z důvodů predikované změny klimatu související se zvyšováním teplot a častějším výskytem přívalových srážek.

*Výše uvedené znění podmínky č. 1 uvedené v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínka č. 1) bylo příslušným úřadem ještě dále rozšířeno o dílčí část v posudku navrhované podmínky č. 34 d), kterou zároveň příslušný úřad ještě vhodně doplnil tak, aby byl daný migrační objekt multifunkčním. Dále příslušný úřad tuto podmínku rozšířil o dílčí část v posudku navrhované podmínky č. 2, která zajistí návaznost záměru (při jeho projektové přípravě, včetně technického řešení a ZOV) s dalšími dopravními stavbami v území (jedná se např. o návaznost migračních profilů, vegetačních úprav, odvodnění atd.).*

*Podmínka č. 2* byla formulována zpracovatelem posudku a vyplývala z vyhodnocení obdržných vyjádření, kde je uvedené řešení požadováno například ve vyjádření obcí Brázdim, Hovorčovice, Přezletice, Veleň, jakož i z řady vyjádření veřejnosti a směřuje ke snížení intenzit dopravy a tím i hlukové zátěže vybraných komunikací. Požadavek na koordinaci záměru a přeložek silnic II/610 a II/244 byl zpracovatelem posudku odůvodněn doloženými dopravními stavy, ze kterých vyplývá, že stavy zohledňující souběžný provoz na D0 520 a na uvedených přeložkách vyžadují menší rozsah protihlukových opatření na stávajícím komunikačním systému, který bude dotčen změnami v intenzitách dopravy.

*Příslušný úřad tento požadavek respektuje a zároveň tuto podmínku uvedenou v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínka č. 2) upravil, resp. zpřísnil do podoby, která obě zmiňované přeložky ukládá nejen koordinovat (viz podmínka č. 1 a 66), ale i realizovat jako vyvolanou investici záměru, pokud by nebyly realizovány do doby zahájení výstavby záměru tak, aby tyto přeložky byly provozuschopné současně s uvedením stavby D0 520 do zkušebního provozu.*

*Podmínka č. 3* byla formulována zpracovatelem posudku na základě dokumentace EIA a řady obdržných vyjádření odkazujících se na tuto studii. Respektováním relevantních návrhů z této studie, která bezprostředně souvisí se záměrem D0, stavba 520 a která budou prověřována a konzultována s dotčenými městskými částmi a obcemi, mohou být dále minimalizovány vlivy na území dotčené záměrem z hlediska krajinných úprav.

*Podmínka č. 4* vyplývá z dokumentace EIA, z požadavku hlavního města Prahy a z vyjádření veřejnosti. Byla doplněna zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území a zachování všech staveb rozdělených pozemků jakož i nemotorové dopravy dotčené záměrem (např.: projektování cyklotras nebylo součástí podkladové technické studie záměru). Současně je uloženo zachovat nadjezd v km 59,000, který sice nebyl migrační studií označen jako potřebný ekodukt, ale který může plnit další funkce z hlediska prostupnosti krajiny.

*Podmínka č. 5* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo jak z hlediska bezpečnosti provozu (snížení rizika vzniku dopravních nehod), tak i vlivů na ovzduší a akustickou situaci po dobu mimořádné situace na úseku D0 520.

*Výše uvedené znění podmínek č. 3 až 5 uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 3 až 5) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek.*

*Podmínka č. 6* vyplývá z dokumentace EIA a z řady vyjádření dotčených obcí a městských částí, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci světelného znečištění jak ve vztahu k obytné zástavbě, tak ve vztahu k přírodě citlivým lokalitám.

*Příslušný úřad podmínku č. 6 uvedenou v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínka č. 6) upravil do znění shodného s již stanovenou podmínkou navazujícího úseku D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves ve stejné věci.*

*Podmínka č. 7* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území. Bude sloužit i jako dílčí



podklad k žádosti o vydání jednotného environmentálního závazného stanoviska k povolení záměru pozemní komunikace v zastavěném území obce spolu s návrhem kompenzačních opatření vyplývajících z aktualizované rozptylové studie zohledňující také aktuální imisní pozadí.

*Podmínka č. 8* vyplývá z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku. Její naplnění bude jedním z předpokladů pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se umístění pozemní komunikace z hlediska ochrany ovzduší s tím, že bude dokladována konkrétní podoba a rozsah opatření ke snížení vlivu záměru na kvalitu ovzduší).

*Podmínka č. 9* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných ZOV.

*Podmínka č. 10* vyplývá z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka je stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu, zohledňuje realizaci dosud navržených protihlukových opatření a současně zabezpečuje případné rozšíření akustického posouzení i na další komunikace tam, kde bude na základě aktuálního dopravního modelu zjištěn nárůst hodnot  $L_{Aeq,T}$  (ekvivalentní hladiny akustického tlaku A) v nadlimitně zatíženém území, s požadavkem na provedení detailního akustického posouzení těchto lokalit a navržení vhodných kompenzačních opatření pro relevantní stavy dopravního řešení. Zároveň jsou stanoveny lokality, resp. výpočtové body, u kterých je třeba (po provedení výše uvedených aktualizací akustické situace) prověřit i potřebu realizace případné další ochrany v těchto lokalitách umístěných chráněných objektů.

*Podmínka č. 11* byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci technického opatření pro zachování kompenzační funkce nového nízkohlučného povrchu.

*Podmínka č. 12* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na hlukovou zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných ZOV a upřesněných znalostí o nasazení stavební techniky ve vztahu k plnění hygienického limitu.

*Podmínka č. 13* vyplývá z dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby z hlediska rozhodujících stavebních prací při výstavbě štol a hloubení výkopů. Podmínka současně zajišťuje realizaci nápravných opatření při případném poškození hmotného majetku.

*Podmínka č. 14* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření a směřuje do navazující projektové přípravy s cílem minimalizovat vlivy výstavby na povrchové a podzemní vody z hlediska odtokových poměrů a jakosti vod.

*Podmínka č. 15* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření a směřuje k další minimalizaci rizika kontaminace povrchových vod především v případě vzniku havarijních situací na komunikaci.

*Podmínka č. 16* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k návrhům technického řešení odvádění dešťových vod způsobem, který bude minimalizovat ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území stavby při zohlednění vlivů na klima, respektování zájmů ochrany přírody a modrozelené



infrastruktury a směřující všude tam, kde vsakovací zkoušky potvrdí řešit možnost zasakování přírodě blízkým způsobem.

*Podmínka č. 17* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k nutnosti dořešení bezodtokých částí povodí, které vzniknou realizací tělesa stavby D0 520 a které by mohly negativně ovlivnit charakter území.

*Podmínka č. 18* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavové oblasti při zvýšených srážkových úhrnech na všech křížených vodotečích s cílem zajistit bezpečné převedení povodňových průtoků včetně zohlednění kumulativních vlivů souvisejících s existencí suché RN (poldru) Mírovice.

*Výše uvedené znění podmínek č. 7 až 18 uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 7 až 18) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek.*

*Podmínky č. 19 až 21* vyplývají z dokumentace EIA a byly modifikovány zpracovatelem posudku s ohledem na vyjádření Povodí Labe, s.p., které jednoznačně požaduje, aby výstavbě okruhu předcházela výstavba navrhovaných suchých RN (poldrů) na Mratínském a Třeboradickém potoce a v případě, že tyto poldry nebudou realizovány před stavbou okruhu, aby se tyto staly vyvolanou investicí v rámci stavby okruhu. Obdobné požadavky byly uplatněny i ve vyjádření některých dalších subjektů k dokumentaci. Podmínky směřují ke koncepčnímu vyřešení odtokových poměrů v povodí Mratínského potoka v tom smyslu, aby byly vyloučeny stávající těžkosti při odvodnění tohoto zájmového území i se zohledněním nárůstu dalších zpevněných ploch v souvislosti s realizací posuzovaného záměru.

*K podmínkám č. 19 až 21 příslušný úřad pro úplnost uvádí, že byly uloženy již v závazném stanovisku EIA záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves. Splnění těchto podmínek a vyřešení odtokových poměrů v povodí Mratínského potoka musí být zajištěno již před realizací prvního z úseků D0 v tomto území (nelze však predikovat, který z těchto úseků to bude). Z tohoto důvodu jsou tak tyto podmínky obsaženy v obou závazných stanoviscích EIA.*

*Podmínka č. 22* vyplývá z vyjádření Povodí Labe s.p. a směřuje k vyloučení rizika zhoršení odtokových poměrů v povodích Mratínského a Třeboradického potoka.

*Podmínka č. 23* vyplývá z dokumentace EIA. Vymístění RN2 D0 520 mimo dosah záplavového území a dosah povodňových průtoků směřuje k vyloučení kvalitativního ovlivnění povrchových vod.

*K podmínce č. 23 příslušný úřad pro úplnost uvádí, že byla uložena již v závazném stanovisku EIA záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves. Splnění této podmínky – realizace RN2 D0 520 (kterou budou po realizaci využívat oba dva úseky D0) musí být zajištěna již před realizací prvního z úseků D0 v tomto území (nelze však predikovat, který z těchto úseků to bude). Z tohoto důvodu je tak tato podmínka obsažena v obou závazných stanoviscích EIA.*

*Podmínka č. 24* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k detailnímu vyhodnocení vlivu záměru na zdroje podzemních vod jak z hlediska velikosti a významnosti vlivu, tak i z hlediska návrhu realizace kompenzačních opatření při prokázání vlivu záměru na tyto individuální zdroje podzemních vod.

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

*Podmínka č. 25* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k upřesnění nároků na dočasný zábor ZPF s cílem prověření možnosti snížení tohoto záboru a dále ke koordinaci s další navazující stavbou D0 519 a dalších současně realizovaných významných staveb opět s cílem minimalizovat nároky na dočasný zábor ZPF využíváním stejných pozemků pro některé fáze výstavby.

*Podmínka č. 26* vyplývá z dokumentace EIA a jejím smyslem je zachování funkčnosti případně záměrem přerušovaných melioračních soustav, a tak minimalizovat riziko negativních vlivů na dotčené zemědělské plochy.

*Podmínka č. 27* vyplývá z dokumentace EIA a z obdržných vyjádření dotčených úřadů, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k prověření snížení nároků na dočasné, respektive trvalé odnětí pozemků určených k plnění funkce lesa.

*Podmínka č. 28* částečně vyplývá z dokumentace EIA a částečně byla formulovaná zpracovatelem posudku. Podmínka vyplývá z opatření dokumentace na realizaci potřebných geologických průzkumů pro další stavební objekty přímo nesouvisející se samotnou trasou záměru z hlediska minimalizace rizik ovlivnění horninového prostředí a podzemních vod, jakož i z hlediska bezpečnosti provozu. Podmínka dále zohledňuje potenciálně odůvodněné vyjádření veřejnosti na základě stávajících znalostí o území, které směřuje k možnosti snížit nároky na trvalý zábor ZPF ve třídě ochrany I. a realizovat RN4 a odvodňovací štolu s menšími nároky na zemní práce.

*Výše uvedené znění podmínek (č. 22, 24 až 28) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 22, 24 až 28) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek.*

*Podmínka č. 29* vyplývá z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku na základě vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje a návrhů vyplývajících z dalších obdržných vyjádření k možnosti využití přebytečné zeminy. Podmínka směřuje jednak ke stanovení celkového odhadu vznikajících přebytků zemin v území a jednak ke snaze jejich maximálního využití v území pro minimalizaci přepravních nároků souvisejících s odvozem těchto zemin.

*Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Poslední dílčí část této v posudku navrhované podmínky nebyla příslušným úřadem převzata, neboť se jedná o zákonnou povinnost vyplývající z platné legislativy.*

*Podmínka č. 30* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k upřesnění rozsahu nezbytného kácení. Byla doplněna zpracovatelem posudku o požadavek na prověření možnosti přesazování kvalitních mladých jedinců. Podmínka má za cíl minimalizovat zásahy do prvků dřevin rostoucích mimo les, jakož i stanovit celospolečenskou újmu jako podklad pro náhradní výsadbu za kácené dřeviny.

*Podmínka č. 31* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě s tím, že dále vytváří předpoklad pro zohlednění detailních požadavků dotčených městských částí a obcí z hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav

formulovaných v rámci procesu EIA. Podmínka současně v obecné rovině dané předprojektovou přípravou respektuje požadavek z obdržných vyjádření obcí a veřejnosti.

*Podmínka č. 32* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržných vyjádření k dokumentaci a směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav.

*Podmínka č. 33* vyplývá z dokumentace EIA a z hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., byla modifikována zpracovatelem posudku na základě požadavků dotčených orgánů státní správy a směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření za likvidované biotopy v trase záměru.

*Podmínka č. 34* vyplývá z dokumentace EIA a z požadavku dotčených obcí detailněji popsat navrhovaná migrační opatření. Podmínka byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci technických opatření, která vyplynou z detailní migrační studie a která budou směřovat k zabezpečení migračních cest pro definované migrující živočichy.

*Podmínka č. 35* vyplývá z dokumentace EIA a zajišťuje zachování dotčených prvků ÚSES, které umožní v budoucnu vytvoření funkčního systému bez limitujících překážek. Prvky ÚSES a interakční prvky jsou dotčeny jak variantou tunelovou, tak i zahloubenou, řešení bude společné pro obě varianty, avšak bude se lišit navrženým řešením dle zvolené varianty.

*Podmínka č. 36* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochrannářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území. Důležitým aspektem požadavků na průzkumy je s ohledem na pravděpodobnost delší časové prodlevy mezi vydáním tohoto závazného stanoviska a právní mocí rozhodnutí o povolení záměru takto složité liniové stavby jejich načasování, a to jednak jako podklad pro předrealizační fázi biomonitoringu a jednak jako podklad pro upřesnění podmínek ochrany flory, fauny a ekosystémů v rámci přípravy území a výstavby (pro činnost biologického dozoru na stavbě).

*Podmínka č. 37* byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k zajištění ochrany lesních pozemků a omezení negativních činností v ochranných pásmech lesa. Její naplnění bude jedním z předpokladů pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se dotčení pozemků PUPFL podle lesního zákona).

*Podmínka č. 38* byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje obdobně jako u kácení prvků dřevin rostoucích mimo les ke kompenzaci za kácené lesní pozemky nad rámec zákonných plateb za kácení. Její naplnění bude jedním z předpokladů pro vydání dílčí části závazného jednotného environmentálního stanoviska (týkající se odnětí pozemků z PUPFL podle lesního zákona).

*Podmínka č. 39* byla formulována zpracovatelem posudku, zahrnuje některá opatření dokumentace a požadavky dotčených orgánů státní správy a směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz při respektování všech navržených úprav, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jsou uvedeny v podmínkách tohoto stanoviska.

*Podmínka č. 40* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k záchraně nemovité kulturní památky.

*Podmínka č. 41* vyplývá z dokumentace EIA, rozšiřuje podmínku č. 5 (společnou pro obě varianty) a směřuje k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo jak z hlediska bezpečnosti provozu (snížení rizika vzniku dopravních nehod), jakož i vlivů na ovzduší a akustickou situaci po dobu mimořádně situace na úseku D0 520 v souvislosti s rizikem uzavírání tunelových trub.

*Podmínka č. 42* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k možnosti využití přebytečné zeminy. Rozšiřuje podmínku č. 29 (společnou pro obě varianty) a směřuje ke snaze maximálního využití přebytečné zeminy v území pro minimalizaci přepravních nároků souvisejících s odvozem těchto zemín.

*Podmínka č. 43* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a vyplývá z posouzení rizik souvisejících s realizací záměru v tunelové variantě zejména ve vztahu k podrobným hydrogeologickým a inženýrsko-geologickým průzkumům (případně dalším nezbytným průzkumům a studiím), na jejichž podkladě by měla být přijata technická řešení, respektive vyloučena uvedená definovaná rizika, popřípadě definován způsob realizace kompenzačních opatření odsouhlasený dotčenými obcemi a městskými částmi.

*Výše uvedené znění podmínek (č. 30 až 43) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 30 až 43) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek. Zároveň příslušný úřad u podmínky č. 43 nepřevzal poslední odrážku této podmínky, neboť mechanismus výběru méně preferované varianty navržený zpracovatelem posudku se stal bezpředmětným, protože toto závazné stanovisko vyhodnotilo obě varianty záměru srovnatelně a nestanovuje preferenci jedné z nich. Upravené znění poslední části této podmínky proto toliko konstatuje, že pokud v případě výběru tunelové varianty nedojde k dohodě mezi oznamovatelem a dotčenými městskými částmi a obcemi na způsobu řešení rizik a kompenzací souvisejících s touto variantou v oblasti ochrany vod, nezbude než výběr varianty přehodnotit. Výsledné znění podmínky tak žádnou z variant neupřednostňuje.*

*Podmínka č. 44* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a směřuje k zajištění kontinuálního čištění odpadních vod z ČOV Vinoř, jejíž provoz bude ovlivněn realizací záměru.

*Podmínka č. 45* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území. Tunelová varianta také umožňuje obnovení všech stavbou přerušovaných lesních a polních cest.

*Podmínka č. 46* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním definovaných změn stavebního řešení týkajících se v tunelové variantě definovaného posunutí severního portálu tunelu Vinoř včetně ověření způsobu odvětrání tunelu.

*Podmínka č. 47* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem aktualizace hlukové studie pro etapu provozu (s případným zohledněním náhradních zdrojů energie v tunelové variantě atd.). Podmínka zohledňuje realizaci dosud navržených protihlukových opatření včetně stavebních úprav tunelu.

*Podmínka č. 48* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k návrhům technického řešení odvádění dešťových vod způsobem, který bude minimalizovat ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém

území stavby při zohlednění vlivů na klima, respektování zájmů ochrany přírody a modrozelené infrastruktury a směřující všude tam, kde vsakovací zkoušky potvrdí řešit možnost zasakování přírodě blízkým způsobem. V tunelové variantě se jedná i o řešení drenážních vod z tunelů, jakož i o řešení úseků z přilehlých povodí.

*Podmínka č. 49* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavové oblasti při zvýšených srážkových úhrnech. Podmínka směřuje i k zajištění převedení povodňových průtoků v tunelové variantě.

*Podmínka č. 50* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje ke zlepšení morfologického a ekologického stavu dotčených vodotečí, v případě realizace tunelové varianty po ukončení stavby, a k obnově, pokud možno původního charakteru toků.

*Podmínka č. 51* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k vymístění RN5 mimo dosah záplavového území a dosah povodňových průtoků a tím k vyloučení kvalitativního ovlivnění povrchových vod.

*Podmínka č. 52* vyplývá z dokumentace EIA a ukládá do technického návrhu stavby v případě tunelové varianty opatření směřující k omezení vlivů záměru na podzemní vody.

*Podmínka č. 53* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k rozšíření monitoringu o vodní zdroje KS1, KS2 a KS3 pro Podolanku z důvodu realizace odvodňovací štoly k RN5.

*Podmínka č. 54* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k podání průkazu o tom, že tunel Třeboradice bude navržen takovým způsobem, který zohlední i povodňové rozlivy suché RN (poldru) Třeboradice nad tímto tunelem (tedy, že konstrukce tunelu bude dostatečně únosná i pro případné další zatížení způsobené povodňovými rozlivy).

*Podmínka č. 55* vyplývá z dokumentace EIA a z požadavku dotčených obcí, byla modifikována zpracovatelem posudku a souvisí s realizací opatření k dalšímu zlepšení migrační propustnosti v území (spočívající např. i v tunelovém řešení úseku km 53,700 – 57,900). Podmínka zohledňuje rozdíly v řešení migrační propustnosti pro tunelovou variantu.

*Podmínka č. 56* byla formulována zpracovatelem posudku, doplňuje požadavky dotčených orgánů státní správy a směřuje k aktualizaci hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz při zohlednění technického řešení tunelových portálů nad rámec požadavků společných pro obě varianty.

*Podmínka č. 57* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a směřuje k zajištění kontinuálního čištění odpadních vod z ČOV Vnoř, jejíž provoz bude ovlivněn realizací záměru.

*Podmínka č. 58* vyplývá z dokumentace EIA, z požadavku hlavního města Prahy a z vyjádření veřejnosti, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území a krajinný ráz. U zahluobené varianty podmínka stanovuje doplnit most v km 52,300 pro převedení cyklostezky A27, přeložit polní cestu z ulice V Pačátkách do profilu mostu přes Třeboradický potok v km 50,585, propojit lesní cestu pod mostem přes údolí Vnořského potoka a další.

*Podmínka č. 59* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním definovaných změn stavebního řešení



týkajících se překrytí komunikace nebo snížení nivelety a zatunelování u zahloubené varianty v km 53,900 až 57,300.

*Podmínka č. 60* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k návrhům technického řešení odvádění dešťových vod způsobem, který bude minimalizovat ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území stavby. V zahloubené variantě se jedná i o řešení drenážních vod z přilehlých povodí v definovaných úsecích.

*Podmínka č. 61* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k nutnosti dořešení bezodtokých částí povodí, které mohou vzniknout realizací tělesa stavby D0 520 a které by mohly negativně ovlivnit charakter území.

*Podmínka č. 62* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavové oblasti při zvýšených srážkových úhrnech na všech křížených vodotečích s cílem zajistit bezpečné převedení povodňových průtoků včetně zohlednění kumulativních vlivů souvisejících s existencí suché RN (poldru) Třeboradice.

*Podmínka č. 63* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje ke zlepšení morfologického a ekologického stavu dotčených vodotečí jak v případě přeložek vodních toků po ukončení stavby, tak k obnovení pokud možno původního charakteru toků.

*Podmínka č. 64* vyplývá z dokumentace EIA a ukládá do technického návrhu stavby opatření směřující k omezení vlivů záměru na podzemní vody.

*Podmínka č. 65* vyplývá z dokumentace EIA a z požadavku dotčených obcí a souvisí s realizací opatření k dalšímu zlepšení migrační propustnosti v území. Byla modifikována zpracovatelem posudku a zohledňuje rozdíly v řešení migrační propustnosti v zahloubené variantě.

*Podmínka č. 66* vyplývá z dokumentace EIA, z vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy a dotčených obcí zásobovaných vodovodními přívaděči, byla modifikována zpracovatelem posudku. Směřuje k minimalizaci vlivů na obyvatele ve vztahu k imisní a hlukové situaci v etapě výstavby, související jak se samotnou výstavbou hodnoceného záměru, tak i z hlediska vyloučení souběhu rozhodujících stavebních prací s jinými stavbami v území, respektive pro vyloučení negativního vlivu osvětlení prostoru stavby, jakož i z hlediska nezbytné koordinace s přeložkou vodovodních přívaděčů tak, aby nebyla přerušena dodávka vody pro obyvatelstvo.

*Podmínka č. 67* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci emisí, zejména prachových částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> v etapě výstavby.

*Podmínka č. 68* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že aktualizované ZOV budou podkladem pro zpracování hlukové studie pro etapu výstavby.

*Výše uvedené znění podmínek (č. 44 až 68) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 44 až 68) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek. Zároveň příslušný úřad u podmínky č. 68 přistoupil k nepřevzetí neurčitých dílčích částí v posudku navrhovaných preventivních opatření ke snížení hlučnosti pro etapu výstavby záměru (týkajících se např. vypínání motorů nákladních aut v době vyčkávaní, udržování stojů v řádném technickém stavu, využívání zvukově izolačních krytů stavebních*



*přístrojů atd. Důvodem je skutečnost, že nelze stanovit, co se rozumí řádným nebo dobrým technickým stavem, a jaký objektivní stav strojů, zařízení, náradí a dopravních prostředků tomuto pojmu již nevyhovuje. V podmínkách stavby nelze konkrétně definovat hranici mezi okamžikem, kdy operace ještě probíhá, kdy jde o vyčkávání nebo čekání a nelze nijak stanovit přesné rozhraní, kdy má již být motor vypnut a kdy ještě ne. Tím spíše nelze ani kontrolovat plnění takového požadavku, natož ho nějak vymáhat či sankcionovat. Situace, kdy je vhodné mít vypnutý motor, je vyhodnotitelná pouze individuálně a subjektivně, takže náleží k posouzení výhradně pracovníkům přímé obsluhy, případně vedoucím pracovníkům zhotovitele, kteří v daném místě řídí stavbu. Obdobná situace je i s užíváním zvukově izolačních krytů stavebních přístrojů. Takový typ podmínek je nekontrolovatelný, a tedy nevymahatelný a není je proto možné v závazném stanovisku ukládat.*

*Podmínka č. 69 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizování vlivů na povrchové a podzemní vody v průběhu stavebních prací, respektive vlivů na půdy v rámci požadavků vyplývajících z konkretizovaných ZOV.*

*Do podmínky č. 69 uvedené v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínka č. 69) nebyla příslušným úřadem převzata její dílčí část týkající se plánu monitoringu povrchových vodotečí pro fázi výstavby, neboť je již obsažena v podmínce č. 88 tohoto stanoviska.*

*Podmínka č. 70 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k respektování opatření minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy v etapě výstavby, včetně zamezení rizika šíření těchto druhů.*

*Podmínka č. 71 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k ochraně nemovité kulturní památky.*

*Podmínka č. 72 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k respektování opatření minimalizujících vlivy na floru, faunu a ekosystémy v etapě výstavby při realizaci tunelové varianty nad rámec podmínky č. 70 formulované v rámci podmínek společných pro obě varianty.*

*Podmínka č. 73 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje v případě řešení záměru v tunelové variantě k ochraně kulturní památky v etapě výstavby.*

*Výše uvedené znění podmínek (č. 70 až 73) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 70 až 73) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek.*

*Další samostatné podmínky pro zahloubenou variantu v části Zásad organizace výstavby nebyly stanoveny.*

*Podmínka č. 74 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na obyvatelstvo dotčené stavbou a z důvodu zajištění průběžné a komplexnější informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu přípravy a stavebních prací.*

*Podmínka č. 75 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí.*

*Podmínka č. 76* vyplývá z dokumentace EIA a zabezpečuje realizaci náhradních biotopů v předstihu před zahájením stavby tak, aby tyto biotopy byly plně funkční například již pro transfer zvláště chráněných druhů před zahájením stavby.

*Podmínka č. 77* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

*Podmínka č. 78* vyplývá z dokumentace EIA a byla stanovena za účelem ověření dopadů prováděných stavebních operací na soukromý a veřejný hmotný majetek v etapě výstavby. Podmínka současně vytváří předpoklady pro úpravu stavebních operací směřujících ke snížení nepříznivých účinků stavební činnosti.

*Podmínka č. 79* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

*Podmínka č. 80* byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci nezbytného provozního opatření pro zachování kompenzační funkce nových nízkohlučných povrchů.

*Podmínka č. 81* vyplývá z dokumentace EIA a představuje preventivní opatření kontrolující zachování funkčnosti navržených technických řešení, a tím minimalizující vlivy na povrchové a podzemní vody.

*Podmínka č. 82* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k udržitelnosti vegetačních úprav a zachování plnění funkčnosti realizovaných vegetačních úprav po realizaci výsadeb.

*Podmínka č. 83* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k ověření změn v imisním pozadí zájmového území jak v etapě výstavby, tak následného provozu. Podmínka slouží současně i k odůvodnění realizace dalších minimalizačních nebo kompenzačních opatření k omezení emisí.

*Podmínka č. 84* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření a je stanovena za účelem ověření zpracovaného vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby měřeními. Současně vytváří předpoklad pro případnou úpravu stavebních činností ve vztahu k plnění hygienického limitu v etapě výstavby.

*Podmínka č. 85* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k ověření účinnosti navrhovaných protihlukových opatření zajišťujících plnění hygienického limitu hluku pro denní a noční dobu v etapě provozu, respektive minimálně k zachování stávajícího stavu v lokalitách hlukem nadlimitně zatížených.

*Podmínka č. 86* vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů vibrací z provozu záměru a důsledků provedených stavebních činností souvisejících s trhačími pracemi, včetně případného řešení kompenzačních opatření při prokazatelných negativních vlivech na stavební objekty.

*Podmínka č. 87* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje ke sledování kvalitativních a kvantitativních parametrů dotčených povrchových toků s tím, že výsledky monitoringu mohou vést k případné úpravě přijatých opatření k ochraně vod.

*Podmínka č. 88* vyplývá z dokumentace EIA jako požadavek na vypracování hydrogeologického monitoringu, a to na základě zpracovaného podrobného hydrogeologického průzkumu ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru. Podmínka podrobně specifikuje místa a rozsah monitoringu zdrojů podzemních vod, jakož i časovou osu průběhu monitoringu tak, aby byl jednoznačně prokazatelný stav před zahájením stavby, v průběhu stavby, po dokončení stavby, a po zprovoznění záměru.

*Podmínka č. 89* vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochránářsky významných druhů rostlin a živočichů a tím ke zpřesnění požadavků na ochranu fauny a flory záměrem dotčeného území. Vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním rozhodnutí o povolení záměru je standardem takovýchto staveb aktualizace botanického a zoologického průzkumu, resp. hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny před vlastním zahájením stavby. Podmínka dále zajišťuje ochranu flory a fauny v etapě výstavby (činnost biologického dozoru na stavbě) a následně i ověření funkčnosti navržených opatření pro snížení, vyloučení či kompenzaci vlivů na biotu.

*Výše uvedené znění podmínek (č. 74 až 89) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (taktéž jako podmínky č. 74 až 89) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno, příp. bylo provedeno zpřesnění jejich znění bez dopadu na jejich věcný obsah za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek.*

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“). V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, dotčenými subjekty a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

### ***Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:***

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba dílčí části Pražského okruhu v úseku Březiněves – Satalice. Jedná se o šestipruhovou dálnici kategorie D34/100 (s přípojovacími a odbočovacími pruhy v oblasti MÚK) v celkové délce 13,64 km. Záměr propojuje plánovanou stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves s již provozovanou stavbou D0 510 Satalice – Běchovice (dojde k přímému propojení dálnice D8 s dálnicí D10). Záměr je navržen v jedné stopě s variantním vedením nivelety (varianta zahloubená, varianta tunelová), na hlavní trase je navrženo 5 MÚK (Březiněves, Třeboradice, Přezletice, Vinoř, Satalice), dle vedení nivelety je

variantně navrženo 24 (varianta tunelová) – 28 (varianta zahloubená) mostních objektů, varianta tunelová zahrnuje 3 tunelové úseky (tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel Vinoř). Začátek záměru je v km 46,410 v MÚK Březiněves, která je součástí záměru v dílčí podobě, umožňující samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na navazující plánovanou stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves. Konec záměru je v místech již zrealizované MÚK Satalice v km 60,053, přičemž součástí záměru je dostavba této křižovatky do definitivní podoby, resp. v případě tunelové varianty komplexní přestavba této MÚK. Součástí předkládaného záměru je také zkapacitnění Cínovecké ulice (která přechází v D8) na šířkové uspořádání D34 v délce 2,87 km (od MÚK Kostelecká až km -2,000).

Zájmové území je situováno na severovýchodním okraji hlavního města Prahy, kde zástavba okrajových částí přechází v otevřenou zemědělskou krajinu. Jedná se o rozhraní krajiny urbanizovaného prostoru Prahy a odlesněného koridoru Labe. V zemědělské krajině se střídají rozrůstající se sídla, drobné partie vodotečí a lesíků zjemňují celkové měřítko velkého otevřeného prostoru polí. Koridor stavby prochází v západní části od D8, resp. ulice Cínovecké, při níž se nachází výrazné těleso Ďáblické skládky, otevřenými lány polí severně od Třeboradic. V proluce mezi Mírovicemi a Miškovicemi přechází údolí Mratínského potoka. Dále k východu pokračuje po rozlehlých polích k údolí Vnořského potoka na soutoku se Ctěnickým potokem, na nějž je vázána zástavba obcí. Dále se koridor stáčí jižním směrem a mezi Radonicemi a Vinoří směřuje po polích ke stávající MÚK Satalice s D10, která zde ohraničuje zástavbu Horních Počernic. Celkově na území stavby dominují agrikultury, bez zastoupení většího podílu zeleně. Významné přírodní prvky jsou přítomny jen v podobě zelených údolí potoků (Mratínský, Vnořský, Ctěnický). Z hlediska širších vztahů jsou cenné historické porosty v zámeckém parku ve Vinoři a v Satalické bažantnici v prostoru mezi Vinoří a Satalicemi, které jsou situovány mimo koridor stavby a jsou předmětem ochrany maloplošně zvláště chráněných území (Přírodní rezervace Vnořský park, Přírodní památka Bažantnice v Satalicích).

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky, které odlišují opatření pro variantu tunelovou a variantu zahloubenou.

Na základě dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry jak dokumentace, tak posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru v obou předložených variantách nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko. Zároveň se však příslušný úřad neztotožnil se závěry posudku v části týkající se preference variant, a v souhlasném závazném stanovisku tak při zohlednění uvedených podmínek konstatoval možnou realizaci obou dvou navržených variant záměru bez preference, neboť právě při zohlednění uvedených podmínek nelze podle názoru příslušného úřadu u žádné z obou předložených variant konstatovat, že by jedna z nich byla z hlediska svých vlivů výrazně příznivější nebo nepříznivější než druhá, přičemž lze ovšem současně u obou variant

konstatovat, že jsou při zohlednění uvedených podmínek z hlediska svých vlivů přijatelné (detailněji jsou závěry k jednotlivým variantám záměru popsány u jednotlivých oblastí a v části věnující se jejich porovnání a pořadí).

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Vlivy záměru lze rozdělit na vlivy krátkodobé, související s obdobím výstavby, a dlouhodobé, související zejména s jeho provozem a zábory. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

#### Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Záměr je v převážné délce veden volnou krajinou polí mimo zástavbu sídel (přiblížení je pouze úsekové, a to k jejich okrajovým částem).

Následující tabulka uvádí aktuální počty obyvatel v jednotlivých městských částech a obcích (tvořících širší zájmové území) udávané Českým statistickým úřadem k 31. 12. 2022 (resp. u obcí Středočeského kraje k 1. 1. 2023).

Městská část/obec	Počet obyvatel	Katastrální území	Základní sídelní jednotka
Praha – Ďáblice	3 952	Ďáblice	Ďáblice – sever
			Ďáblice – východ
Praha – Březiněves	1 969	Březiněves	Březiněves – západ
			Březiněves
			Březiněves – východ
Praha – Čakovice	12 155	Třeboradice	Třeboradice – za tratí
			Třeboradice – teplárna
			Třeboradice – sever
			Třeboradice – střed
		Čakovice	Čakovice – západ
			Čakovický park
			Čakovice – sever
		Miškovice	Na zlatém
			Miškovice
U miškovického mlýna			
Praha – Vinoř	4 594	Vinoř	Vinoř
			Na hradišti
Praha – Satalice	2 603	Satalice	Satalice – sever
			Satalice
			Satalice – východ

Městská část/obec	Počet obyvatel	Katastrální území	Základní sídelní jednotka
Praha 20	17 378	Horní Počernice	Horní Počernice – západ
			Za poděbradskou silnicí
			Horní Počernice – za Novopackou
Zdiby	3 866	Zdiby	Zdiby
Hovorčovice	2 561	Hovorčovice	Hovorčovice
Veleň	1 895	Veleň	Veleň
			Mírovice
Přezletice	2 163	Přezletice	Přezletice
Podolanka	603	Podolanka	Podolanka
Jenštejn	1 453	Jenštejn	Jenštejn
Radonice	1 121	Radonice u Prahy	Radonice
Brandýs n. Labem – Stará Boleslav	19 767	Popovice u Brandýsa nad Labem	Popovice

Pro dokumentaci EIA byla následně zpracována Demografická analýza dotčeného území severní částí Pražského okruhu (IPR Praha, 02/2023). Analýza stanovila objem obyvatelstva v rámci dotčených katastrálních území ve třech územních zónách dle vzdálenosti od hlavní osy předkládaného záměru, a to 220 m, 420 m, 1 020 m (předpokládané počty obyvatel v takto stanovených územích jsou součástí demografických prognóz uvedených v kapitole C.2.1 dokumentace EIA). Byl vyhodnocen nejen stávající stav (vztaženo k roku 2019, relevantně k dopravně inženýrským podkladům - „předcovidový stav“), ale i očekávaný vývoj počtu obyvatel pro střednědobý a dlouhodobý výhled shodně s výhledy pro účely dopravního modelování. Pro tyto výhledové stavy byly vyhodnoceny plochy všech územních plánů. V rámci analýzy bylo zohledněno vedení trasy v tunelu či po povrchu (osa) včetně rozlišení „nájezdových“ částí“.

S ohledem na charakter záměru (dopravní stavba) byly pro posuzování v rámci dopravních prognóz nadefinovány různé stavy, které se liší stavem komunikační sítě (plánovaných dopravních staveb). Podoba posuzovaných stavů vychází zejména ze závěru zjišťovacího řízení.

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

V rámci dopravní prognózy je jako základní varianta modelována varianta zahloubená, která na trase záměru generuje vyšší dopravní zátěže, je tedy postupováno na straně bezpečnosti (ač jsou rozdíly jen minimální). Modelově však bylo pro střednědobý výhled prověřeno i zhodnocení dopadu realizace tunelů (tj. tunelová varianta) na rozložení dopravní zátěže, a to v modelovém posouzení pro stav E.3 s kompletním Pražským okruhem. Posouzení vlivů bylo pro relevantní aspekty (vlivy na obyvatelstvo, akustickou situaci a ovzduší) vyhodnoceno pro obě varianty ve všech posuzovaných aktivních stavech.



Stav	časový horizont	zkapacitnění DO 510 a DO 515, zprovoznění DO 511 a I/12	DO 520 Březiněves – Satalice (hodnocený záměr)	DO 518 a 519 Ruzyně – Březiněves	přeložky silnic II/244 a II/610	nadřazený komunikační systém (městský i aglomerační okruh, radiály)
Současný stav						
B	2019	NE	NE	NE	NE	
Výhledové stavy bez záměru						
C	2030	NE	NE	NE	NE	
D	2030	ANO	NE	NE	NE	
Výhledové stavy se záměrem						
E.1	2030	NE	zahloubená varianta	NE	NE	
E.2	2030	ANO	zahloubená varianta	NE	NE	
E.3.a	2030	ANO	zahloubená varianta	ANO	NE	
E.3.b	2030	ANO	tunelová varianta	ANO	NE	
E.3.c	2030	ANO	zahloubená varianta	ANO	ANO	
E.3.d	2030	ANO	tunelová varianta	ANO	ANO	
F.3 (a)	2050	ANO	ANO/zahloubená	ANO	ANO/NE	ANO
F.3 (c)	2050	ANO	ANO/zahloubená	ANO	ANO/ANO	ANO

Jednotlivé stavy lze stručně shrnout takto:

- Současný stav* – stav roku 2019 (z hlediska dopravních intenzit se jedná o poslední stabilizovaný zjištěný stav před pandemií covid-19, z hlediska ostatních aspektů je stávající stav vztažen k době zpracování dokumentace EIA, tj. roku 2022 až 2023).
- Fáze výstavby* – na podkladě předběžného projektu ZOV zpracovaného pro potřeby dokumentace EIA.
- Výhledový rok 2030* – nulová varianta – stav C dle dopravně inženýrských podkladů (dále také jen „DIP“) - referenční stav ke stavu E.1 (stav realizace a provozu stávajících úseků Pražského okruhu bez záměru a bez plánovaných rozšíření; nejméně pravděpodobný, fakticky nežádoucí stav, zařazený na základě požadavku závěru zjišťovacího řízení).
- Výhledový rok 2030* – nulová varianta – stav D dle DIP – referenční stav ke stavům E.2, E.3 (stav realizace a provozu všech stávajících i plánovaných úseků Pražského okruhu (vč. plánovaných rozšíření stávajících úseků) kromě staveb DO 518 a 519 a bez záměru DO 520).
- Výhledový rok 2030* – aktivní varianta – stav E.1 dle DIP, tedy stav C + záměr (stav realizace a provozu stávajících úseků Pražského okruhu včetně záměru (bez dalších plánovaných úseků a bez plánovaných rozšíření stávajících úseků); nejméně pravděpodobný, fakticky nežádoucí stav, zařazený na základě požadavku závěru zjišťovacího řízení).
- Výhledový rok 2030* – aktivní varianta – stav E.2 dle DIP, tedy stav D + záměr
- Výhledový rok 2030* – aktivní varianta – stav E.3 dle DIP, tedy stav D + záměr + DO 518+519. E.3.a varianta zahloubená, E.3.b varianta tunelová, E.3.c zahloubená varianta s přeložkami sil. II/610 a II/244, E.3.d tunelová varianta s přeložkami sil. II/610 a II/244.

8. *Výhledový stav období 2050 – aktivní varianta – stav F dle DIP (stav, kdy by měly být výhledové, dosud nerealizované, dopravní stavby dokončeny a dopravní síť by měla doznat podoby dlouhodobě stabilizované dle platných územně plánovacích dokumentací (a schválených či schvalovaných změn).*

F.3.a varianta zahloubená s přeložkou silnice II/244,

F.3.c varianta zahloubená s přeložkou sil. II/244 a II/610.

Detailní popis jednotlivých stavů je pak součástí jak dokumentace EIA, tak součástí její přílohové části (Dopravně inženýrské podklady (Ing. Jan Kreml, TSK a Ing. Martin Čálek, IPR, 7-8/2022)).

Vlivy záměru na obyvatelstvo se budou odehrávat nejen na úrovni zástavby v nejbližším okolí záměru, což jsou okrajové městské části vnějšího pásma hl. m. Prahy a přilehlé obce, ale s ohledem na význam a charakter záměru budou jeho dopady dalekosáhlejší přímo úměrně ovlivnění rozložení dopravní zátěže na navazující komunikační síti na území hl. m. Prahy a navazujícího aglomeračního pásma ve Středočeském kraji. Nejvýznamnější přínos záměru lze očekávat pro obyvatelstvo kompaktních intenzivně urbanizovaných částí Prahy, kde je predikováno citelné snížení dopravní zátěže se všemi pozitivními vlivy na řidiče, zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a snížení hluku a emisí z dopravy.

Pro modelový stav E2 lze očekávat významné odlehčení úseků Cínovecké, Kbelské a Vysočanské radiály od nákladní dopravy. Uvolněnou kapacitu mohou využít osobní auta a dodávky a díky tomu se sníží intenzita na řadě dalších ulic v severovýchodním sektoru města. V severozápadním sektoru nedochází k žádným podstatným změnám, na celoměstské úrovni lze zmínit pouze minimální navýšení vozidel do 3,5 t na navazující východní části Pražského okruhu (D0 510, D0 511 a silnici I/12). Obecně se jedná o místa často zasažená kongescemi, takže i když očekávané snížení (z velké počáteční hodnoty) relativně není velké, může velmi přispět k plynulosti dopravy na těchto komunikacích.

Po doplnění severozápadních úseků pražského okruhu (D0 518 a 519) lze očekávat významné snížení intenzit dopravy na severním okraji centra města, především ve směru západ – východ, jmenovitě v Evropské ulici, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, v Holešovičkách, Povltavské, Čuprově, Českomoravské a dalších, v menší míře i na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku.

V modelovém stavu E.3.b byl prověřen dopad snížení volné rychlosti dopravního proudu v tunelech o cca 20 % oproti povrchovým úsekům, současně je v tunelové variantě řešena MÚK Satalice jako útvarová s přímými větvemi (jde tedy o celkovou přestavbu této MÚK). Největší změnou je nižší intenzita dopravy, způsobená menší atraktivitou hlavní trasy D0 520, o cca 2 až 4 tisíce vozidel obousměrně, tedy o 2 % až 4 % z celkové intenzity. V důsledku toho se pak dosahuje menšího odlehčení komunikací v severovýchodním sektoru města než ve variantě zahloubené, ale rozdíly jsou opět pouze v řádu jednotek procent. Lze tedy konstatovat, že rozdíly intenzit dopravy mezi tunelovou a zahloubenou variantou úseku D0 520 jsou minimální a projevují se pouze v severovýchodním sektoru.

Přeložka II/244 se navrhuje pro zlepšení napojení oblasti Kostelce nad Labem a přeložka II/610 oblasti Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi na Pražský okruh v MÚK Přezletice. Dle provedených modelových výpočtů budou obě přeložky velmi atraktivní a přispějí ke snížení

intenzity dopravy na okolních silnicích III. třídy, resp. původních tras II/244 a II/610. V okolí přeložky II/244 lze očekávat snížení intenzit dokonce pod úroveň modelového stavu D bez záměru, na původní II/610, i po snížení intenzity vlivem přeložky, v nejbližším úseku u MÚK Vinoř zůstává intenzita mírně vyšší než ve stavu D bez záměru. Vyplývá to z trasování přeložky II/610, která se vyhýbá údolí Vinořského potoka a u Popovic je oddálena od zástavby směrem na sever, napojení na obchvat Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi je z hlediska distribuce dopravních vztahů mírně horší než místo napojení původní II/610. Napojení přeložky II/610 do MÚK Přezletice je výhodné pro vztahy ve směru na západ (D0 520, 519, 518), ale nikoliv ve směru na jih, k MÚK Satalice.

Dle funkce záměru a v souladu s výsledky dopravně inženýrských podkladů jsou v souhrnu očekávány převládající pozitivní vlivy záměru, dané zlepšením dopravní situace v prostoru hustě osídleného území hlavního města Prahy. Dle závěrů provedeného posouzení lze předpokládat, že přínosy spojené s převedením dopravy na novou dálniční komunikaci převáží nad záporny spojenými s vedením nové komunikace dnes relativně klidovým územím. Zlepšení situace lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže, což je zejména kompaktní intenzivně urbanizované území Prahy, jak je uvedeno v předchozích odstavcích. Naopak mírné zhoršení lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy, a zároveň v území, kudy je nová komunikace trasována, tj. po okraji vnějšího pásma pražské aglomerace. Samotná trasa nové komunikace je v převažující délce vedena mimo zástavbu sídel. Ke snížení či kompenzaci negativních vlivů jsou již ve vlastním technickém návrhu záměru zapracována příslušná opatření, další opatření jsou pak stanovena v tomto stanovisku k doplnění v rámci navazující přípravy.

Předkládaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření, v souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší.

Z výše zmíněné demografické analýzy území byly pro potřeby vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví převzaty vstupní informace o počtu obyvatel. Tato data byla následně rozšířena pro oblast hodnocenou studii vlivů na veřejné zdraví dle výsledků vstupních podkladových studií – rozptylová studie (Mgr. Robert Polák a Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 6/2023) a hluková studie (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023).

#### Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícími látkami v ovzduší je provedeno v přílohové části dokumentace EIA ve studii Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné (Mgr. Robert Polák, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 5/2023).

Podkladová rozptylová studie hodnotí znečištění ovzduší pomocí modelových výpočtů pro všechny výpočtové stavy. Ty byly zpracovány se zahrnutím všech zdrojů působících v řešené oblasti včetně přenosu znečištění z okolních a vzdálenějších oblastí. V modelových výpočtech jsou zahrnuty jak samotné zdroje znečišťování z automobilové dopravy, tak příspěvky železniční a letecké dopravy (ve výhledu včetně vlivu nové paralelní dráhy 06R/24L), ale i stacionární zdroje na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje a také tzv. transfery, tedy dálkový přenos znečištění. Lze tak konstatovat, že hodnocení vlivů na veřejné zdraví je provedeno dostatečně

i z hlediska kumulativních vlivů, neboť zahrnuje všechny významné kategorie zdrojů znečišťování ovzduší, a je tak zohledněna celková imisní zátěž.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly posuzovány změny koncentrací celkem pěti znečišťujících látek v souladu s doporučením autorizačního návodu Státního zdravotního ústavu pro hodnocení vlivů dopravy: oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo(a)pyren. Vyhodnocení bylo provedeno samostatně pro stávající zástavbu a dále pro rozvojové plochy s očekávanou obytnou funkcí. V souladu s podkladovou rozptylovou studií bylo vyhodnocení provedeno pro všechny výpočtové stavy ve výhledovém období v roce 2030 a v období 2050.

#### *Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví – období výstavby záměru*

Pro fázi výstavby mohou být významné zejména krátkodobé účinky, hodnocení je tedy provedeno pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého NO<sub>2</sub> a denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub>, vlivy ostatních znečišťujících látek se projevují až při dlouhodobých účincích a jejich hodnocení pro fázi výstavby se proto neprovádí. Jak vyplývá z výsledků rozptylové studie, není třeba v žádné části zástavby očekávat koncentrace NO<sub>2</sub> nad hranici směrné hodnoty WHO v žádném z hodnocených stavů. Koncentrace nad hranici směrné hodnoty WHO nebyly zaznamenány ani ve fázi výstavby (při splnění stanovených opatření), výskyt zdravotních účinků v dotčené zástavbě tedy není nutno očekávat ani v této fázi.

Z hlediska znečištění suspendovanými částicemi bude zdrojem znečištění ovzduší jak samotný prostor staveniště, tak i vyvolaná automobilová doprava. Dle výsledků modelových výpočtů podkladové rozptylové studie je nutno během výstavby očekávat zvýšení denních koncentrací PM<sub>10</sub> u nejméně ovlivněné zástavby v suchých dnech. Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že vzhledem ke skutečnosti, že v případě očekávání překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> jsou v rozptylové studii navržena opatření, jejichž dodržováním se docílí plnění imisního limitu, budou se nejvyšší nárůsty denních koncentrací v obytné zástavbě pohybovat do 13 µg.m<sup>-3</sup> (pětileté průměry denních koncentrací částic PM<sub>10</sub> se pohybují v rozmezí 36–37 µg.m<sup>-3</sup>). Hodnotě nárůstu imisní zátěže o 13 µg.m<sup>-3</sup> odpovídá zvýšení relativního rizika výskytu kašle ve výši 1,0397 – 1,0463 (tj. 1 případ na 108 až 126 obyvatel). Není tak třeba v jednotlivých lokalitách očekávat zvýšení počtu případů s výskytem dýchacích obtíží (kašel) mezi dotčenou populací. Přesto, i s ohledem na nejistoty v hodnocení, je nutné zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy (opatření jsou zapracována jak v samotném technickém řešení stavby, tak jsou stanovena jako podmínky tohoto stanoviska).

#### *Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví – období provozu záměru*

Ze sledovaných znečišťujících látek je nutno v hodnocené zástavbě při zohlednění imisního pozadí (tj. tedy i v referenčních stavech bez záměru) očekávat zvýšené riziko z chronické expozice částicím PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub> a benzo(a)pyrenu. Obdobná situace je však typická pro většinu sídel na území ČR. Koncentrace benzenu se budou pohybovat na hranici přijatelné míry rizika a hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> pod hranici směrné hodnoty WHO.

Vlivem záměru lze očekávat nevýznamné zvýšení míry zdravotního rizika ve sledovaném území, v části výpočtové oblasti bylo zaznamenáno naopak snížení imisní zátěže, a tedy i míry

zdravotního rizika z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší, které lze pro výhledový stav roku 2030 shrnout následovně:

1. V případě suspendovaných částic byl nárůst míry úmrtnosti u dospělých vypočten v řádu tisíců nového případu ve stávající zástavbě a v řádu setin nového případu v rozvojových plochách.
2. V případě dlouhodobých koncentrací oxidu dusičitého byl vypočten nárůst úmrtnosti vlivem záměru v řádu tisíců nového případu ve stávající zástavbě a desetitisíců nového případu v rozvojových plochách.
3. V případě krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého pak nebyly v žádné části zájmového území zaznamenány hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO.
4. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu nebyly vlivem záměru zaznamenány ani v nejméně dotčené části zástavby hodnoty významné ve smyslu ohrožení zdraví, statistický nárůst zdravotního rizika je několik řádů pod hranici nového případu leukémie nebo rakoviny.

Záměr tedy i v nejméně dotčené obytné zástavbě způsobí změny zdravotního rizika málo významné ve smyslu ohrožení zdraví, navíc tyto budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování.

Pro výhledový stav období 2050 bylo provedeno vyhodnocení imisní situace jen pro stav se záměrem, nelze tedy kvantifikovat změnu míry zdravotního rizika jeho vlivem. Z pohledu celkových koncentrací jednotlivých znečišťujících látek lze očekávat snížení počtu obyvatel v nejvyšších pásmech. S tím je spojené snížení míry zdravotního rizika. Pokles míry zdravotního rizika roku oproti 2030 byl zaznamenán u všech sledovaných znečišťujících látek a s nimi souvisejících účinků, řádově se však míra výskytu jednotlivých účinků nemění.

V případě zástavby v hodnocených rozvojových plochách je možné očekávat nárůst počtu obyvatel oproti roku 2030. Ačkoliv tedy i v tomto případě je možné očekávat snížení celkové imisní zátěže, míra výskytu jednotlivých účinků se mírně zvýší. Je to však dáno pouze nárůstem počtu obyvatel v hodnocených lokalitách.

Celkově lze konstatovat, že i ve výhledovém období 2050 lze v zájmovém území očekávat výskyt koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub>, suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub>, oxidu dusičitého nad hranici směrných hodnot WHO a koncentrací benzo(a)pyrenu nad hranici přijatelné míry rizika, v mezidobí 2030-2050 však dojde spíše k poklesu výskytu nepříznivých zdravotních účinků v dotčené populaci.

#### *Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví – období provozu záměru – komentář k vlivu záměru v širším území hlavního města Prahy*

Pro představu o významnosti dopadu realizace záměru v širším území hlavního města Prahy bylo v rámci podkladové rozptylové studie provedeno porovnání změn v produkci emisí na vybraných 23 úsecích kapacitních komunikací mimo hodnocený záměr (imisní porovnání takto rozsáhlého území nebylo zpracováno, pro tyto potřeby je dostačující porovnání na emisní úrovni). Jedná se o významné dopravní tahy hlavního města Prahy v celkové délce necelých 100 km (např. jiné úseky D0, ulice Evropská, V Holešovičkách, Plzeňská, 5. května a další, detailně charakterizované v tabulce 2 rozptylové studie), kde je dle dopravní prognózy



predikováno významnější ovlivnění realizací záměru. Přes predikované intenzity bylo dopočítáno množství emisí znečišťujících látek pro jednotlivé výhledové stavy na těchto vybraných úsecích komunikací širšího území. Z výsledků je zřejmé, že zprovozněním záměru a ovlivněním dopravních intenzit na širší komunikační síti dojde k převažujícímu snížení produkce emisí u všech sledovaných znečišťujících látek na vybraných profilech. Zvýšení emisí bylo vypočteno pouze ve stavu E.1, E.2, a to zejména na komunikacích MO Bubenečský tunel, V Holešovičkách, Karlovarská, Bělohorská, Patočkova. Ve stavu E.3.a až E.3.d zvýšení emisí nebylo zaznamenáno na žádném ze sledovaných úseků.

Vlivem celkového snížení produkce emisí v souvislosti s uvedením záměru do provozu lze očekávat pokles koncentrací jednotlivých znečišťujících látek a s tím spojený pokles míry výskytu jednotlivých zdravotních účinků. Ačkoliv pouze na základě porovnání produkce emisí nelze (ani řádově) odhadnout míru snížení výskytu jednotlivých účinků imisní zátěže na zdraví obyvatel, lze považovat předpoklad o celkovém poklesu vlivu znečištění ovzduší na zdraví obyvatel v širším okolí záměru za oprávněný. V porovnání mezi rokem 2030 a obdobím 2050 lze zaznamenat také celkové snížení emisí z dopravy, na kterém se podílí zejména probíhající obměna vozového parku.

#### Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku

Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku je provedeno v přílohou části dokumentace EIA ve studii Posouzení vlivu na veřejné zdraví – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023). Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví je vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika hluku“, vydaným Státním zdravotním ústavem v roce 2020. Dle tohoto autorizačního návodu v rámci metodiky hodnocení zdravotních rizik v současnosti neexistuje nástroj pro hodnocení kombinovaného (kumulativního) působení hluku z různých zdrojů hluku (např. různé typy dopravního hluku). Při posuzování vlivu hluku na veřejné zdraví se tak vychází v současné době z hodnocení působení a vlivu každé kategorie zdrojů hluku samostatně.

Posouzení vlivu hluku je zaměřeno na porovnání počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených hlukem ve spánku a počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku z dopravy ve výhledových stavech v roce 2030 bez záměru (posuzované stavy C, D) a výhledových stavech v roce 2030 se záměrem (posuzované stavy E.1, E.2, E.3.a, E.3.b, E.3.c, E.3.d v obou variantách, dále byla provedena analýza předpokládaného vlivu stavby ve výhledovém období 2050 (stav F). Všechny stavy jsou vyhodnoceny pro zahloubenou i tunelovou variantu, přičemž stavy, které nemají již z dopravní prognózy své dělicí označení (jako výše uvedené stavy E.3) jsou označeny jako zahloubená „Z“ a tunelová „T“ (tj. u stavů E.1, E.2 a F).

Hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou časově omezenou expozici hluku. I přes tuto skutečnost lze očekávat dočasné zvýšení obtěžování obyvatel přilehlých domů v průběhu výstavby záměru. Je proto nutné věnovat zvýšenou pozornost zpracování harmonogramu výstavby a jeho následnému dodržování, zajistit kontrolu dodržování opatření ke snížení negativních vlivů výstavby a zajistit komunikaci mezi dodavatelem stavby a obyvateli nejbližších domů.



*Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku – období provozu záměru*

## 1. Výhledové modelové stavy E.1T a E.1Z se záměrem oproti stavu C bez záměru

Ve výhledových stavech E.1T a E.1Z dochází oproti stavu C bez záměru při celkovém posouzení ke zvýšení počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy. Jako příznivější vychází stav E.1T oproti stavu E.1Z. Ve většině posuzovaných katastrálních územích bylo zjištěno v obou stavech navýšení počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy, k významnějšímu navýšení tohoto počtu dochází zejména v k. ú. Čakovice, Horní Počernice, Letňany, Přezletice (zejména ve stavu E.1Z), Třeboradice (zejména E.1Z). Ve všech případech se jedná o navýšení zpravidla max. v desítkách vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy, k významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Černý Most, Kbely, Kyje, Vinoř. Ve všech případech se jedná o snížení v řádu max. desítek vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy.

V obou posuzovaných výhledových stavech E.1T a E.1Z se záměrem dochází oproti stavu C bez záměru při celkovém posouzení ke zvýšení počtu vysoce rušených obyvatel ze silniční dopravy ve spánku. Jako příznivější vychází stav E.1T oproti stavu E.1Z. Ve většině posuzovaných katastrálních územích bylo zjištěno v obou stavech navýšení počtu vysoce rušených obyvatel ze silniční dopravy ve spánku, k významnějšímu navýšení tohoto počtu dochází zejména v k. ú. Čakovice, Přezletice (zejména E.1Z), Třeboradice (zejména E.1Z). Ve všech případech se jedná o navýšení zpravidla max. v desítkách vysoce rušených obyvatel. K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Kyje.

V obou posuzovaných výhledových stavech E.1T a E.1Z se záměrem dochází oproti stavu C bez záměru při celkovém posouzení ke zvýšení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. Z výsledků výpočtu počtu případů kardiovaskulárních onemocnění vychází jako mírně příznivější stav E.1T oproti stavu E.1Z. V části posuzovaných k. ú. dochází k navýšení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění (jedná se zpravidla o navýšení v nehodnotitelných desetínách případu za 5 let), k významnějšímu navýšení dochází v k. ú. Čakovice, Horní Počernice, Letňany (navýšení v jednotkách případů za 5 let). V obou stavech dochází u části posuzovaných k. ú. ke snížení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění. Ve všech případech s výjimkou k. ú. Vinoř se jedná o snížení v nehodnotitelných desetínách případu za 5 let, v případě k. ú. Vinoř se jedná o snížení v jednotce případu za 5 let.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že realizací záměru ve stavu E.1 v obou variantách dochází při celkovém posouzení k navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem, vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, navýšení počtu potenciálních případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy. Jako příznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází pro výhledový stav E.1 varianta tunelová.

## 2. Výhledové modelové stavy E.2T a E.2Z se záměrem oproti stavu D bez záměru

Ve výhledových stavech E.2T a E.2Z dochází oproti stavu D bez záměru při celkovém posouzení ke snížení počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy. Z výsledků výpočtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy vychází jako příznivější stav E.2T oproti stavu E.2Z. Ve většině posuzovaných katastrálních území bylo zjištěno v obou stavech snížení počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy.

K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Čakovice, Ďáblice, Kbely, Kyje, Letňany, Satalice, Vinoř. Ve všech případech se jedná o snížení max. v řádu desítek vysoce obtěžovaných obyvatel. K významnějšímu navýšení počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy dochází zejména v k. ú. Hovorčovice, Přezletice, Třeboradice, Veleň, ve všech případech zejména ve stavu E.2Z, zvýšení je max. v desítkách vysoce obtěžovaných obyvatel.

V obou posuzovaných výhledových stavech E.2T a E.2Z se záměrem dochází oproti stavu D bez záměru při celkovém posouzení ke snížení počtu vysoce rušených obyvatel ze silniční dopravy ve spánku. Jako příznivější vychází stav E.2T oproti stavu E.2Z. Ve stavu E.2T dochází v části posuzovaných katastrálních území ke snížení počtu vysoce rušených. K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Ďáblice, Kbely, Kyje, Letňany, Satalice, Vinoř (zejména E.2T). Ve všech případech se jedná o snížení v řádu max. desítek vysoce rušených obyvatel ze silniční dopravy ve spánku. K významnějšímu navýšení počtu vysoce rušených dochází zejména v k. ú. Přezletice, Třeboradice, Veleň (ve všech případech zejména E.2Z), zvýšení je max. v desítkách vysoce rušených. Ve všech případech navýšení vysoce rušených obyvatel ze silniční dopravy ve spánku je méně příznivý stav E.2Z.

V obou posuzovaných výhledových stavech E.2T a E.2Z se záměrem dochází oproti stavu D bez záměru při celkovém posouzení ke snížení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. Z výsledků výpočtu počtu případů kardiovaskulárních onemocnění vychází jako mírně příznivější stav E.1T oproti stavu E.1Z. V obou stavech dochází u většiny posuzovaných katastrálních území ke snížení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění. K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Kbely, Kyje, Letňany, Vinoř (snížení max. v jednotkách případů za 5 let). Ve všech ostatních případech se jedná o snížení max. v desetinách případů kardiovaskulárních onemocnění za 5 let. V žádném posuzovaném k. ú. v obou posuzovaných stavech nedochází k významnému hodnotitelnému navýšení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění. V případě zjištěného navýšení (k. ú. Veleň) se jedná o nehodnotitelnou desetinu případů za 5 let.

Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru ve stavu E.2 v obou variantách dochází při celkovém posouzení ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, snížení počtu potenciálních případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy. Jako příznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází výhledový stav pro výhledový stav E.2 varianta tunelová.

### 3. Výhledové modelové stavy E.3.a – E.3.d se záměrem oproti stavu D bez záměru

Ve výhledových stavech E.3.a – E.3.d dochází oproti stavu D bez záměru při celkovém posouzení ke snížení počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy. Z výsledků výpočtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy vychází jako nejpříznivější stav E.3.d, následuje stav E.3.b, relativně méně příznivé jsou stavy E.3.c a E.3.a. U většiny posuzovaných katastrálních území dochází k poklesu počtu vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy. K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Ďáblice, Kbely, Kyje, Letňany, Satalice, Vinoř (u k. ú. Vinoř je významně vyšší pokles v desítkách vysoce obtěžovaných ve stavech E.3.b a E.3.d). Ve všech případech se jedná o snížení max. v řádu desítek vysoce obtěžovaných obyvatel. Rozdíly ve snížení počtu vysoce obtěžovaných v uvedených k. ú. mezi jednotlivými stavy E.3.a – E.3.d jsou s výjimkou k. ú. Vinoř max. v jedincích. K významnějšímu navýšení dochází zejména v k. ú. Hovorčovice, Přezletice,

Třeboradice (ve všech případech zejména ve stavech E.3.a a E.3.c), dále v k. ú. Veleň (stavy E.3.a – E.3.c). Ve všech případech se jedná o navýšení max. v řádu desítek vysoce obtěžovaných obyvatel hlukem ze silniční dopravy.

Ve všech posuzovaných výhledových stavech E.3.a – E.3.d se záměrem dochází oproti stavu D bez záměru při celkovém posouzení ke snížení počtu vysoce rušených obyvatel. Z výsledků výpočtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy vychází jako nejpříznivější stav E.3.d, následuje cca srovnatelný stav E.3.b, relativně nejméně příznivé jsou stavy E.3.c a E.3.a. U části posuzovaných katastrálních území, v případě stavu E.3.d u většiny k. ú., dochází k poklesu počtu vysoce rušených. K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Ďáblice, Kbely, Kyje, Letňany, Satalice, Vinoř (zde významně vyšší pokles v desítkách vysoce rušených pouze ve stavech E.3.b a E.3.d). Ve všech případech se jedná o snížení max. v řádu desítek vysoce rušených obyvatel. Rozdíly ve snížení počtu vysoce rušených v uvedených k. ú. mezi jednotlivými stavy E.3.a – E.3.d jsou s výjimkou k. ú. Vinoř max. v jedincích. K významnějšímu navýšení počtu vysoce rušených dochází zejména v k. ú. Čakovice, Hovorčovice, Miškovice, Přezletice, Radonice u Prahy, Třeboradice (v uvedených k. ú. zejména ve stavech E.3.a a E.3.c), dále k významnějšímu navýšení dochází v k. ú. Veleň (zejména ve stavech E.3.a - E.3.c). Zvýšení je max. v desítkách vysoce rušených. V případě navýšení jsou zpravidla méně příznivé stavy E.3.a a E.3.c.

Ve všech posuzovaných výhledových stavech E.3.a – E.3.d se záměrem dochází oproti stavu D bez záměru při celkovém posouzení ke snížení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. Z výsledků výpočtu počtu případů kardiovaskulárních onemocnění vychází jako nejpříznivější stav E.3.d, relativně nejméně příznivý stav E.3.a. Ve všech stavech dochází u většiny posuzovaných katastrálních území ke snížení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění. K významnějšímu snížení dochází zejména v k. ú. Kbely, Kyje, Letňany, Vinoř (snížení max. v jednotkách případu za 5 let). Mezi jednotlivými stavy v k. ú., kde bylo zjištěno nejvyšší snížení počtu případů, je rozdíl max. v desetině případu za 5 let. Ve všech ostatních případech se jedná o snížení max. v desetinách případu kardiovaskulárních onemocnění za 5 let, rozdíly mezi jednotlivými stavy jsou rovněž max. v desetinách případu za 5 let. V žádném posuzovaném k. ú. v posuzovaných stavech nedochází k významnému hodnotitelnému navýšení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění. V případě zjištěného navýšení se jedná o nehodnotitelné desetiny případu za 5 let.

Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru ve všech stavech E.3.a, E.3.b, E.3.c a E.3.d dochází při celkovém posouzení ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, snížení počtu potenciálních případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy. Jako nejpříznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází tunelová varianta při existenci přeložky sil. II/244 a II/610 (stav E.3.d), následuje tunelová varianta bez těchto přeložek (E.3.b), dále varianta zahloubená s těmito přeložkami (stav E.3.c) a na konci varianta zahloubená bez přeložek (E.3.a).

#### 4. Výhledový modelový stav F

Z pohledu posuzovaných výše uvedených kritérií tak lze konstatovat, že stav F je zhruba srovnatelný se stavy E, a tedy i v porovnání vůči výhledovým stavům bez záměru (C, D). Vyšší stanovený počet obyvatel obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, rušených ve spánku hlukem

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

ze silniční dopravy a vyšší počet případů kardiovaskulárních onemocnění (uvedených v tabulkové části studie Posouzení vlivu na veřejné zdraví – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023)) je ovlivněný vyšším posuzovaným počtem obyvatel v daném stavu proti stavům vztaženým k roku 2030.

*Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku – období provozu záměru – komentář k vlivu záměru v širším území hlavního města Prahy*

Pro představu o významnosti dopadu realizace záměru v širším území hlavního města Prahy bylo i v rámci podkladové akustické studie (Hluková studie, Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023) provedeno posouzení akustické situace v širším okolí záměru, a to formou porovnání změn v produkci akustických emisí na vybraných úsecích kapacitních komunikací mimo hodnocený záměr, které mohou být významně ovlivněné realizací záměru (imisi porovnání hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb takto rozsáhlého území nebylo zpracováno, pro tyto potřeby je dostačující porovnání na emisní úrovni). V akustickém posouzení byly vypočtené hodnoty z provozu silniční dopravy pro výhledové stavy E.1, E.2, E.3 se zohledněním navržených protihlukových opatření. Stav E.1 a E.2 byly vyhodnoceny pouze pro zahloubenou variantu, neboť v širším území je varianta zahloubená a tunelová z hlediska dopravního zatížení srovnatelná, což z akustického hlediska nemá vliv na prezentované výsledky.

Na základě emisního akustického porovnání lze konstatovat, že na většině kapacitních komunikací dochází ke zlepšení akustické situace (a to až o 1,6 dB (ulice Evropská), dále dojde k výraznějšímu zlepšení akustické situace např. v ulicích Radlická, Na Radosti, Poděbradská (ve stavech E.1, E.2 a E.3) a v ulicích Plzeňská, Karlovarská, Bělohorská a Patočkova (ve stavu E.3); k mírnému zhoršení (většinou o 0,1 dB, max. však do 0,2 dB) dochází ve stavech E.1 a E.2 v ulicích 5. května, Sokolská, Bělohorská a Patočkova. Po úplném dokončení okruhu, tj. ve stavu včetně úseku D0 518+519, nebylo na žádném úseku identifikováno zhoršení akustické situace v důsledku záměru).

V lokalitách, kde dochází ke zlepšení akustické situace lze tedy očekávat snížení míry rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví hlukem ze silniční dopravy, a to včetně snížení rizika navýšení výskytu kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy. V případě zjištěného navýšení emisních hodnot (ve stavech E.1 a E.2), je deklarované navýšení max. v desetinách dB (max. do 0,2 dB), toto navýšení je u hluku ze silniční dopravy subjektivně nerozlišitelné a lze je z hlediska ovlivnění míry rizika nepříznivých účinků hluku hodnotit jako nepříliš významné. Ve stavu E.3.a nebyl na posuzovaných úsecích komunikací zjištěn nárůst emisních hodnot vlivem posuzovaného záměru, posuzovaný stav E.3.a v daném případě reprezentuje stav E.3. Lze konstatovat, že v případě stavu E.3 nebude v okolí žádného z posuzovaných komunikačních úseků docházet k navýšení nepříznivých účinků hluku v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy související se záměrem D0 520. V hlukové studii byl prověřen také vliv záměru i v okolí dálnice D8, a to na základě emisního porovnání stavu bez záměru a se záměrem v úseku mezi MÚK Zdiby a MÚK Odolena Voda. Z modelových výsledků lze konstatovat, že realizací záměru nebude docházet k ovlivnění míry nepříznivých účinků hluku u exponovaných obyvatel v okolí posuzovaného úseku dálnice D8.

Na základě dostupných podkladů lze očekávat pozitivní vliv záměru na snížení akustické zátěže chráněné zástavby v okolí posuzovaných komunikací. Lze tedy vyjádřit předpoklad snížení míry rizika nepříznivých účinků hluku u exponovaných obyvatel v okolí posuzovaných komunikací v důsledku realizace záměru.

#### Vlivy na psychickou pohodu

Psychická zátěž a vyvolaný stres jsou individuálními reakcemi organismu na faktory prostředí a psychická odezva nemusí být v přímé závislosti na intenzitě podnětu. Proto lze očekávat velmi vysokou variabilitu v citlivosti mezi obyvateli, která vyplývá z genetických dispozic, momentálního zdravotního stavu, osobního přístupu k realizaci záměru atd. To také vylučuje možnost jednoznačně kvantifikovat nebo normovat psychickou zátěž. Lze pouze vytipovat hlavní rizikové faktory a snažit se je minimalizovat.

#### *Vlivy na psychickou pohodu – období výstavby záměru*

V průběhu výstavby může být ovlivnění psychické pohody pro obyvatele nejbližší zástavby po přechodnou dobu velmi znatelné, zatěžující. Jedná se zejména o objekty přímo orientované do prostoru stavby v místech bezprostřední blízkosti. Obyvatelé v přilehlých lokalitách budou obtěžováni zejména hlukem a prašností, a to z činností nejen v prostoru záměru (zemní práce, přesun hmot, výstavba mostů, MÚK, tunelů) či v jeho blízkosti (nutné přeložky komunikací), ale také přesunem materiálů z/na stavbu. Ojedinele tak může docházet i k vyššímu výskytu a pocitům rozmrzelosti místních obyvatel, a to především v době nejhluchnějších fází výstavby, např. v etapě zemních prací či betonáže a pilotáže. U bezprostředně nejbližší zástavby v zóně ohrožení (zóna dosahu možných negativních účinků výkopových prací a předpokládaného dosahu účinků trhacích prací při hloubení výkopu, při výstavbě tunelů a štol) nelze vyloučit potenciální vlivy vibrací. Na pocitové vnímání stavby může mít také dopad rozsah a míra osvětlení stavenišť, které v nočních hodinách může působit na obyvatele nejbližší zástavby (přestože samotná výstavba nebude probíhat v nočních hodinách, minimální bezpečnostní osvětlení stavenišť zachováno být musí). Činnost na stavbě je proměnná v čase a nepříznivé dopady se v průběhu výstavby mění podle prováděných prací a vzdálenosti od zástavby. Minimalizování těchto vlivů bude obsahem ZOV, vhodného harmonogramu stavebních prací a důsledným dodržováním navržených opatření ke snížení vlivů zhotovitelem. Organizace staveniště musí být řešena s ohledem na zástavbu (zejména obytnou). Obyvatelé nejbližších situovaných obytných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Budou-li ovlivnění občané dostatečně informováni o účelu a smyslu rušivé činnosti, pak jejich reakce bude příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Zároveň bude určena kontaktní osoba, na kterou se občané budou moci obrátit. Proto jsou jak v řešení samotného záměru, tak v podmínkách tohoto stanoviska stanovena opatření k minimalizaci výše zmíněných vlivů.

Významným aspektem bude doprava vytěžené zeminy a materiálů na stavbu. Pro minimalizaci tohoto vlivu bude staveništní doprava a přeprava materiálů a zemin probíhat po provizorní staveništní komunikaci v trase záměru. Pro snížení negativních vlivů na obyvatele spojených s přepravou nadbytečné zeminy bude v navazující projektové dokumentaci prověřena možnost využití železnice č. 070 Praha-Turnov, a to zejména v tunelové variantě. Dále je, a i nadále bude kladen důraz na maximální využití vytěžené zeminy v místě stavby – např. vhodné terénní úpravy v okolí záměru či v nadloží tunelů, ozeleněné protihlukové valy,



rozprostření ornice na okolní zemědělské plochy (v souladu s požadavky příslušného orgánu ochrany ZPF a vlastníků pozemků) aj. V navazující přípravě je možno rozpracovat také podněty k modelaci terénu dle Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 01/2023), která cílí na využití přebytků zeminy v místě stavby.

Při přijetí navržených opatření lze dosáhnout vysoké míry eliminace hlukového zatížení, světelného znečištění a emisí škodlivin do ovzduší s celkovým dopadem na snížení míry negativního vnímání obyvateli. Přesto však bude výstavba svým rozsahem dočasně znamenat znatelné narušení psychické pohody, zejména pro obyvatele objektů přímo orientovaných do prostoru stavby. Vlivy výstavby odpovídají významu a rozsahu stavby. Jsou vztaženy na časově omezené období, při dodržení navržených opatření budou akceptovatelné.

#### *Vlivy na psychickou pohodu – období provozu záměru*

Obyvatele ovlivněné provozem záměru lze rozdělit na dvě skupiny, první skupinu představuje obyvatelstvo zástavby situované do nejbližšího okolí záměru, což představuje okrajové městské části vnějšího pásma hlavního města Prahy a přilehlé obce. Zde se míra vlivů bude přímo odvíjet od polohy jednotlivých objektů vůči záměru. Jedná se o celkové spolupůsobení všech vlivů souvisejících s provozem nové komunikace. Obyvatelé si musí zvyknout na změnu hlukových poměrů, přičemž některé jedince mohou i podlimitní hodnoty (hluk) obtěžovat. Dále se jedná o jinou imisní zátěž, nové zdroje světelného znečištění, změnu morfologie terénu či změnu průchodnosti území. U obyvatel zástavby přímo orientované k hlavní trase, která bude vedena dnes klidovými oblastmi bez výraznějších rušivých vlivů, tak lze očekávat, že přivedení vysoce frekventované komunikace může mít negativní dopad na ovlivnění psychické pohody obyvatel. Tyto vlivy však lze ze značné míry eliminovat přijetím adekvátních opatření, která vhodně začlení novou komunikaci do okolní krajiny, změkčí její technicistní a dynamický ráz a sníží úroveň vizuálního kontaktu. Taková opatření jsou již zapracována v samotném technickém řešení a jsou součástí záměru (jedná se zejména o zahloubení nivelety trasy, zemní valy, vhodné terénní a vegetační úpravy, a v případě tunelové varianty tunelové úseky). Zeleň přispívá k celkové estetice nové stavby, a ovlivňuje tak její vnímání člověkem. Vliv zeleně na psychiku je studii dokladován uklidňující schopností barev zelených odstínů, proměnlivostí během roku apod.

Zlepšení psychické pohody nastane u druhé skupiny obyvatel podél stávající komunikační sítě, na níž po realizaci záměru dojde ke snížení dopravní zátěže, kde jsou s ní obytné objekty či objekty občanské vybavenosti v bezprostředním vizuálním, zvukovém, pachovém a pocitovém kontaktu. Tyto vlivy lze dle výsledků dopravních prognóz nejvýznamněji očekávat pro obyvatelstvo kompaktně a hustě urbanizovaných částí Prahy.

Tunelová varianta generuje významné stavební, technologické a zemní práce, oproti zahloubené variantě vykazuje dvojnásobné množství přebytků zemín, které lze již považovat za enormní, doba výstavby je předpokládána o 1 rok delší. V průběhu výstavby tak tunelová varianta bude pro své okolí oproti zahloubené variantě významně více zatěžující. Jedná se o vlivy dočasné. Ve fázi provozu však vedením trasy cca v délce 5 km v tunelových úsecích přináší významnou míru eliminace vlivů, která spočívá „ve schování stavby pod zem“. Tedy řešení s velkou mírou vizuálního, zvukového, pocitového odclonění. Jedná se o vlivy trvalé.



*Vlivy na řidiče, dopravní nehody*

Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu za účelem snížení počtu nehod, zraněných osob a úmrtí na silniční síti má nezastupitelné místo právě výstavba dálnic, přičemž Pražský okruh je v souvislosti s novelou zákona o pozemních komunikacích, s účinností od 1. 1. 2016 zařazen jako dálnice D0. Základním aspektem dálnic pro zvýšení bezpečnosti provozu je fyzické oddělení protisměrných jízdních pásů, které prakticky eliminuje možnost vzniku čelních srážek vozidel. Dalším aspektem je vyloučení všech úrovněových křížení s jinými pozemními komunikacemi a železničními tratěmi. Dálnice ve srovnání se silnicemi I. a II. třídy vykazují několikanásobně nižší počet evidovaných dopravních nehod, a tím i související počet usmrčených osob.

Míra nehodového rizika se vyjadřuje ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů). Tento ukazatel je každoročně vyhodnocován v Ročence dopravy Praha, kde je v kapitole 9.1 Dopravní nehodovost uvedeno i její rozdělení podle typu komunikace. Konkrétně v ročence 2021 byla uvedena relativní nehodovost 0,9 na Pražském okruhu, zatímco na ostatních komunikacích dosahovala hodnoty 2,4. I jiné zdroje potvrzují, dle rozdělení relativní nehodovosti podle typu komunikací, že ačkoliv Městský a Pražský okruh včetně radiál přenáší největší podíl dopravního zatížení v Praze, mají v porovnání s celopražským průměrem cca 3 x nižší relativní nehodovost.

Nerealizace záměru a setrvání nulové varianty přináší četné negativní dopady. Bez dokončení všech částí Pražského okruhu nemůže celoměstský dopravní systém (radiálně-okružní) fungovat. Absence chybějících úseků D0 má za následek každodenní kongesce páteřních komunikací na území hlavního města Prahy a při dopravní nehodě často i dopravní kolaps. Negativně se projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech města. Posuzovaný záměr bude mít na řidiče oproti nulové variantě tyto jednoznačně pozitivní vlivy, které budou dále posíleny kompletní dostavbou D0:

- Aktivní varianta výrazně přispěje k zajištění fungujícího celoměstského dopravního radiálně okružního systému.
- Zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu na páteřních komunikacích na území hlavního města Prahy, eliminace přetížení sítě místních komunikací.
- Převedení tranzitní dálkové dopravy, ochrana před nežádoucími průjezdy tranzitu a zbytným dopravním zatížením městské komunikační sítě.
- Zlepšení psychické pohody řidičů a snížení stresové zátěže při průjezdu městem, eliminace kongescí a časových zdržení, a s tím spojených škod na zdraví a majetku osob.

Z hlediska bezpečnosti provozu je méně příznivá tunelová varianta s tunelovými úseky, které vykazují zvýšenou rizikovost (stresové chování řidičů). Vzhledem k prostředí městské aglomerace jsou v blízkosti tunelových úseků umístěny MÚK, což zvyšuje nároky na provozní spolehlivost a případné objízdné trasy. MÚK Vinoř je dokonce v její části přímo v tunelu (připojovací a odbočovací pruhy), což zvyšuje riziko nehodovosti. Zároveň se zvyšuje riziko horších dopadů v případě mimořádné události (nehoda, požár), než na volné trase. V navazující přípravě bude zpracována bezpečnostní dokumentace a riziková analýza, jejíž závěry se za účelem zvýšení bezpečnosti provozu, ale i snížení rizik a řešení mimořádných událostí a nestandardních stavů, promítnou v konkrétním technickém řešení tunelů.

*Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví – závěr*

S ohledem na velký rozsah stavebních prací budou znatelné dočasné vlivy výstavby na obyvatele nejbližší zástavby. Ke snížení či kompenzaci negativních vlivů jsou již ve vlastním technickém návrhu záměru zapracována příslušná opatření, nebo jsou uložena k doplnění v rámci navazující přípravy. Při jejich přijetí lze dosáhnout vysoké míry eliminace rušivých vlivů a snížit rozsah negativního vnímání výstavby záměru obyvateli na přijatelnou míru. Dle funkce záměru a v souladu s výsledky dopravně-inženýrských podkladů jsou v souhrnu očekávány převládající pozitivní vlivy záměru, dané zlepšením dopravní situace v prostoru hustě osídleného území hlavního města Prahy. Dle závěrů provedeného posouzení lze předpokládat, že přínosy spojené s převedením tranzitní dopravy na novou dálniční komunikaci převáží nad zápory spojenými s vedením nové komunikace dnes relativně klidovým územím. Zlepšení situace lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže, což je zejména kompaktní intenzivně urbanizované území Prahy. Naopak zhoršení lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy, a zároveň v území, kudy je nová komunikace trasována, tj. po okraji vnějšího pásma pražské aglomerace. Samotná trasa nové komunikace je v převažující délce vedena mimo zástavbu sídel.

Negativní vlivy se budou projevovat zejména lokálně v nejbližším okolí záměru, nejcitelněji zejména v rovině pocitového vnímání nové komunikace. Vlivem záměru lze v hodnocené oblasti očekávat jisté zvýšení míry zdravotního rizika, kde je v rámci vlivů ze znečištění ovzduší predikován výskyt nových případů sledovaných zdravotních účinků nanejvýš v řádech setin.

Souhrnně lze z hlediska vlivu z expozice hluku k jednotlivým výhledovým stavům konstatovat následující:

- pouze ve stavu E.1 v obou variantách dochází při realizaci záměru při celkovém posouzení k navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem či vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, a to max. v řádu desítek obyvatel, navýšení počtu potenciálních případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy je pro tento stav (pro tři katastrální území) indikováno v jednotkách případů za 5 let. Jako příznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází pro výhledový stav E.1 varianta tunelová.
- realizaci záměru ve stavu E.2 v obou variantách dochází při celkovém posouzení ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, snížení počtu potenciálních případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy. Jako příznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází výhledový stav pro výhledový stav E.2 varianta tunelová.
- realizaci záměru ve všech stavech E.3.a, E.3.b, E.3.c a E.3.d dochází při celkovém posouzení ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy, vysoce rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy, snížení počtu potenciálních případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku hluku ze silniční dopravy. Jako nejpříznivější z hlediska posuzovaných kritérií vychází tunelová varianta při existenci přeložky sil. II/244 a II/610 (stav E.3.d), následuje tunelová varianta bez těchto přeložek (E.3.b), dále varianta zahloubená s těmito přeložkami (stav E.3.c) a na konci varianta zahloubená bez přeložek (E.3.a).
- stav F je zhruba srovnatelný se stavy E, a tedy i v porovnání vůči výhledovým stavům bez záměru (C, D). Vyšší stanovený počet obyvatel obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy,

rušených ve spánku hlukem ze silniční dopravy a vyšší počet případů kardiovaskulárních onemocnění je ovlivněn zejména vyšším posuzovaným počtem obyvatel v daném stavu proti stavům vztaženým k roku 2030.

Z hlediska vlivů záměru v rámci širšího okolí bylo na základě emisního porovnání konstatováno zlepšení akustické situace. Lze tedy vyjádřit předpoklad snížení míry rizika nepříznivých účinků hluku u exponovaných obyvatel v okolí posuzovaných komunikací v důsledku realizace záměru. Zároveň lze vlivem celkového snížení produkce emisí na hodnocených kapacitních komunikacích v širším území v souvislosti s uvedením záměru do provozu očekávat pokles koncentrací jednotlivých znečišťujících látek a s tím spojený pokles míry výskytu jednotlivých zdravotních účinků.

Z pohledu volného přístupu obyvatelstva do krajiny přinese záměr z podstaty věci zhoršení oproti referenčnímu stavu, s ohledem na navržené prostupné profily se však bude projevovat zejména na pocitové úrovni, nebude se jednat o limitující faktor. Ke snížení významu tohoto vlivu jsou dále navržena opatření pro zachování kontinuity a propojenosti cestní sítě.

Závěrem lze vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska velikosti a významnosti hodnotit jako akceptovatelné v obou posuzovaných variantách. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

#### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví*

- Dle dokumentace EIA lze při zohlednění všech jednotlivých aspektů jako příznivější hodnotit variantu tunelovou, která v tunelových úsecích, tj. přibližně v třetině délky, přináší menší vlivy na obyvatelstvo (veřejné zdraví, prostupnost územím, pocitové vnímání). Z hlediska řidičů a bezpečnosti automobilového provozu však tunely vykazující zvýšenou rizikovost vzniku mimořádných událostí se zvýšeným rizikem horších dopadů (nehoda, požár), a zároveň kladou vyšší nároky na objížděné trasy (nutno důsledně připravit technické řešení tunelů s cílem minimalizace rizik dopravních nehod a havárií a jejich dopadů.).

- Dle posudku EIA jsou uvedeny stejné závěry se současným konstatováním, že z předložených studií nevyplývají takové závěry, které by jednoznačně diskvalifikovaly z realizace variantu zahloubenou.

#### Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na ovzduší a klima byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

#### Vlivy na ovzduší

Záměr je navržen v souladu s principy definovanými Programem zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha-CZ01, který mezi klíčová opatření stanovuje dokončení Pražského okruhu.

Ve stávajícím stavu podle pětiletých průměrů ve čtvercích 1 x 1 km publikovaných ČHMÚ (za období 2017 – 2021) jsou v zájmovém území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Z hlediska širšího území výpočtové oblasti jsou splněny imisní

limity téměř všech sledovaných imisních veličin. V případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu bylo ve dvou čtvercích (1,3 % výpočtové oblasti) zaznamenáno překročení imisního limitu (nejvýše o 40 %). Koncentrace ostatních imisních veličin dosahují nejvýše 80 %. K limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se však pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů). Tato situace je typická pro většinu území hlavního města Prahy i v mnoha dalších městech v ČR.

Z rozložení imisní zátěže vyplývá, že úroveň znečištění ovzduší se bude přímo úměrně odvíjet od ovlivnění dopravního zatížení komunikací. Zhoršení lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy, a zároveň v území, kudy je nová komunikace trasována. Naopak zlepšení situace lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže.

#### *Vlivy na ovzduší – období výstavby záměru*

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ze samotné stavební činnosti a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních automobilů po okolních komunikacích využívaných jako přepravní trasy pro nákladní dopravu vyvolanou stavbou.

V přílohové části dokumentace EIA v rozptylové studii (Rozptylová studie vč. Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (Mgr. Robert Polák a Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 6/2023)) je provedeno jak imisní vyhodnocení stavebních prací, tak vyhodnocení dopravních příspěvků ze staveništní dopravy. Vyhodnocení pro období výstavby bylo provedeno na podkladě předběžného projektu ZOV zpracovaného pro potřeby dokumentace EIA, podrobné ZOV, včetně zpřesnění odvozových tras a nakládání s přebytečnými zeminami, budou předmětem navazující projektové dokumentace a dle nich bude následně aktualizována i rozptylová studie pro fázi výstavby.

#### *Imisní vyhodnocení stavebních prací*

Výpočet byl proveden pro reprezentativní zástavbu dílčích šesti úseků stavby: oblast 1 mezi Březiněvsí, Ďáblicemi a Čakovicemi; oblast 2 mezi Třeboradicemi a Hovorčovicemi; oblast 3 mezi Mírovicemi a Miškovicemi; oblast 4 od Přezletic k Vnoři, Podolance a Radonicům; oblast 5 mezi Radonicemi a Satalicemi; oblast 6 okolí MÚK Satalice. Výsledky výpočtů jsou uvedeny v kapitole 5 rozptylové studie přílohové části dokumentace EIA. Jedná se o příspěvky k denním koncentracím suspendovaných prachových částic frakce PM<sub>10</sub> a příspěvky k hodinovým koncentracím NO<sub>2</sub> ze stavebních prací. V případě hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> nebylo vypočteno možné překračování imisního limitu vlivem stavebních prací v žádné z oblastí. V případě denních PM<sub>10</sub> bylo lokálně vypočteno možné překračování imisního limitu vlivem stavebních prací. Na základě provedeného modelového výpočtu byla stanovena opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší tak, aby bylo zajištěno plnění imisních limitů ve fázi výstavby.

### *Imisní vyhodnocení příspěvků ze staveništní dopravy*

Z výsledků modelových výpočtů rozptylové studie je patrné, že příspěvky k hodinovým koncentracím oxidu dusičitého ze staveništní dopravy podél hlavních příjezdových a odjezdových tras (dálnice D8 a D10) nepřekročí u nejvíce ovlivněné obytné zástavby  $4,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Příspěvky k denním koncentracím částic  $\text{PM}_{10}$  ze staveništní dopravy u nejvíce ovlivněné zástavby nepřekročí  $1,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Imisní limity podél příjezdových a odjezdových tras záměru tak nebudou překročeny.

V souhrnu lze konstatovat, že výstavba záměru představuje dočasný zdroj znečišťující ovzduší, který může po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své okolí. Pro zajištění přijatelnosti vlivů v období výstavby jsou pro plnění imisních limitů sledovaných znečišťujících látek stanovena příslušná opatření, která jsou adresná ke konkrétním částem stavby. Tato opatření spolu s dalšími stanovenými opatřeními, která budou zapracována do samotného technického řešení záměru (progresivní stavební technologie tunelů pomocí podzemních stěn, možnost využití železniční přepravy), zajistí přijatelnost těchto dočasných, avšak vzhledem k rozsahu záměru znatelných vlivů.

### *Vlivy na ovzduší – období provozu*

Pro účely posouzení vlivů záměru na ovzduší byla zpracována již výše zmíněná rozptylová studie, jejíž součástí je také Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší. Tato studie opatření v souladu s požadavky Programu zlepšování kvality ovzduší ověřila možnosti technických a kompenzačních opatření s cílem zajistit, aby v obytné zástavbě nedocházelo k nadlimitnímu zhoršení imisní situace. V rozptylové studii je porovnávána imisní situace v zájmovém území v posuzovaných výhledových stavech. Jako modelové imisní veličiny jsou v této studii zpracovány reprezentativní veličiny pro vyhodnocení vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší: průměrné roční a maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého, průměrné roční koncentrace benzenu, průměrné roční a maximální denní koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$ , průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{2,5}$  a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

V modelových výpočtech jsou zahrnuty jak samotné zdroje znečišťování z automobilové dopravy, tak příspěvky železniční a letecké dopravy (ve výhledu včetně vlivu nové paralelní dráhy), stacionární zdroje na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje a také tzv. transfery, tedy dálkový přenos znečištění z okolních i vzdálenějších oblastí. Bylo zohledněno i okolí záměru, kde se projeví změny v intenzitách automobilové dopravy. Referenční body pokrývají plochu o rozloze cca  $122 \text{ km}^2$ . Výpočtové stavy odpovídají modelovým stavům dle dopravní prognózy, a to pro jednotlivé posuzované varianty. Vyhodnocení dopadu záměru na imisní situaci bylo provedeno pro projektový stav s odvětráním tunelových úseků pomocí portálů tunelů. Vlivy záměru na kvalitu ovzduší jsou vyhodnoceny pomocí rozdílových map, vyjadřujících změnu imisní zátěže oproti výchozímu stavu bez realizace záměru.

### *Výsledky rozptylové studie – střednědobý výhled rok 2030*

V obou modelových stavech bez záměru (stav C, stav D) pro rok 2030 lze očekávat v celé výpočtové oblasti plnění imisních limitů pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého a benzenu. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  bude



překročen jen zcela lokálně při Olomoucké a dále při D0 510. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $PM_{2,5}$  bude překročen zcela lokálně v prostoru Olomoucké, na samém jižním okraji výpočtové oblasti. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu bude překročen na území hlavního města Prahy jen lokálně (oblast Vínore a Třeboradic), na území Středočeského kraje bylo překročení imisního limitu vypočteno alespoň lokálně na území většiny obcí ve výpočtové oblasti. V případě hodinových koncentrací oxidu dusičitého nebylo vypočteno překročení imisního limitu v žádné části výpočtové oblasti. V případě denních koncentrací suspendovaných částic  $PM_{10}$  bylo překročení imisního limitu vypočteno jen lokálně podél Olomoucké, D0 510, Novopacké a Cínovecké.

Ve výhledových stavech 2030 se záměrem v obou posuzovaných variantách (tedy pro stavy E.1 zahloubená, E.1 tunelová, E.2 zahloubená, E.2 tunelová, E.3.a zahloubená, E.3.b tunelová, E.3.c zahloubená, E.3.d tunelová) byly pro jednotlivé znečišťující látky vypočteny nárůsty průměrných ročních koncentrací (detailně viz dokumentace EIA, část vlivy na ovzduší, resp. rozptylová studie v její přílohové části). Obecně lze nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací očekávat v úseku MÚK Vínore – MÚK Satalice, v případě tunelových variant pak v blízkém okolí portálů tunelu Vínore. Naopak pokles imisní zátěže byl ve všech výpočtových stavech zaznamenán zejména podél komunikací Novopacká, Kbelská, Cínovecká.

Z hlediska plnění limitů lze pro střednědobý výhled konstatovat, že:

- v případě průměrných ročních i maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého není třeba ve výhledových stavech se zahloubenou variantou očekávat překročení imisního limitu; ve výhledových stavech s tunelovou variantou bylo překročení limitu vypočteno pouze zcela lokálně v nejbližším okolí portálů tunelu Vínore, mimo oblast s obytnou zástavbou,
- u průměrných ročních koncentrací benzenu nebylo překračování imisního limitu vypočteno v žádné části výpočtové oblasti v žádném výhledovém stavu,
- překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $PM_{10}$  bylo vypočteno ve výhledových stavech se zahloubenou variantou jen v prostoru MÚK Satalice, ve výhledových stavech s tunelovou variantou pak ještě lokálně v blízkosti portálů jednotlivých tunelů, ve všech případech mimo obytnou zástavbu (pouze ve stavech E.3.a – E.3.d. byla hranice imisního limitu vypočtena na hranici rozvojových ploch),
- v případě imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic  $PM_{10}$  bylo vypočteno mírné rozšíření oblasti s překročením imisního limitu podél stávajícího úseku Pražského okruhu (D0 510) a nově podél části hodnocené komunikace D0 520 (jedná se o oblasti bez obytné zástavby), naopak podél západní části ulice Novopacká již není překračování imisního limitu zaznamenáno,
- překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $PM_{2,5}$  bylo ve výhledových stavech se zahloubenou variantou vypočteno ve stejné lokalitě jako ve výchozích stavech, v případě výhledových stavů s tunelovou variantou bylo překročení imisního limitu vypočteno kromě oblasti ulice Olomoucké také lokálně v těsné blízkosti portálů tunelu Vínore a ve stavech E.3.b a E.3.d pak i v blízkosti portálů tunelu Třeboradice (ve všech případech mimo obytnou zástavbu),
- v případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu bylo ve výhledových stavech se zahloubenou variantou vypočteno mírné rozšíření oblastí s nadlimitním zatížením oproti



výchozím stavu, patrné je to zejména v oblasti Přezletic, Podolanky a Jenštejna, v případě výhledových stavů s tunelovou variantou je rozšíření nadlimitně zasažených oblastí patrné zejména v oblasti Přezletic a Jenštejna.

#### *Výsledky rozptylové studie – dlouhodobý výhled období 2050*

V období 2050 (stavy F.3.a a F.3.c) bylo zaznamenáno plnění imisního limitu pro průměrné roční i maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého a benzenu v celé výpočtové oblasti. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> bylo překročení imisního limitu vypočteno ve výhledových stavech se zahlobenou variantou lokálně podél Olomoucké, podél D0 510, v prostoru MÚK Satalice a v oblasti Chlumecké. V případě výhledových stavů s tunelovou variantou bylo překročení imisního limitu vypočteno i v těsné blízkosti portálů tunelů. Ve všech případech se jedná o oblasti mimo obytnou zástavbu. U denních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub> ve výhledových stavech se zahlobenou variantou bylo překročení imisního limitu vypočteno podél Olomoucké, D0 510, Chlumecké, Novopacké, Cínovecké a také podél části úseků D0 520 (zejména v úseku mezi MÚK Přezletice a MÚK Satalice a v oblasti MÚK Březiněves), přičemž v nadlimitním pásmu se budou nacházet i okrajové obytné objekty, a to v oblasti Černého Mostu a Horních Počernic. V případě výhledových stavů s tunelovou variantou bylo překročení imisního limitu vypočteno podél Olomoucké, D0 510, Chlumecké, Novopacké, Cínovecké a také podél části úseků D0 520 (zejména v blízkém okolí portálů tunelů, podél povrchových úseků záměru mezi MÚK Přezletice a MÚK Satalice a v oblasti MÚK Březiněves), přičemž v nadlimitním pásmu se budou nacházet i okrajové obytné objekty, a to v oblasti Černého Mostu, Horních Počernic a také Třeboradic a Víněře (okolí portálů tunelů). V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> bylo překročení imisního limitu vypočteno v nejbližším okolí ulice Olomoucké a ve výhledovém stavu s tunelovou variantou i v nejbližším okolí portálů tunelu Víněř. Vždy se jedná o oblast mimo obytnou zástavbu. V případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu u výhledových stavů se zahlobenou variantou bylo překročení imisního limitu na území hlavního města Prahy vypočteno jen lokálně podél úseku D0 510, na území Středočeského kraje pak v zástavbě většiny obcí ve výpočtové oblasti. V případě výhledových stavů s tunelovou variantou bylo překročení vypočteno dále zcela lokálně v blízkosti portálů tunelů, v těchto případech mimo obytnou zástavbu.

#### *Výsledky rozptylové studie – posouzení na vybraných úsecích širšího území*

Jak již bylo uvedeno ve vlivech na veřejné zdraví, v rozptylové studii bylo provedeno vyhodnocení změn v produkci emisí na vybraných úsecích významných komunikačních tahů v rámci širšího území Prahy, na nichž je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací záměru (pro představu o dopadu realizace záměru je pro tyto účely dostatečné porovnání na úrovni emisí, imisní porovnání pro takto rozsáhlé území nebylo zpracováváno). V následující tabulce jsou pak uvedeny souhrnné emise znečišťujících látek pro výhledové stavy roku 2030:

Stav	Emise (t.rok <sup>-1</sup> ), B[a]P (kg.rok <sup>-1</sup> )				
	NO <sub>x</sub>	Benzen	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	B[a]P
C	871,60	11,06	1 259,74	358,26	38,00
E.1	838,49	10,98	1187,34	337,75	36,04
<b>Rozdíl (E.1 – C)</b>	<b>-33,11</b>	<b>-0,08</b>	<b>-72,40</b>	<b>-20,51</b>	<b>-1,96</b>
D	920,05	11,84	1 288,74	366,02	39,73
E.2	896,07	11,78	1238,66	351,68	38,41
E.3.a	820,82	10,98	1 123,25	318,48	34,52
E.3.b	822,03	10,99	1125,21	319,07	34,56
E.3.c	821,15	10,98	1123,61	318,61	34,54
E.3.d	822,19	10,99	1125,28	319,10	34,59
<b>Rozdíl (E.2 – D)</b>	<b>-23,98</b>	<b>-0,06</b>	<b>-50,08</b>	<b>-14,34</b>	<b>-1,32</b>
<b>Rozdíl (E.3.a – D)</b>	<b>-99,23</b>	<b>-0,86</b>	<b>-165,49</b>	<b>-47,54</b>	<b>-5,21</b>
<b>Rozdíl (E.3.b – D)</b>	<b>-98,02</b>	<b>-0,85</b>	<b>-163,53</b>	<b>-46,95</b>	<b>-5,17</b>
<b>Rozdíl (E.3.c – D)</b>	<b>-98,90</b>	<b>-0,86</b>	<b>-165,13</b>	<b>-47,41</b>	<b>-5,19</b>
<b>Rozdíl (E.3.d – D)</b>	<b>-97,86</b>	<b>-0,85</b>	<b>-163,46</b>	<b>-46,92</b>	<b>-5,14</b>

Z výsledků je zřejmé, že vlivem zprovoznění záměru je možné očekávat celkové snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek na vybraných profilech v řádech jednotek až desítek procent (lokálně až okolo 50 % na ulici Novopacká v úseku Kbelská – Budovatelská) oproti stavu bez záměru. Nejvýznamnější přínos záměru je predikován v modelovém stavu E.3, kdy je dokončen kompletní skelet Pražského okruhu, tj. posuzovaný záměr včetně navazujícího plánovaného úseku D0 519.

V porovnání mezi střednědobým výhledem roku 2030 a dlouhodobým výhledem období 2050 lze také zaznamenat celkové snížení emisí z dopravy, na kterém se podílí zejména probíhající obměna vozového parku.

#### *Opatření k minimalizaci a kompenzaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší*

Dle výsledků rozptylové studie byla vyhodnocena nutnost provedení kompenzačních opatření ve smyslu § 11 odst. 1 zákona ochrany ovzduší. Příspěvek záměru vyšší než 1 % imisního limitu v oblastech s koncentracemi nad hranicí imisního limitu (v součtu pětiletých průměrů koncentrací dle ČHMÚ a vypočteného příspěvku záměru) byl vypočten v části výpočtové oblasti pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, a to i v zastavěném území. V případě průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> bylo vlivem záměru překročení jen zcela lokální v oblastech MÚK Satalice a v nejbližším okolí portálů tunelů (u výhledových stavů s tunelovou variantou), a to mimo zastavěné území.

Přílohou rozptylové studie je proto i Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která rozpracovává požadované kompenzační opatření, a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru. Jak vyplývá z výše uvedeného, studie se

věnuje zejména snížení imisní zátěže benzo(a)pyrenu. Je nutno zdůraznit, že tato studie je zpracována jako modelová studie, která představuje možné řešení dokladující možnosti minimalizačních či kompenzačních opatřeních dosáhnout stanovených cílů kvality ovzduší, tzn. buď splnění imisního limitu nebo eliminace imisních příspěvků vlastního záměru v konkrétních oblastech, v nichž je limit v souvislosti s realizací záměru potenciálně překročen, a tím prokázat přijatelnost vlivu záměru.

V oblasti Horní Počernice – Černý Most bylo navrženo a ověřeno opatření formou realizace vegetačních bariér podél stávající komunikace D0 510 v okolí MÚK Chlumecká až po MÚK Horní Počernice (detailní parametry a umístění viz Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší). Z modelových výpočtů je patrné, že umístěním vegetační bariéry dojde v nejbližší okrajové obytné zástavbě Horních Počernic ke snížení imisních příspěvků komunikace ke koncentracím benzo(a)pyrenu o 0,02 – 0,05 ng.m<sup>-3</sup>, v nejbližší okrajové obytné zástavbě sídliště Černý Most pak o 0,02 ng.m<sup>-3</sup> (čímž dojde k naplnění podmínky redukce imisního příspěvku záměru pod minimální hodnotu, stanovenou prováděcí vyhláškou k zákonu o ochraně ovzduší, při jejímž splnění nejsou pro lokalitu vyžadována kompenzační opatření ve smyslu zákona o ochraně ovzduší).

V oblasti Vinoř – Přezletice – Podolanka – Jenštejn bylo prvním krokem porovnání rozsahu nadlimitní zátěže pro zahroubenou a tunelovou variantu záměru (jako „nadlimitní území“ bylo uvažováno území, v němž součet imisního příspěvku záměru a pětiletých průměrů koncentrací benzo(a)pyrenu za roky 2017–2021 přesahuje hodnotu imisního limitu 1 ng.m<sup>-3</sup> a současně imisní příspěvek záměru přesahuje 1 % imisního limitu). Uvažovány byly v obou případech méně příznivé výhledové stavy, tzn. E.3.a a E.3.b. V případě tunelové varianty dojde v této oblasti oproti variantě zahroubené k zásadní redukci plošného rozsahu nadlimitních hodnot, zasahujících obytnou zástavbu, a to prakticky o celou centrální část Vinoře a okrajovou zástavbu Podolanky. Nadlimitní hodnoty naproti tomu zasahují (byť velmi omezeně) okrajovou zástavbu Přezletic, kde se projevuje vliv imisních příspěvků tunelového portálu. Z podrobné analýzy provedené ve Studii opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší vyplývá, že za prvotní opatření k dosažení stanovených požadavků ochrany ovzduší v této oblasti je nutno považovat tunelové provedení stavby D0 520, při kterém je plošný rozsah území, v němž dochází k překročení imisního limitu při současné výši imisního příspěvku záměru nad 1 % limitu, podstatně menší než u zahroubené varianty. Tento závěr neimplikuje požadavek na provedení celé stavby v tunelové variantě – naopak lze konstatovat, že mimo předmětnou oblast Vinoř – Přezletice – Podolanka – Jenštejn není tunelové řešení z hlediska dosažení platných imisních limitů efektivní. V ostatních částech území je záměr veden v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby a limity jsou splněny i ve variantě zahroubené (přirozeně mimo výše popsanou oblast Horní Počernice – Černý Most, která se však již nachází mimo vlastní záměr D0 520). Požadavek na uplatnění tunelu v popisované oblasti tedy není vázán na požadavek realizace tunelové varianty jako celku. V případě odlišné kombinace variant je přirozeně možné uvažovat např. o odlišné niveletě tunelu a podobně – z hlediska ochrany ovzduší je podstatné pouze překrytí komunikace v příslušném úseku, a to jak ve variantě tunelové, tak ve variantě zahroubené.

Z modelových výsledků vyplývá, že i při uplatnění tunelu dochází k překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu v rozsáhlé části obytné zástavby Vinoře a v části Přezletic. Pro tyto lokality byla tudíž navržena dodatečná opatření k minimalizaci imisních příspěvků záměru (pro obě varianty

- tunelovou i zahloubenou), která vychází z rozboru polohy tunelu Vinoř vůči obytné zástavbě, rozboru rozložení imisních příspěvků záměru a podélného profilu tunelu:
- Prodloužení tunelu Vinoř či překrytí komunikace ve směru k MÚK Přezletice alespoň za úroveň nejbližší obytné zástavby při ulici K Podolánkám, kde v tunelové variantě dochází k výskytu nadlimitních koncentrací v důsledku imisních příspěvků tunelového portálu, tzn. cca po km 54,600.
- Prodloužení tunelu Vinoř až k MÚK Přezletice s tím, že v části úseku je možné uvažovat např. s povrchovým překrytím – trasa je v této části stále vedena v zářezu (byť mělčím) a navíc se předpokládá uplatnění protihlukových valů, případné překrytí by tak bylo možné realizovat v zásadě v předpokládané úrovni koruny těchto valů (případně s mírnou úpravou nivelety).
- Při zohlednění zvýšených nároků na technické zajištění provozu tunelu, energetických nároků tunelových úseků (a s tím souvisejí dopady na klima), bezpečnost provozu, údržbu aj. zahrnuje návrh opatření také zkrácení tunelu Vinoř v jeho jižní části po cca km 57,300, kde se v jeho blízkosti nenachází obytná zástavba.

V souhrnu je nutno konstatovat, že k naplnění požadavku na nepřekročení imisního limitu nebo redukcí imisního příspěvku záměru pod úroveň limitu nejvíce přispívá prodloužení tunelu Vinoř po MÚK Přezletice (cca po km 53,900) bez odvětrání tunelu vzduchotechnickými výdechy. Zkrácení v jižní části tunelu pak v žádné variantě nezpůsobí výskyt nadlimitních hodnot v této části území. Jak je výše uvedeno, existence překrytí či tunelu Vinoř s dodatečnými opatřeními je z hlediska naplnění uvedených požadavků nezbytná také v zahloubené variantě.

Realizovat kompenzační opatření je dle modelových výsledků Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší nutné pouze pro oblast Vinoř – Přezletice – Podolanka – Jenštejn. Při uplatnění výše popsaných opatření k minimalizaci vlivů záměru formou prodloužení tunelu Vinoř po MÚK Přezletice, resp. jeho novém začlenění v rámci zahloubené varianty (ať již formou překrytí či zahloubení nivelety) – jakožto opatření, které nejvíce redukuje rozsah „nadlimitního“ území – bylo nadále identifikováno překročení limitu spolu s imisním příspěvkem přesahujícím 1 % limitu v obytné zástavbě na území Vinoře a Přezletic, v jiných oblastech nebylo překročení imisního limitu v obytné zástavbě identifikováno. Jako kompenzační opatření je navržena výsadba sídelní zeleně (příp. alternativně obměna topných systémů v domácnostech).

Lze shrnout, že uvedená studie dokladuje možnosti pro snížení a kompenzaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší tak, aby vlivy záměru byly na přijatelné úrovni. Jeví se jako evidentní, že při důsledném přístupu je dosažení stanovených cílů kvality ovzduší, tzn. buď splnění imisního limitu nebo eliminace imisních příspěvků vlastního záměru v konkrétních oblastech, v nichž je limit v souvislosti s realizací záměru potenciálně překročen, možné. Konkrétní technická řešení se budou v budoucím období vyvíjet, a to jednak dle zpřesňování technického řešení záměru v navazující projektové přípravě, ale také dle aktuálního vývoje kvality ovzduší v území.

Imisní zátěž území benzo(a)pyrenem se soustavně snižuje – za období 2014-2017, tzn. pouze o 3 roky dříve, dosahovaly jeho roční koncentrace v modelové oblasti až  $1,5 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$  a hodnoty nižší než  $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$  se vyskytovaly jen v cca 16 % čtverců. Lze očekávat, že tento trend bude přinejmenším pokračovat. V současné době již byla schválena revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$  a  $\text{NO}_2$ , a to u průměrných ročních koncentrací na

polovinu, naopak limit pro benzo(a)pyren ponechává na stávající úrovni. Ve fázi další přípravy záměru bude pravděpodobně nutno orientovat se spíše na dosažení imisních limitů pro uvedené tři polutanty, zatímco imisní limit pro benzo(a)pyren již může být v té době v celém území dosažen. Popsané principy, přístupy a metodické postupy však bude možné uplatnit zcela shodně, či dokonce s ještě větším potenciálem, neboť na rozdíl od benzo(a)pyrenu lze u dalších tří látek efektivně uplatnit větší rozsah minimalizačních i kompenzačních opatření.

### Vlivy na klima

Přílohou částí dokumentace EIA je samostatná studie Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 6/2023). Tato studie hodnotí vlivy záměru na klimatický systém Země a lokální klimatické poměry, jakož i potenciální dopady klimatické změny na uvedený záměr. Ve studii je vyhodnocen vztah záměru k cílům a opatřením, obsaženým v národních a regionálních strategických dokumentech reagujících na změnu klimatu. Tyto dokumenty lze rozdělit do dvou oblastí. Strategie ochrany klimatu (mitigační strategie) si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů. Současně je však nutno se nadcházejícím dopadům změny klimatu postupně přizpůsobovat a k tomuto účelu směřují strategie adaptační. Vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako neutrální až mírně negativní, což je dáno produkcí emisí skleníkových plynů (viz níže). Dílčí odchylky představují mírné přínosy či nevýhody v obou směrech – jedná se např. o pozitivní vliv na plynulost a bezpečnost dopravy či vytvoření podmínek pro případné výkonové zpoplatnění a negativní vliv ve smyslu zvyšování atraktivity silniční dopravy. Obdobně i ve vztahu k adaptačním opatřením má projekt vztah zejména neutrální (u těch opatření, které se jej netýkají), v některých případech pak mírně negativní či mírně pozitivní. Pozitivně je hodnocen soulad s opatřeními směřujícími ke zvýšení plynulosti dopravy či vytvoření podmínek pro rozvoj veřejné hromadné dopravy. Mírně negativně je hodnocen aspekt nárůstu zpevněných ploch a s tím spojeného zvýšení povrchového odtoku a vztah k ekologické stabilitě území.

Vlastní vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změn klimatu na záměr vychází zejména z Technických pokynů Evropské komise k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021 – 2027, metodika hodnocení však byla rozšířena na základě doporučení Ministerstva dopravy v oblasti zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně. Nejprve je provedeno posouzení uhlíkové stopy, tzn. emisí skleníkových plynů v souvislosti s realizací záměru. Další části jsou pak věnovány vlivům na lokální klimatické poměry a zhodnocení rizik, spojených s klimatickými změnami, z hlediska jejich vlivu na uvedený záměr, toto hodnocení je založeno na principu identifikace rizik a jejich bodového ohodnocení z hlediska pravděpodobnosti výskytu a závažnosti dopadu.

Pro potřeby posouzení uhlíkové stopy byl zpracován výpočet emisí skleníkových plynů (tzv. CO<sub>2</sub> ekvivalent) z automobilové dopravy na hodnocené stavbě D0 520 a okolní komunikační síti v širším území pražského regionu k roku 2030. Výpočty byly provedeny pro osm stavů uspořádání komunikační sítě, z čehož jsou ve vztahu k hodnocenému záměru dva stavy „nulové“ a šest „aktivních“. Výsledný nárůst emisí se pohybuje na úrovni cca 27 – 82 kt/rok, což představuje zvýšení emisí z dopravy v řešeném regionu o 0,6 – 1,8 %. Jedná se o nárůst, který odpovídá délce a kapacitě záměru a v kontextu jiných (zejm. stacionárních) zdrojů emisí jej lze



považovat za akceptovatelný. Vypočtené emisní hodnoty jsou z více důvodů poměrně výrazně na straně bezpečnosti: nebyl zohledněn nárůst podílu nízkoemisních a bezemisních vozidel ani snižování měrných emisí vozidel v rámci daných paliv, není zohledněna regulace dopravy v Praze po zprovoznění D0 atd. Při zohlednění těchto aspektů lze očekávat rozdíly emisí na úrovni spíše nižších desítek kt CO<sub>2</sub> ekvivalentu ročně.

S ohledem na skutečnost, že rozdílové hodnoty emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu přesahují 20 kt/rok, byl dále v souladu s Technickými pokyny proveden výpočet pomocí stínové ceny uhlíku, výsledná hodnota se pohybuje na úrovni 3,4 – 10,4 mil. EUR ročně. Dalším krokem je ověření kompatibility s důvěryhodným směrem vývoje k celkovým cílům snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050. V tomto případě lze konstatovat, že předpoklad snižování emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy v časovém horizontu do roku 2050 lze považovat za zcela důvěryhodný, avšak v souladu s evropskými politikami se tento vývoj odehrává vesměs mimo oblast silniční infrastruktury, a to zejména v segmentu obměny vozového parku. Potenciál hodnoceného záměru přispět k dosažení uvedených cílů je značně omezený. Realizace okruhu může částečně přispět ke snižování emisí jednak vytvořením objízdných tras a umožněním omezení dopravy na území Prahy a částečně též pomocí vhodných opatření v rámci vlastní stavby či staveb navazujících.

Kromě přímých emisí bude záměr spojen i s produkcí tzv. nepřímých emisí skleníkových plynů, vznikajících mimo vlastní prostor záměru v souvislosti s jeho existencí. Jedná se např. o emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby, emise spojené se spotřebou elektrické energie při provozu komunikace, emise spojené s údržbou komunikace, s nakládáním s odpady a odpadními vodami apod. Lze předpokládat, že v době zprovoznění záměru budou mít dominantní podíl emise přímé, ve vzdálenějším výhledu pak však budou pravděpodobně hlavní roli přebírat nepřímé emise spojené se zajištěním výroby elektrické energie pro provoz elektromobilů (jedná se však o relativní vyjádření ve vztahu k dlouhodobým nepřímým emisím, elektromobily bude třeba nabíjet pro jejich provoz tak jako tak a to bez ohledu na to, zda budou následně využívány v centrech měst, na posuzovaném záměru nebo širší dopravní síti).

Samostatně jsou hodnoceny též přímé emise z realizace záměru, tzn. emise produkované při výstavbě záměru. Vlivy fáze výstavby na klimatický systém byly vyhodnoceny jako velmi málo významné, a to jak s ohledem na časově omezené působení, tak i vzhledem k celkové výši emisí.

Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírné (nízké až střední riziko), a to zejména s ohledem na prostorové měřítko dopadu. Vybudování nové komunikace bude sice představovat zásah do území s řadou lokálních vlivů, které se však projeví pouze v bezprostřední blízkosti komunikace. Typicky se jedná zejména o vlivy zpevněných ploch (zejm. zvýšení teplotních extrémů). Ve vzdálenosti řádově jednotek až nižších desítek metrů však již bude ovlivnění nerozpoznatelné.

Dále byla posuzována zranitelnost a odolnost projektu vůči zjištěným rizikům spojeným se změnou klimatu (mimo jiné i předpoklad častějšího výskytu extrémních jevů v podobě přívalových dešťů ve vztahu k potenciální ohroženosti půd vůči vodní erozi – záměr je středně citlivý na povodně/přívalové povodně i půdní erozi, míra zranitelnosti záměru je však v tomto ohledu nízká). Z výsledků analýzy rizik vyplynulo zvýšené riziko pouze pro dva faktory, a to



extrémně vysoké teploty a dlouhodobé sucho (ve vztahu k vegetačním výsadbám). Je však nutno uvést, že i pro tato rizika byl výsledný dopad posouzen jako malý, přítomnost rizika je daná v zásadě jen pravděpodobností výskytu daných jevů – v obou případech se jedná o faktory, které se v území pravděpodobně vyskytnou, a v rámci projektu je nutno na ně reagovat, byť očekávaný dopad směrem k projektu není významný. Rizika spojená s extrémně vysokými teplotami se mohou projevit poškozením vozovky, případně stavebních objektů a dále vlivy na řidiče, zejména ve spojení s kongescemi. Dlouhodobá sucha mohou vést k poškození či úhynu vysazené vegetace.

Na základě provedených analýz pak byla jak v samotném technickém řešení záměru, tak v podmínkách tohoto stanoviska uložena příslušná opatření ve vazbě k jednotlivým okruhům hodnocení, tzn. ke snížení uhlíkové stopy záměru, zmírnění jeho lokálních vlivů a zvýšení jeho odolnosti vůči projevům klimatické změny. Ke snížení uhlíkové stopy lze přispět např. minimalizací dopadů do struktury tras pro bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravu či výsadbou dřevin se schopností zachytu uhlíku. Vhodná výsadba dřevin spolu s protierozními opatřeními přispěje též k redukci lokálních vlivů stavby. Odolnost vůči rizikům spojeným se změnou klimatu zahrnuje zejména použití vhodných stavebních materiálů (zejm. odolných vůči vysokým teplotám) a zajištění dostatku vody na zálivku vegetace pro případ dlouhodobého sucha.

Z pohledu klimatických změn, a to jak vlivu záměru na klima, tak vlivu klimatu na záměr, vychází lépe hodnocení u varianty tunelové, a to z důvodu menšího rozsahu zpevněných ploch, menšího povrchového odtoku i většího podílu vegetace v zájmovém území. Při porovnání variant záměru, platí, že:

- Z hlediska produkce přímých emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu ve fázi provozu se jako mírně příznivější projevuje varianta tunelová. Srovnání výpočetních stavů E.3.b a E.3.a, resp. E.3.d a E.3.c ukazuje, že ve stavech s tunelovou variantou (E.3.b, E.3.d) jsou vypočtené emise cca o 1,9, resp. 2,4 kt/rok nižší. Rozdíl však není významný, činí cca 2 – 3 % z celkového nárůstu emisí vlivem realizace záměru.
- Naproti tomu produkci nepřímých emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu je nutno předpokládat výrazně nižší ve variantě zahloubené. I bez přesnější kvantifikace lze konstatovat, že nejvýznamnější složkou nepřímých emisí bude pokrytí energetických potřeb tunelů, které jsou v rámci záměru uvažovány pouze ve variantě tunelové.
- Rovněž z hlediska produkce přímých emisí ve fázi výstavby se jako příznivější projevuje varianta zahloubená, jakkoli emise z fáze výstavby nejsou pro posouzení záměru rozhodující.
- V souhrnu tak lze konstatovat, že z hlediska posouzení uhlíkové stopy je za příznivější nutno považovat variantu zahloubenou, a to zejména s ohledem na předpokládanou podstatně vyšší spotřebu energie související s provozem tunelů, při současných nepříliš významných rozdílech v přímých emisích CO<sub>2</sub> ekvivalentu a s přihlédnutím k nižším emisím během realizace stavby.
- Z hlediska vlivu na lokální klimatické poměry se naopak jeví jako výrazně příznivější varianta tunelová, a to vzhledem k podstatně nižšímu rozsahu zpevněných ploch a velikosti odtoku srážkových vod.

Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru souhrnně hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, což je dáno produkcí emisí skleníkových plynů. Výsledný nárůst emisí lze považovat

za akceptovatelný. Dílčí odchylky představují mírné přínosy či nevýhody v obou směrech – jedná se např. o pozitivní vliv na plynulost a bezpečnost dopravy či vytvoření podmínek pro výkonové zpoplatnění a negativní vliv ve smyslu zvyšování atraktivity silniční dopravy. Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírné.

#### *Vlivy na ovzduší a klima – závěr*

Pro zajištění přijatelnosti vlivů v období výstavby jsou pro plnění imisních limitů sledovaných znečišťujících látek stanovena příslušná opatření, která jsou adresná ke konkrétním částem stavby. Tato opatření spolu s dalšími stanovenými opatřeními, která budou zapracována do samotného technického řešení záměru (progresivní stavební technologie tunelů pomocí podzemních stěn, možnost využití železniční přepravy) zajistí přijatelnost těchto dočasných, avšak vzhledem k rozsahu záměru znatelných vlivů.

Záměr je navržen v souladu s principy definovanými Programem zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha-CZ01, který mezi klíčová opatření stanovuje dokončení okruhu. Z hlediska širších vztahů lze konstatovat, že úroveň znečištění ovzduší se bude přímo úměrně odvíjet od ovlivnění dopravního zatížení stávajících komunikací. Zhoršení lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy, a zároveň v území, kudy je nová komunikace trasována. Naopak zlepšení situace lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže, což je zřejmé z porovnání produkce emisí znečišťujících látek na vybraných úsecích, které představují v rámci širšího území Prahy významné komunikační tahy, na nichž je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací záměru.

Provozem předkládaného záměru vznikne v zájmovém území nový zdroj znečištění ovzduší. Dle modelových výpočtů lze nejvyšší nárůsty znečišťujících látek očekávat v úseku MÚK Vinoř – MÚK Satalice, v případě tunelové varianty pak v blízkém okolí portálů tunelu Vinoř. Z hlediska plnění limitů lze pro střednědobý výhled konstatovat, že v případě průměrných ročních i maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého a ročních koncentrací benzenu není třeba očekávat překročení imisního limitu, pouze ve variantě tunelové lokálně dochází k překročení maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> zcela lokálně v nejbližším okolí portálů tunelu Vinoř, mimo oblast s obytnou zástavbou. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> byl překročen v prostoru MÚK Satalice, u tunelové varianty také v blízkosti jednotlivých portálů (vše mimo obytnou zástavbu). Pro denní koncentrace PM<sub>10</sub> bylo vypočteno mírné rozšíření oblasti s překročením imisního limitu podél úseku D0 510 a nově podél části hodnocené komunikace D0 520 (oblasti bez obytné zástavby). Naopak podél západní části ulice Novopacká již není překračování imisního limitu zaznamenáno. Pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> nedochází ve variantě zahloubené ke změně oproti variantě nulové, ve variantě tunelové je překročení imisního limitu vypočteno těsně v blízkosti portálu tunelu Vinoř a ve stavech E.3.b a E.3.d také v blízkosti portálů tunelu Třeboradice (vše mimo obytnou zástavbu). V případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu bylo vypočteno mírné rozšíření oblastí s nadlimitním zatížením oproti nulové variantě zejména v oblasti Přezletic a Jenštejna, v případě varianty zahloubené také v oblasti Podolanky.

Dle výsledků rozptylové studie byly modelovou studií ověřeny možnosti opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, které lze zapracovat do samotného řešení záměru. Na to

navazuje návrh kompenzačních opatření v podobě překrytí či tunelu Vinoř a kompenzačních výsadeb sídelní zeleně. Modelové prověření ukázalo, že při důsledném přístupu je dosažení cílů kvality ovzduší, tzn. buď splnění imisního limitu nebo eliminace imisních příspěvků vlastního záměru v konkrétních oblastech, v nichž je limit v souvislosti s realizací záměru potenciálně překročen, možné.

Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, výsledný nárůst emisí lze považovat za akceptovatelný.

Vlivy záměru na ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit v obou variantách jako akceptovatelné. Umístěním vysoce frekventované komunikace do území nelze obecně předpokládat neovlivnění kvality ovzduší. Opatření ke snížení vlivu záměru na ovzduší a klima jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska. Při dodržení těchto opatření nebudou vlivy na ovzduší a klima významné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s hodnocením vlivů na ovzduší a klima uvedeným v dokumentaci za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší pro etapu výstavby a provozu formulovaných v podmínkách závazného stanoviska. Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší jako jedno z možných opatření prověřovala také možné zkrácení tunelu Vinoř v jižní části cca po km 57,300 (viz výše), protože se zde nenachází zástavba a tunelové vedení zde z hlediska obyvatel pozbývá smyslu. Zpracovatel posudku sice s uvedeným konstatováním ve vztahu k omezování imisní zátěže souhlasí, jak však vyplývá z migrační studie, realizace tunelu Vinoř je pro zajištění prostupnosti živočichů vhodnějším řešením za předpokladu, že po ukončení výstavby a přesypání tunelu budou vytvořeny v prostoru nad tunelem vhodné biotopy – remízy, úkryty v podobě hald kamení, kmenů, pařezů stromů atp.), čímž se podpoří využitelnost tohoto území pro pohyb živočichů. Proto zpracovatel posudku nenavrhuje zkrácení tunelu v úseku od km 57,300 do km 57,900.

#### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na ovzduší a klima*

- Dle dokumentace EIA znamená tunelová varianta zcela lokálně zvýšení příspěvků dopravy v okolí portálů jednotlivých tunelů, mimo obytnou zástavbu. Z hlediska zasažení obytné zástavby průměrnými ročními koncentracemi jednotlivých znečišťujících látek je tato varianta celkově příznivější. Z hlediska vlivů na klima je porovnání variant ambivalentní: tunelová varianta je šetrnější vůči klimatu v bezprostředním okolí stavby, bude však pravděpodobně spojena s vyššími vlivy na klimatický systém jako celek.

- Dle posudku EIA jsou uvedeny stejné závěry se současným konstatováním, že vypočtené příspěvky k imisní zátěži ve variantě zahloubené nedosahují takových hodnot, které by, při realizaci kompenzačních opatření (nezbytných v obou variantách) jednoznačně případně vylučovaly i realizaci zahloubené varianty. Z hlediska vlivů na klima je v posudku mírně preferována varianta tunelová, protože z hlediska lokalizace lze jako významnější považovat aspekty směřující ke zmírnění lokálních vlivů tunelové varianty a zvýšení odolnosti vůči klimatickým změnám (menší nároky na ZPF, menší rozsah zpevněných ploch, nižší objem vznikajících srážkových vod z tělesa komunikace). Rozdíly mezi preferovanou tunelovou variantou a variantou zahloubenou z hlediska vlivů na klima však nevylučují z realizace ani variantu zahloubenou.

### Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

#### Vlivy na hlukovou situaci

Komunikace působí jako liniový zdroj hluku. V hlukové studii přílohou části dokumentace EIA (Hluková studie (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 5/2023)) je posouzení výhledové akustické situace v zájmovém území provedeno v souladu s § 77 zákona o ochraně veřejného zdraví pro stávající chráněnou zástavbu. Z hlukových map hlukové studie je pak možné vyčíst, jaká je předpokládaná akustická situace v místech, kde je možné z hlediska územního plánu umístit v budoucnu např. chráněnou zástavbu.

#### *Vlivy na hlukovou situaci – období výstavby záměru*

Výstavba složitých stavebních objektů (mosty, tunelové úseky, aj.) a nutnost odvozu velkého objemu nadbytečných zemin budou dočasným, avšak znatelným vlivem zhoršující akustické poměry v okolí nejbližší zástavby. Lze očekávat ovlivnění akustické situace v důsledku jak samotné stavební činnosti na staveništi, tak v důsledku navýšení dopravy po veřejných komunikacích využívaných jako přepravní trasy pro nákladní dopravu vyvolanou stavbou. V hlukové studii je provedeno vyhodnocení hluku ze stavební činnosti na staveništi i z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti, a to na podkladě předběžného projektu ZOV zpracovaného pro potřeby dokumentace EIA. Odvoz přebytečné zeminy bude zajištěn v trase stavby a dále po dálnici D8 nebo dálnici D10 a dále po navazující páteřní síti komunikací. Pro přepravní trasy byla stanovena intenzita 57 nákladních vozidel za 1 hod, tj. 57 příjezdů a 57 odjezdů za 1 hod, která vychází z tunelové varianty stavby D0 520 a je vyšší oproti variantě zahluobené. Pro trasu staveništní dopravy po dálnici D8 byla prověřena varianta počtu nákladních automobilů 112 nákladních vozidel za 1 hod, která vychází z teoretického možného souběhu stavebních prací se stavbou navazujícího plánovaného úseku D0 519. Podrobné ZOV, včetně zpřesnění odvozových tras a nakládání s přebytečnými zeminami, budou předmětem navazující projektové dokumentace a dle nich bude aktualizováno akustické posouzení pro fázi výstavby.

V hlukové studii byly stanoveny kontrolní výpočtové body, u kterých se na základě výpočtu předpokládá největší zatížení hlukem ze stavební činnosti a staveništní dopravy v jednotlivých částech výstavby. Pro zajištění plnění hygienických limitů jsou pro období výstavby navržena dočasná protihluková opatření – omezení doby nasazení a počtu stavebních strojů a návrh dočasných mobilních protihlukových stěn (dále také jen „PHS“) (detailní popis a umístění jsou uvedeny v hlukové studii). Tato opatření budou nezbytná zejména v okolí MÚK Třeboradice, MÚK Vínůň a v ulici Pražská v Mírovicích i ulici Pražská v Podolance.

Z vypočítaných ekvivalentních hladin akustického tlaku A ze stavebních prací (a to jak zemních prací, tak i ze stavebních prací v rámci betonových konstrukcí mostů, tunelů i provádění konstrukčních vrstev vozovek) je patrné, že ve všech kontrolních výpočtových bodech v nejbližším okolí stavby je s navrženými opatřeními splněn hygienický limit pro hluk ze stavební

činnosti v době 7:00-21:00 ( $L_{Aeq,14h} = 65$  dB) pro všechny etapy výstavby. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ( $L_{Aeq,16h}$ ) na okolní komunikační síti pro modelové stavy C a D bez a s provozem staveništní dopravy se v denní době pohybují od 50,0 dB do 64,4 dB. V případě, že dochází k navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A oproti stavu bez staveništní dopravy, není překročen příslušný hygienický limit z provozu silniční dopravy.

#### *Vlivy na hlukovou situaci – období provozu záměru*

Vlivy záměru se budou odvíjet od ovlivnění dopravních intenzit na stávající komunikační síti i v širším území, tj. nikoliv pouze v území, kam bude záměr umístěn. V samotném zájmovém území záměru vznikne jeho provozem nový zdroj hluku. Posouzení období provozu bylo v hlukové studii provedeno pro modelové stavy dle dopravní prognózy (blíže komentované v úvodní části vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví tohoto stanoviska). Návrh protihlukových opatření v okolí záměru je proveden protihlukovými valy, PHS a dále je pro stanovené rozsahy stávajících komunikací popsána nutnost tzv. kompenzačního opatření v podobě výměny povrchů, které budou z akustického hlediska generovat nižší hlukové emise oproti stávajícím povrchům (minimální účinnost tohoto opatření je specifikována v rámci konkrétních lokalit). Návrh PHS byl dimenzován vždy na nejvyšší dopravní zatížení, kterým je na většině posuzovaných úseků Stav E.3 a Stav F.3. Tyto stavy jsou z pohledu návrhu protihlukových stěn srovnatelné. Rozsah a umístění navržených opatření je detailně uveden jak v dokumentaci EIA, tak v hlukové studii. V souvislosti s následným provozem stavby jsou v podmínkách tohoto stanoviska uložena k realizaci nebo prověření přínosu realizace ještě další protihluková opatření (nízkohlučné mostní závěry, zvukově pohltivé obklady vnitřních koncových částí tunelů apod.), která mají potenciál nad rámec modelových výpočtů dále snížit akustické emise z provozu.

Posouzení účinnosti navrhovaných protihlukových opatření (v podobě PHS a zemních valů) bylo nejprve prověřeno modelovým výpočtem pouze z příspěvků samotného záměru a přeložek stávajících komunikací, které jsou součástí stavby. Výpočet byl proveden ve výpočtových bodech (chráněných venkovních prostorech staveb) situovaných v nejbližším okolí záměru, konkrétní umístění těchto bodů a jejich popis je doložen v hlukové studii. V případě uvažování navrhovaných protihlukových valů a PHS výpočet u obou variant záměru prokázal, že nedochází v žádném posuzovaném stavu v těchto výpočtových bodech vlivem provozu dopravy na D0 520 a komunikacích, které jsou součástí záměru, k překročení hygienického limitu hluku 60/50 dB(den/noc).

Ve stejných výpočtových bodech byl dále proveden modelový výpočet pro celkovou akustickou situaci z provozu silniční dopravy (všechny zdroje silničního hluku na tyto body působící; hygienický hlukový limit je pak stanoven pro každý z bodů dle dominantní třídy komunikace, která na něj působí; podrobněji viz hluková studie). Výpočet prokázal, že v případě uvažování výše zmíněných protihlukových opatření nedochází v žádném posuzovaném výhledovém stavu, až na jeden výpočtový bod u zahluobené varianty, v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy, k překročení hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc). V tomto výpočtovém bodu (Ke\_Kaplice\_173) dochází k překročení hygienického limitu v noční době ve stavu E.3.a max. o 0,2 dB, přičemž dominantní je vliv provozu na plánované D0 520. Jedná se o rodinný dům Ke Kapličce čp. 173 a ochrana 2. NP tohoto objektu bude muset být řešena alternativními způsoby – např. zajištění větrání stavby jiným způsobem než přirozeně okny či změnou užívání stavby na nechráněný objekt.



*Celková akustická situace provozu silniční dopravy v rámci hodnoceného území*

V hlukové studii byla vyhodnocena akustická situace v kontrolních výpočtových bodech, a to jednak pro kontrolní výpočtové body u chráněných staveb v městských částech a obcích umístěných nejbližší k trase posuzovaného záměru, ale i v bodech umístěných u stávajících komunikací v Praze a ve Středočeském kraji (kde jsou na stávajících komunikacích předpokládány významnější nárůsty intenzit dopravy realizací záměru) pro posouzení změny intenzit dopravy vyvolané posuzovaným záměrem (detailní rozsah je uveden v hlukové studii). Je posouzen rozpad dopravy severním, východním a jižním směrem na komunikacích navazujících na stavbu 520.

Z vypočtených hodnot u obou variant vyplývá, že vlivem posuzovaného záměru při zohlednění protihlukových a kompenzačních opatření uvedených výše výpočtově nedochází k nárůstu hodnot v nadlimitně zatíženém území – ve stavech E.1 oproti stavu C (bez záměru) a E.2 oproti stavu D (bez záměru) kromě bodu K\_Cihelne\_40, ve stavu E.3.a/E.3.b oproti stavu D (bez záměru) kromě bodu K\_Cihelne\_40 a 9\_května\_34 a ve stavu E.3.c/E.3.d oproti stavu D kromě bodu 9\_května\_34. Ve Veleni u dvou chráněných staveb K Cihelně čp. 40 a K Cihelně čp. 53 (výpočtový bod K\_Cihelne\_40) tak dochází výpočtově k nárůstu hodnot vlivem záměru při současném překračování hygienického limitu max. o 1,3 dB, navržená protihluková opatření zde budou muset být kombinována s alternativními způsoby ochrany – např. zajištění větrání stavby jiným způsobem než přirozeně okny či změnou užívání stavby na nechráněný objekt. V Jenštejně u tří chráněných staveb 9. května čp. 34, 9. května čp. 17 a Vinořská čp. 45 (výpočtový bod 9\_května\_34) tak dochází výpočtově k nárůstu hodnot vlivem záměru při současném překračování hygienického limitu max. o 0,9 dB, navržená protihluková opatření zde budou muset být kombinována s alternativními způsoby ochrany – např. zajištění větrání stavby jiným způsobem než přirozeně okny či změnou užívání stavby na nechráněný objekt.

Lze shrnout, že vlivem posuzovaného záměru při zohlednění protihlukových a kompenzačních opatření nedochází výpočtově v aktivních výhledových stavech (E.1 až E.3) oproti stavům bez posuzovaného záměru k nárůstu hodnot v nadlimitně zatíženém území, vyjma 3 rodinných domů v Jenštejně (E.3) a vyjma 2 rodinných domů ve Veleni (E.1, E.2, E.3.a a E.3.b). Detailnější prověření těchto výpočtových bodů je uloženo v podmínkách tohoto stanoviska na základě aktualizované hlukové studie v další fázi přípravy záměru. V dlouhodobém výhledu období 2050 (stav F) nedochází v okolí navrhovaného záměru vlivem provozu dopravy na této silnici a na souvisejících navržených dopravních stavbách k překročení hygienických limitů hluku z dopravy 60/50 dB (den/noc), a to v zahloubené ani v tunelové variantě.

Dále lze konstatovat, že pro posuzované výhledové stavy stavby D0 520 dochází k výraznému zlepšení akustické situace např. v ulicích Novopacká, Kbelská a Cínovecká a dále dochází ke zlepšení akustické situace např. na komunikacích v Ďáblicích, Letňanech, Čakovících, Kbelech a Vinoři. Ke zhoršení akustické situace a k překročení hygienického limitu (o 0,1 dB ve výhledových stavech E.1 a E.2, tedy ve stavech bez 518+519) dochází u výpočtového bodu V\_Holesovickach\_1451. Ovlivněna bude oboustranná zástavba v ulici V Holešovičkách, kde je již nízkohlučný povrch položen, ochranu chráněných objektů tak bude třeba zajistit větráním staveb jiným způsobem než přirozeně okny, nebo zvolením jiného řešení ve formě výkupu staveb nebo změnou užívání staveb na nechráněné objekty. Tyto stavy však nelze považovat za cílové a pravděpodobně tak nebude třeba ani taková opatření realizovat (a to mimo jiné i s ohledem



na hodnotu o kterou je predikováno překročení hygienického limitu, i ve vazbě na přesnost výsledku výpočtu hlukové studie ve výši  $\pm 2$  dB). Pro ostatní výhledové stavy (E.3, tedy i se zprovozněním 518+519) platí, že v případech, kdy dochází k nárůstu dopravy, bylo výpočtem prokázáno dodržení příslušných hygienických limitů nebo nezhoršení akustické situace vlivem záměru.

Vliv záměru byl prověřen i v okolí dálnice D8, a to na základě emisního porovnání stavu bez záměru a se záměrem v úseku mezi MÚK Zdiby a MÚK Odolena Voda. Bylo provedeno porovnání hlukových emisí pro intenzity dopravy stanovené pro výhledový stav v roce 2030 pro posuzované stavy bez záměru (stav D) a se záměrem (stav E.3.a), tedy pro stavy, mezi kterými dochází v predikci intenzit dopravy k nejvyšším nárůstům intenzit dopravy v rámci posuzovaných stavů. Na základě provedeného výpočtu lze konstatovat, že vlivem zprovoznění záměru nedojde ke změně akustické situace z provozu dopravy na dálnici D8. Emisní porovnání hodnot je dostatečně prokazatelný způsob, neboť změna v emisní rovině se shodně promítne i do změny v imisním místě (ve výpočtovém bodě). Uvedený výpočet jednoznačně prokázal, že vlivem záměru nedojde ke změně akustické situace.

#### *Porovnání akustické emisní situace z provozu silniční dopravy na vybraných úsecích komunikací širšího území*

Jak již bylo zmíněno u veřejného zdraví a u ovzduší, za účelem vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci významně rozsáhlejšího území, byl v rámci hlukové studie proveden výpočet a porovnání hlukových emisí na vybraných úsecích významných komunikačních tahů v rámci širšího území Prahy, na nichž je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací záměru (emisní porovnání hodnot je dostatečně prokazatelný způsob, neboť změna v emisní rovině se shodně promítne i do změny v imisním místě (ve výpočtovém bodě), detailně viz hluková studie). Porovnání hlukových emisí bylo provedeno pro intenzity dopravy stanovené pro výhledový stav v roce 2030 bez záměru (stav C a D) a se záměrem (E.1, E.2 a E.3.a), tedy pro stavy, mezi kterými dochází v predikci intenzit dopravy k nejvyšším nárůstům intenzit dopravy v rámci posuzovaných stavů.

Celkově lze konstatovat, že z porovnání emisních hodnot je patrné, že na většině úseků dochází ke zlepšení akustické situace, a to až o 1,6 dB (ulice Evropská). Kromě ulice Evropské lze předpokládat výraznější zlepšení akustické situace např. v ulicích Radlická, Na Radosti, Poděbradská (ve stavech E.1, E.2 a E.3) a v ulicích Plzeňská, Karlovarská, Bělohorská a Patočkova (ve stavu E.3). K mírnému zhoršení (většinou o 0,1 dB, max. však do 0,2 dB) dochází ve stavech E.1 a E.2 v ulicích 5. května, Sokolská, Bělohorská a Patočkova. Ve stavu E.3 nebyl na posuzovaných úsecích komunikací zjištěn nárůst emisních hodnot vlivem posuzovaného záměru.

Dle provedeného výpočtu lze očekávat, že vlivem zprovoznění záměru dojde ke zlepšení akustické situace u významných kapacitně zatížených komunikací v Praze. Někde se situace téměř nezmění. Po úplném dokončení Pražského okruhu, tj. ve stavu včetně úseku D0 518+519, nebylo na žádném úseku identifikováno zhoršení akustické situace v důsledku záměru.

### Vibrace

Vibrace mohou být významným faktorem vlivu dopravních komunikací na obyvatele a hmotný majetek pouze v případech, kdy výstavba anebo provoz probíhá v přímé blízkosti zástavby. Záměr prochází ve většině své trasy územím bez zástavby.

#### *Vibrace – období výstavby*

Období výstavby nových komunikací obecně generuje určité zatížení okolí vibracemi, a to zejména při provozech těžké techniky na stavbě a nasazení stavebních strojů (vibrační pěchy, kompresory, sbíjecí kladiva, silniční frézy, vibrační válce, aj.). Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od samotného zdroje. Jedná se o vlivy dočasné, lokální, omezené na konkrétní místo stavební aktivity. U posuzovaného záměru bude zásadní výstavba tunelových úseků a odvodňovacích štol, přičemž nejvýznamnější vibrace jsou obecně způsobeny používáním trhacích prací. V tunelové variantě je délka odvodňovacích štol 10,63 km, v zahloubené variantě pouze 1,27 km.

V navazující projektové dokumentaci bude nezbytné vymezit (dle výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu, ve vazbě na technické řešení záměru a projekt trhacích prací) zónu ohrožení, jako předpokládanou zónu dosahu možných negativních účinků výkopových prací a předpokládaného dosahu účinků trhacích prací při hloubení výkopu, při výstavbě tunelů a štol. V tomto rozsahu poté následně před zahájením výstavby provést inventarizaci a geotechnickou pasportizaci objektů a navrhnout konkrétní opatření pro ochranu a zajištění stability potenciálně dotčených objektů. Při samotné výstavbě je nutno zajistit monitoring deformací zástavby v zóně ohrožení. Tento monitoring zahrne geotechnický a hydrogeologický monitoring s cílem sledovat a charakterizovat reakci masivu na stavební práce a sledování účinků na zástavbu ve stanovené zóně ohrožení. Trhací práce budou provedeny v souladu s projektem trhacích prací. Projektované hodnoty musí být ověřeny a případně korigovány seismickými měřeními. Po uvedení záměru do provozu bude provedena repasportizaci objektů v zóně ohrožení dle monitoringu deformací zástavby (výše uvedené je stanoveno jako podmínky tohoto stanoviska). Při přijetí těchto postupů a opatření lze očekávat, že potenciální vlivy vibrací z výstavby budou přijatelné.

#### *Vibrace – období provozu*

Stavební konstrukce situované v bezprostřední blízkosti komunikací mohou být zatíženy vibracemi vyvolanými projíždějícími vozidly. Kromě intenzity dopravy je pro účinky vibrací rozhodující i typ geologického podloží, a především konstrukce a statika dotčené budovy. Je známo, že dříve, než se začnou projevovat škody na konstrukci budov, bývá zaznamenáno nepříznivé působení vibrací na osoby. Překročení bezpečnostních limitů udávaných hygienickými normami zpravidla předchází tvorba trhlin a prasklin v konstrukcích.

Vibrace budou působit do vzdálenosti řádově metrů od komunikace a jejich vliv je nevýznamný. Vibrace generované dopravou jsou jen zřídka větší problém při provozu tunelu. Určitým zdrojem vibrací mohou být větráky, které musí být při svém provozu dobře vyváženy, aby se předešlo nadměrným vibracím. Nicméně jejich vibrace jen málokdy ovlivňují okolí a jejich působení je převážně omezeno na vlastní větrák. Vlivy vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na své okolí, se nepředpokládají. Přesto je však v podmínkách tohoto stanoviska

uloženo jednorázové provedení kontrolního měření účinků vibrací na objekty v nejbližším okolí záměru, dle výsledků měření následně rozhodnout o potřebě opakovaného měření a v případě zjištění nadlimitních hodnot přijmout odpovídající opatření k zajištění plnění limitů pro ochranu zdraví před nepříznivými účinky vibrací.

Pozitivní dopad přinese realizace záměru pro zástavbu situovanou podél páteřních frekventovaných komunikací na území hlavního města Prahy, kde dojde ke znatelnému snížení dopravního zatížení.

V souhrnu lze konstatovat, že s ohledem na technické řešení záměru a situování zástavby lze předpokládat, že vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý dopad na obyvatele a hmotný majetek.

### Světelné znečištění

Provoz na silničních komunikacích je zdrojem světelného znečištění ze dvou zdrojů: osvětlení komunikace (nebo dílčích objektů) a světelné reflektory automobilů (pohyblivá světla projíždějících vozidel). Oba tyto zdroje jsou relevantní zejména pro netunelové úseky. S ohledem na rozsah stavby lze uvažovat také světelné znečištění v období výstavby.

Dle technické studie bylo navrženo osvětlení celé trasy včetně MÚK. Osvětlení je zřizováno za účelem usnadnění orientace, zvýšení bezpečnosti a snížení nehodovosti. Záměr je umístěn v těsné vazbě na aglomeraci Prahy, které již v nulové variantě generuje značné světelné znečištění. Pokud by byl záměr osvětlen v celé své délce, byl by nezanedbatelným příspěvkem ke stávajícímu světelnému znečištění. Záměr již ve svém návrhu zahrnuje opatření k minimalizaci tohoto vlivu v podobě tunelů, které představují cca třetinu délky trasy. V otevřených úsecích může mít jistý clonící efekt vedení trasy v hlubším zářezu se souběžnými ozeleněnými valy (při úvaze vzrostlé zeleně). Trasa záměru vedená mimo tunelové úseky je vedena zejména volnou krajinou, vlivy na obyvatelstvo se i při zohlednění již zapracovaných opatření neočekávají.

Relevantní jsou také vlivy na noční přírodu, trasa však není kromě krátkých přechodů údolí potoků fakticky v kontaktu s přírodními biotopy. Ve stručnosti lze shrnout, že na světelné znečištění jsou nejcitlivější zejména lesní druhy netopýrů a ptáků, kteří také mohou v okolí světelných zdrojů sbírat hmyz. Právě hmyz s noční aktivitou (např. noční motýli) je ke světlu silně přitahován.

Pro minimalizaci nežádoucích vlivů světelného znečištění jsou stanovena opatření (uvedená v tomto stanovisku), která v souladu s Metodickým pokynem MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění podmiňují navazující projektovou přípravu tak, aby v rámci bezpečnostního auditu komunikace byly stanoveny ty úseky komunikací, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením, pro ostatní úseky nebude osvětlení navrhováno. Pro osvětlené úseky bude zapracována regulace s cílem šetrného osvětlení k nočnímu prostředí tak, aby co nejméně světla unikalo mimo osvětlovaný prostor.

Vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je průvodním jevem každé silniční komunikace. S ohledem na jejich dynamický a proměnný charakter, který je v klidové fázi noci velmi utlumený, jsou tyto vlivy jen mírné. Nedochozí tak např. k přitahování živočichů jako u statických zdrojů, příspěvek reflektorů aut tak není významný. Možnosti snížení vlivů osvětlení reflektory

aut jsou zároveň velmi omezené a jsou vztaženy k technickému řešení záměru. Jedná se o vedení trasy komunikace v tunelech, v zářezu, navíc s podélnými ozeleněnými svahy, které mají potenciál toto osvětlení z velké míry odclonit od okolní krajiny.

Ve vazbě na rozsah stavby je relevantní uvažovat určité vlivy také v období výstavby. Pro tuto etapu je nutné zajistit vypínání zbytečného osvětlení stavenišť v nočních hodinách (přestože samotná výstavba nebude probíhat v nočních hodinách, minimální bezpečnostní osvětlení stavenišť zachováno být musí). Zároveň je nezbytné pro osvětlení stavenišť aplikovat výše uvedené požadavky na osvětlení komunikace v době provozu. V prostoru MÚK Březiněves je relevantní uvažovat potenciální kumulativní vlivy s výstavbou navazujícího plánovaného úseku D0 519, regulativy pro osvětlení ploch zařízení stavenišť musí být přijaty pro všechny staveništní plochy v území ve vztahu k nejbližší zástavbě. Tou je zástavba MČ Březiněves, která by však měla být od přímých vlivů odcloněna vhodným umístěním plochy zařízení staveniště na protilehlou stranu Prosecké radiály.

#### *Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky – závěr*

Výstavba složitých stavebních objektů (mosty, tunelové úseky, aj.) a nutnost odvozu velkého objemu nadbytečných zemin budou dočasným, avšak znatelným vlivem zhoršující akustické poměry v okolí nejbližší zástavby. Aby tyto vlivy byly eliminovány na přijatelnou úroveň, je nutno kromě již stanovených opatření, která budou zapracována do samotného technického řešení záměru (progresivní stavební technologie tunelů pomocí podzemních stěn, či možnost využití železniční přepravy) přijmout další protihluková opatření. Výpočet hluku z výstavby prokázal, že hygienický limit pro hluk je při přijetí navržených opatření v rozsahu hlukové studie dodržen pro všechny etapy výstavby ve všech kontrolních výpočtových bodech situovaných v nejbližším okolí stavby. Protihluková opatření zahrnují mobilní protihlukové stěny a omezení doby nasazení stavebních strojů.

Vlivem zprovoznění záměru lze v hodnoceném území očekávat významnou změnu akustické situace z provozu silniční dopravy, a to přímo úměrně k ovlivnění dopravního zatížení komunikací. Zlepšení akustické situace lze očekávat na stávajících komunikacích, na kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže, což je zřejmé z porovnání emisní situace z provozu silniční dopravy na vybraných úsecích kapacitních komunikací širšího území, mimo zájmové území stavby. Naopak zhoršení akustické situace lze očekávat v okolí nově navrhované komunikace a dále v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy.

V rámci hlukové studie je proveden návrh protihlukových opatření (protihlukové stěny, protihlukové valy) a kompenzačních opatření v podobě výměny povrchů, které budou z akustického hlediska generovat nižší emise oproti stávajícím povrchům. Alternativním řešením kompenzačních opatření v podobě výměny povrchu je zajištění větrání chráněných staveb jiným způsobem než přirozeně okny, změna užívání objektů na nechráněné stavby nebo výkup objektů. Při přijetí navržených opatření jsou vlivy záměru přijatelné. Pro celé hodnocené území jsou buď splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy, nebo nedochází k nárůstu hodnot v nadlimitně zatíženém území. Výjimkou je ve stavech E.1 a E.2 ulice v Holešovičkách, kde dochází k překročení hygienického limitu o 0,1 dB a kde by bylo nutno ochranu chráněných budov řešit formou individuálních protihlukových opatření, nicméně ve

stavech E.3 zde dochází ke zlepšení akustické situace. Individuální protihluková opatření bude nutno přijmout také v zahloubené variantě ve stavu E.3.a pro ochranu chráněného objektu v Podolance (jižní okraj zástavby, Ke Kapličce čp. 173). Ve stavech bez existence přeložky II/244 se to týká také dvou chráněných staveb v ulici K Cihelně ve Veleni. Ve stavech E.3 pak dochází k nárůstu hodnot vlivem záměru při současném překračování hygienického limitu v Jenštejně u tří chráněných objektů v ulici 9. května a VINOŠKÁ, kde bude nezbytné také řešit individuální protihluková opatření.

Z hlediska vibrací nebude záměr při přijetí navržených opatření zdrojem vibrací, které by mohly mít významný nepříznivý vliv na obyvatele, hmotný majetek a životní prostředí.

Z hlediska osvětlení jsou vlivy záměru odpovídající charakteru záměru. Žádné další významné vlivy biologických a dalších fyzikálních faktorů nejsou ve vztahu k záměru známy.

V souhrnu při přijetí opatření k prevenci, snížení a kompenzaci vlivů budou vlivy záměru na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky na přijatelné úrovni, záměr ani v jedné z variant v žádném aktivním výhledovém stavu nepřináší významné negativní vlivy. Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Umístěním vysoce frekventované komunikace do území nelze obecně předpokládat neovlivnění akustické situace. Opatření ke snížení vlivu záměru na akustickou situaci jsou buď součástí záměru, nebo podmínek tohoto závazného stanoviska jak pro etapu výstavby, tak i pro etapu provozu.

*Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky*

- Dle dokumentace EIA se jako příznivější jeví tunelová varianta, při které nedochází k překračování hygienického limitu u okrajového objektu v Podolance a která celkově generuje nižší akustické zatížení svého okolí a tím i rozsah nutných protihlukových opatření. Z hlediska výhledových stavů jsou pak nejpříznivější stavy se zahrnutím přeložek silnic II/244 a II/610 při úplném dokončení Pražského okruhu. Z hlediska vlivů vibrací jsou varianty srovnatelné. V období výstavby bude o něco méně příznivá tunelová varianta, která bude generovat větší rozsah prací, které jsou zdrojem vibrací (např. ražba tunelu a dlouhých odvodňovacích štol).

- Dle posudku EIA se jako příznivější řešení jeví varianta tunelová, která generuje nižší rozsah protihlukových stěn a protihlukových valů. Zároveň při ní v žádném bodě nedochází v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy k překračování hygienického limitu. Ve variantě zahloubené je ve stavu E.3.a nutno přijmout individuální protihluková opatření pro jeden objekt v Podolance. Navíc tunelové úseky v tunelové variantě jsou s nižším akustickým zatížením okolí. Z hlediska posuzovaných výhledových stavů se jako nejpříznivější jeví stav E.3, tj. dobudování celého Pražského okruhu (včetně navazujících úseků D0 518 a 519). V tomto stavu bylo z hlediska emisních hodnot doloženo zlepšení akustické situace u významně kapacitně zatížených území v Praze, na žádném úseku nedochází ke zhoršení akustické situace (ani v ulici V Holešovičkách). Ze stavů E.3 jsou pak nejpříznivější stavy s přeložkami silnic II/244 a II/610. Z uvedeného je zřejmé, že z hlediska akustického je nejpříznivějším stavem stav E.3.d, kdy je nutno individuální protihluková opatření přijmout pouze pro několik objektů v Jenštejně. Ve vztahu k aspektu plnění hygienického limitu je patrné, že toto kritérium splňují obě varianty, i když s různým rozsahem nutných protihlukových opatření, tudíž i varianta zahloubená je z hlediska plnění hygienických limitů realizovatelná.

Z hlediska vibrací budou varianty srovnatelné. V období výstavby bude o něco méně příznivá tunelová varianta, která bude generovat větší rozsah prací, které jsou zdrojem vibrací (např. ražba tunelu a dlouhých odvodňovacích štol).

Vedení trasy ve více než 1/3 délky v tunelech předurčuje příznivější řešení z hlediska vlivů z osvětlení ve variantě tunelové. V podmínce návrhu závazného stanoviska je kromě jiného formulován požadavek, aby výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace byly přizpůsobeny okolnímu terénu. Je tedy patrné, že respektováním uvedeného požadavku by z hlediska eliminace světelného znečištění mohla být realizovatelná i zahloubená varianta.

#### Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na povrchové a podzemní vody byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

#### Vlivy na povrchové vody

Záměr je realizován v přímém kontaktu s povrchovými vodami, jedná se o Třeboradický potok a jeho dva drobné bezejmenné přítoky, Mratínský potok a Vinořský potok s přítokem Ctěnického potoka. S jinou vodní plochou není záměr v přímé kolizi, výhledově lze uvažovat plochy suchých retenčních nádrží Třeboradice a Mírovce. Povrchové vody mohou být ovlivněny v souvislosti s přímými zásahy do vodních toků (realizace mostů, výpustí, přeložek koryt) a navrhovanými úpravami jejich koryt v místech křížení s navrhovanou stavbou (v období výstavby) a také v souvislosti s odváděním srážkových vod ze zpevněných ploch vozovek do recipientů (období provozu).

#### *Vlivy na povrchové vody – období výstavby*

Při pracovních činnostech v blízkosti vodních toků či vodních ploch může docházet ke znečišťování povrchových vod stavebními pracemi v jejich blízkosti či přímo v korytech, pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení staveniště (a to formou úkapů a oplachů, nebo splachy a oplachy při dešti). Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním základních pravidel na ochranu životního prostředí, dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření.

Lze předpokládat, že i přes technická opatření zahrnující instalaci provizorních pažení či úhlových stěn a použití hydrofobních fólií zabraňujících vnosu materiálu z výstavby nových objektů, lze v místech kontaktu povrchových vod se stavbou a v navazujících úsecích níže po proudu očekávat zvržení sedimentů, zákaly od pohybu stavební techniky, úlomky stavebních materiálů, úkapy ze stavební mechanizace. Toto znečištění lze významně eliminovat přijetím standardních technologicko-organizačních opatření a dodržováním technologické kázně. V rámci ochrany vodního prostředí proti cementovým výluhům je v podmínkách tohoto stanoviska uloženo používat výhradně vodostavební beton bez příměsí.

Další potenciální vlivy na vody jsou vztaženy zejména k havarijním stavům. Pro stavbu bude vypracován plán opatření pro případ havárie, tzv. havarijní plán pro období výstavby. Výstavba bude probíhat v souladu se schválenými ZOV. Staveniště musí být vybaveno tak, aby veškeré



produkované odpadní vody byly řádně zneškodňovány a nedocházelo ke znečišťování povrchových ani podzemních vod.

S ohledem na rozsah stavby je nutno zajistit odborné nakládání s technologickými vodami, které budou v průběhu stavby vznikat v důsledku skrápění ploch zařízení staveniště, čištění mechanizace atp.

Záměr bude v kontaktu s vodními toky, které mají vymezena záplavová území (Mratínský potok, Třeboradický potok a Vinořský potok), ke zvýšeným povodňovým průtokům však může docházet při zvýšených srážkových úhrnech i na ostatních vodotečích (přítoky potoků). V tunelové variantě bude v době mimořádných srážkových událostí významně rizikové i převedení přívalových vod přes stavební jámy tunelů, které jsou vzhledem k morfologii terénu vedeny napříč svodnými údolími. Vše výše uvedené musí zohledňovat ZOV. Součástí navazující projektové dokumentace v dalším stupni bude také hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých objektů nacházejících se v záplavových oblastech. Pro období výstavby bude v dalších stupních projektové dokumentace vypracován povodňový plán stavby, který zohlední i existenci kritických bodů jako zdrojů nebezpečí povodní z přívalových srážek.

Nezanedbatelným dočasným vlivem z hlediska kvality povrchových vod je u tunelové varianty vyvolaná přeložka čistírny odpadních vod (dále také jen „ČOV“) Vinoř. Před zahájením stavebních prací musí být areál ČOV zrealizován v nové lokalitě a zprovozněn tak, aby byl schopen plnohodnotně převzít funkci stávající ČOV bez dopadu na kvalitu vody v recipientním toku. Zahloubená varianta, stejně jako u ČOV Miškovice obě varianty, vyvolají pouze dílčí úpravy, které však také musí být zrealizovány před zahájením výstavby záměru. Zásahy do ČOV a jejich řešení je stanoveno v podmínkách tohoto stanoviska.

#### *Vlivy na povrchové vody – období provozu*

Veškerá srážková voda ze zpevněných ploch komunikací bude zachycována a svedena do dešťové kanalizace, nebude nikde volně rozptýlována po terénu. Dešťové kanalizace budou vedeny ve středním dělicím pásu komunikace. Na kanalizaci jsou navrženy bezpečnostní prvky: dešťové usazovací nádrže (dále také jen „DUN“) s odlučovačem lehkých kapalin (dále také jen „OLK“) z hlediska kvalitativního a RN jako opatření pro snížení průtoků z hlediska kvantitativního. Srážkové vody z přilehlého povodí nejsou zaústěny do dálničních kanalizací, jsou zachytávány do silničních vsakovacích příkopů, případně nadzářezových příkopů a odváděny do nejbližších recipientů.

Možnosti vsakování byly prověřeny v rámci doplňujícího geotechnického průzkumu, v místech uvažovaných RN byly provedeny vsakovací zkoušky, z jejichž výsledků (detailně viz přílohá čistá dokumentace EIA – Geofaktory a hydrogeologické posouzení (Mgr. Dávid Heglas a kol., DPP Žilina, s.r.o., 11/2022)), vyplývá, že kromě RN1 jsou podmínky pro vsakování hodnoceny jako podmíněčně vhodné, místně vhodné. Realizace vsakovacích příkopů při patách svahů je možná v úsecích nad hladinou podzemní vody a v místech vhodných geologických podmínek.

Realizací záměru, který prochází krajinou s významným zastoupením zemědělské půdy, dojde k nárůstu zpevněných ploch. V důsledku rozsáhlejšího zpevnění ploch lze očekávat omezení vsaku srážkových vod s dopadem na zrychlený povrchový odtok a snižující se retenci krajiny, což může bez přijetí příslušných opatření přispívat ke vzniku lokálních přívalových odtoků. Z toho

důvodu jsou do odvodňovacího systému zařazeny RN, které zajišťují požadovanou míru ochrany recipientů. Objem retenčního prostoru bude odpovídat zvýšení odtoku ze zastavěné plochy stavby 520 a odtok z RN nebude vyšší než odtok ze zastavěné plochy dálnice před její výstavbou. Příkopy u paty násypů, nebo jejich části, které odvodňují pouze svahy dálničního tělesa, jsou vyústěny přímo do recipientu (v těchto případech, pokud by mohlo dojít k výraznému ovlivnění toku, bude snížen odtok z RN o množství vody odtékající z příkopů přímo do recipientů). Tunelová varianta bude přímo úměrně k délce tunelových úseků generovat o přibližně třetinu menší nárůsty odtoků.

Pro snížení koncentrovaného svodu vod kanalizací bude v případě tunelové varianty v navazující projektové dokumentaci podrobně rozpracováno nakládání s vodami z okolí tunelů. Bude nutné prověřit možné oddělení drenážních vod z tunelu od ostatních provozních vod a nechat tyto čisté vody odtékat bez regulace či jímání do vodotečí či do okolního terénu k zasakování dle přirozené morfologie terénu. Tyto vody mohou být po přečištění využívány také pro zásobování požární nádrže.

S ohledem na stávající situaci v povodí Mratínského a Třeboradického potoka, kde již v současné době dochází k opakování tzv. bleskových povodní, je pro Mratínský a Třeboradický potok jejich správcem (povodí Labe, s.p.) připravována investiční akce vybudování suchých RN (poldrů) Mírovice a Třeboradice, které zajistí požadovanou ochranu území před povodněmi a přinesou účinnou transformaci povodňových vln. Vzhledem k obdobné funkci poldrů a RN na odvodnění záměru (ale také navazující stavby D0 519) je pro navazující přípravu v podmínkách tohoto stanoviska uloženo zpracování komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka, která v širších vztazích mj. prověří možnost částečného přenesení transformační funkce RN na odvodnění záměru na poldry a také vyhodnotí rizika povodňových situací včetně návrhu příslušných opatření.

S ohledem na technické řešení záměru jsou vlivy záměru na kvantitativní charakteristiky recipientních vodotečí posouzeny v obou navržených variantách jako přijatelné.

#### *Dotčená povodí a vodní toky*

Záměr spadá do povodí III. řádu Labe od Jizery po Vltavu. Území je odvodňováno Třeboradickým, Mratínským, Ctěnickým a Vinořským potokem. Dotčená dílčí povodí IV. řádu jsou Třeboradický potok, Mratínský potok po soutok s Třeboradickým potokem, Mratínský potok od soutoku s Třeboradickým potokem po soutok s Líbeznickým potokem, Záhořská svodnice, Ctěnický potok, Vinořský potok od soutoku s Ctěnickým potokem po vtok do Labe a Vinořský potok po soutok s Ctěnickým potokem. Ovlivnění povrchových odtokových poměrů stavbou je pouze lokální a je způsobeno úseky zahloubenými v zářezech, podél kterých je povrchový stok sveden dle přirozené morfologie terénu k nejbližší vodoteči, nebo bude zasakován. Velikost dotčených povodí vodních toků není nijak významně zvětšována či zmenšována (max. o 4 % z celkové plochy dotčeného povodí). Trasa záměru přechází vodní toky mostními objekty či ve variantě tunelové některé z nich podchází tunely, místně jsou navrženy úsekové přeložky. V případě křížení tunely dojde k podstatnějším ovlivnění dotčených úseků toků při výstavbě, ovlivnění bude dočasné, po realizaci záměru mohou být toky navraceny do původní trasy.

Při dodržení v dokumentaci navržených opatření, uvedených i v tomto stanovisku nebude mít realizace záměru v obou navrhovaných variantách významný vliv měnící hydromorfologické charakteristiky dotčených povodí a vodních toků.

#### *Záplavová území*

Záměr je v kontaktu se záplavovým územím stanoveným pro Třeboradický, Mratínský a Vnořský potok. Záměr kříží dva vodní toky, u kterých jsou vymezena záplavová území – Vltava a Dražanský potok. K povodňovým rozlivům může docházet při zvýšených srážkových úhrnech na všech křížených vodotečích. Rozsah stanovených záplavových území musí být zohledněn při návrhu mostních objektů vč. zahrnutí plánovaných suchých poldrů Třeboradice a Mírovce (investor Povodí Labe). Mimořádné srážkové události jsou u tunelové varianty zohledněny v technickém řešení odvodňovacího systému tunelů (Třeboradice a Vnoř). Proti zaplavování tunelů při extrémních srážkách je v zářezových úsecích před portály tunelů navrženo kromě standardní středové dešťové kanalizace i samostatné odvedení srážkové vody z příkopů a přilehlých svahů zářezů. Toto trubní vedení, dimenzované na srážky do úrovně 100letých hodnot, začíná ještě před portálem tunelu patřičně dimenzovanými vpustmi, které jsou napojeny na odpovídající profil kanalizace mimo výše uvedenou středovou. Oba odpady se spojí až poté, co středová kanalizace proběhne odlučovačem a kalojemem, a společným odpadem odtékají do RN.

#### *Vlivy na jakost povrchových vod*

Systém odvodnění zahrnuje bezpečnostní prvky pro ochranu povrchových vod. Jsou navrženy DUN s OLK, které mají obecně za úkol zachytit usaditelné látky povrchového odtoku ze silnice, jednak látky vzlínající k hladině nebo odstranitelné průtokovým filtrem (nejdůležitější jsou ropné látky) a odstranit je tak z povrchového odtoku před jeho výtokem do recipientu. Odloučení nečistot probíhá sedimentací a následnou filtrací sorpčními fibroilovými filtry. V období provozu záměru musí probíhat pravidelné kontroly, údržby a čištění RN a DUN, aby se v nich zachycené polutanty nedostávaly do povrchových či podzemních vod.

Při hodnocení vlivu na kvalitu povrchových vod je třeba rozlišovat mezi vlivem běžného provozu a vlivem havárií. Pro případ havárie (zejména většího rozsahu, např. vozidla převážející nebezpečný náklad) je podmínkami tohoto stanoviska uloženo zařazení uzavíracích šoupat na kanalizaci. Při havarijním stavu na silnici (dopravní nehody) a úniku nebezpečných látek do okolního prostředí musí být provedena likvidace havarijních následků přímo v místě havárie (kapacita DUN s OLK bude navržena tak, aby zajistila celý objem cisternového vozu na svém záchytném území).

Samostatně je řešeno odvodnění tunelů. To se předpokládá přes systém šterbinových žlabů a kanalizace do nádrží znečištěných vod (akumulační jímky). Tímto systémem budou svedeny znečištěné vody při požárním zásahu v tunelu nebo nepředvídané úniky kapalin při haváriích vozidel a vody z mytí tunelových trub. Tato jímka bude sloužit také pro vodu z vozovky a pro vodu, která může do profilu tunelu vniknout při mimořádné povětrnostní situaci (nepřipouští se ani krátkodobé zatopení profilu tunelu). Znečištěné vody budou z nádrže odvázeny k odstranění oprávněnou osobou. Pokud v průběhu požáru dojde k naplnění akumulačního prostoru požární vodou, bude přítok dalších požárních vod již protékat nádrží do dešťové kanalizace dálnice (tunel Veleň) či do odvodňovacích štol od tunelů (tunel Třeboradice a Vnoř), což musí být zajištěno

přes nornou stěnu zachycující případné plovoucí znečištění. Poloha hladiny vody v nádržích bude v rámci měření a regulace sledována a přenášena do centrálního dispečinku Pražského okruhu.

V rámci podkladové koordinační vodohospodářské studie bylo provedeno posouzení koncentrací chloridů ve vodních tocích a dle těchto výsledků bylo upraveno výsledné řešení odvodnění záměru spočívající v přerozdělení odtoku z prostoru MÚK Březiněves mezi RN Ďáblice a RN2. Z důvodu dodržení kvality jakosti vod v Mratínském potoce je množství vod rozděleno v zimním období rovnoměrně cca z poloviny do DUN/RN Ďáblice a z poloviny do DUN+RN2. Provoz DUN Ďáblice bude tedy rozdělen na letní a zimní. V letním provozu budou do nádrže odváděny srážkové vody z Prosecké radiály mezi MÚK Zdiby a MÚK Březiněves a z části odvodňovaných ploch MÚK Březiněves. V zimním období se odváděné množství srážkových vod sníží o předpokládaných 50 % odvodňovaných ploch z Prosecké radiály, které se v rozdělovací komoře přeměrují do DUN+RN2. Pro takové technické řešení byly provedeny výpočty vlivu chloridů, a to i při zohlednění kumulativních vlivů s navazující stavbou D0 519 a plánovaným rozšířením D8 od MÚK Zdiby.

Pro zajištění potřebné kvality vody v Mratínském potoce za vyústěním přítoku od DUN Ďáblice je nutné v zimním období převádět část povodí Prosecké radiály do DUN+RN2 (viz výše). Bude realizována rozdělovací šachta s ovládacím mechanismem, která bude umožňovat volitelné rozdělení průtoků z Prosecké radiály do obou povodí (dle výsledků monitoringu koncentrací chloridů). Tímto řešením bude zajištěn akceptovatelný vliv zimní údržby komunikací na Mratínský i Třeboradický potok, a to i při kumulativním působení provozu se stavbou D0 519. Kvalita vody v Třeboradickém i Mratínském potoce se pohybuje ve třídě II. a III. nebo mezi těmito třídami kolísá. Čistota vody III. třídy je plně akceptovatelná.

#### *Dotčené útvary povrchových vod*

V závěrech vyhodnocení vlivů dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách, které je doloženo jako příloha dokumentace EIA, je uvedeno:

Horní a střední Labe (dále také jen „HSL“) 3060 Mratínský potok od pramene po ústí do Labe:

- Při realizaci záměru v zahloubené i tunelové variantě navrhované úpravy a zásahy do vodních toků neovlivní ekologický stav vodního útvaru Mratínský potok od pramene po ústí do Labe (HSL\_3060) z pohledu jednotlivých biologických složek kvality. Nedojde ke zhoršení ekologického stavu tohoto vodního útvaru.
- Ve vazbě na předpokládané vlivy záměru lze pro zahloubenou i tunelovou variantu celkově konstatovat, že její realizací nedojde ke zhoršení ekologického ani chemického stavu vodního útvaru Mratínský potok od pramene po ústí do Labe (HSL\_3060), a to ani z pohledu jednotlivých složek kvality a hodnocených ukazatelů.
- Opatření navržená specificky pro vodní útvar HSL\_3060 směřují ke zvýšení efektivity čištění odpadních vod a realizací záměru nebude znemožněna ani ztížena jejich implementace. Realizace záměru v zahloubené i tunelové variantě proto nebude překážkou zlepšování stavu vodního útvaru.

HSL\_2090 Labe od toku Jizera po tok Vltava:

- Při realizaci záměru v zahloubené variantě navrhované úpravy a zásahy do vodních toků neovlivní ekologický potenciál vodního útvaru Labe od toku Jizera po tok Vltava

(HSL\_2090) z pohledu jednotlivých biologických složek kvality. Nedojde ke zhoršení ekologického potenciálu tohoto vodního útvaru.

- V případě tunelové varianty bude ovlivnění úpravami vodních toků dočasné a lze očekávat, že se neprojeví na klasifikaci ekologického potenciálu vodního útvaru Labe od toku Jizera po tok Vltava (HSL\_2090). Po dokončení prací je možné očekávat rychlou rekolonizaci zasažených úseků toků vodními organismy. Nad tunely je třeba koryta toků nově vybudovat jako přírodě blízká (zohledněno v podmínkách tohoto stanoviska).
- Ve vazbě na předpokládané vlivy záměru lze pro zahloubenou i tunelovou variantu celkově konstatovat, že její realizací nedojde ke zhoršení ekologického ani chemického stavu vodního útvaru Labe od toku Jizera po tok Vltava (HSL\_2090), a to ani z pohledu jednotlivých složek kvality a hodnocených ukazatelů.
- Z opatření navržených specificky pro vodní útvar HSL\_2090 je záměr bez navržených opatření v rozporu s opatřením HSL30702434 Praha – Vinoř, Intenzifikace ČOV, rekonstrukce a výstavba Kanalizace (LA100208). ČOV Vinoř bude záměrem ve variantě zahloubené částečně zasažena, protože do jejího prostoru zasahují pilíře mostu, překračujícího Vinořský potok. Podkladové projektová dokumentace (TES) předpokládá, že bude nutno částečně čistírnu přebudovat tak, aby zůstala zachována její funkce, ale s ohledem na omezení prostoru nebude možné její další předpokládané rozšíření. V dalším stupni projektové dokumentace bude nutné hledat vhodnější řešení, které by rozšíření ČOV Vinoř umožnilo. U tunelové varianty bude prostor ČOV prakticky zcela zlikvidován a pro ČOV bude nutno hledat zcela novou lokalitu (řešení ČOV Vinoř je zohledněno v podmínkách tohoto stanoviska). V případě ostatních navržených opatření platí, že realizací v zahloubené i tunelové variantě nebude znemožněna ani ztížena jejich implementace. Lze předpokládat, že realizace záměru nebude překážkou zlepšování stavu tohoto vodního útvaru.

### Vlivy na podzemní vody

Posouzení vlivů záměru na podzemní vody je provedeno na základě hydrogeologického posouzení, které je přílohou dokumentace EIA. Z hlediska možného ovlivnění výšky hladiny a proudění podzemních vod je podstatné výškové vedení trasy D0 520, zejména pak lokalizace a hloubka zářezů, které mohou zasahovat pod úroveň hladiny podzemní vody, a v tunelové variantě také poloha a technické řešení tunelů. Pod hladinu podzemní vody budou zasahovat i další součásti stavby, bude se jednat o ražené odvodňovací štoly, které budou zajišťovat gravitační odvodnění stavby, a také základy mostních objektů. Vyvolané přeložky ostatních stávajících komunikací a polních cest jsou pouze krátké a jsou vedeny z většiny po násypu (případně po mostě) nebo v úrovni terénu, což je z pohledu možného ovlivnění podzemních vod nevýznamné.

### *Vlivy na podzemní vody – období výstavby*

Geologické a hydrogeologické poměry budou stavbou ovlivněny zejména během realizace, kdy bude nutno počítat při výkopových pracích kromě mechanického rozpojování také s trhacími pracemi v některých zářezových úsecích, při realizaci odvodňovacích štol (obě varianty), v tunelové variantě v poměrně velkém rozsahu v tunelových úsecích. Četné úseky stavebních prací jsou pod hladinou podzemní vody (dále také jen „HPV“), jedná se o zářezy, tunely a odvodňovací štoly, které se mohou stát drenážními prvky a ovlivňovat i širší okolí záměru.



Výstavba tunelů v tunelové variantě se předpokládá v otevřené stavební jámě, ražený je pouze tunel Vinoř v délce 500 m v úseku km 55,760-56,260 (ražba tunelu v tomto úseku se předpokládá pomocí nové rakouské tunelovací metody (NRTM)). S ohledem na minimalizaci záborů bude stavební jáma pažena. V případě přítoků podzemní vody bude prováděno utěsnění tak, aby se v maximální míře zamezilo poklesu HPV v okolí stavby. Výstavba tunelů je připravována a bude prováděna dle pravidel "observační metody", neboť předpověď chování tunelové konstrukce je velmi obtížná. Metoda spočívá v průběžném posuzování správnosti návrhu a jeho případné korekci v průběhu výstavby. Před započítáním stavby je třeba stanovit meze přijatelnosti chování konstrukce a pravděpodobnost, že chování konstrukce bude v těchto mezích. Proto je třeba naplánovat geotechnický monitoring, jímž se bude průběžně chování konstrukce sledovat a jež okamžitě odhalí jakékoliv předvídané či nepředvídané anomálie. Musí být vypracován plán možných opatření, která se přijmou, pokud monitoring odhalí chování konstrukce mimo přijatelné meze.

Pod hladinou podzemní vody budou realizovány také odvodňovací štol, a to v případě obou variant, přičemž délka štol v tunelové variantě je násobně vyšší (v zahluobené variantě je navrženo odvodnění štolami v délce 1,27 km, v tunelové variantě pak v celkové délce 10,63 km). Část štol bude nutno budovat ražením. V tomto případě může dojít k dočasnému ovlivnění HPV, vlastní ostění je navrženo prakticky jako nepropustné. Stejně jako u tunelů bude realizace štol prováděna dle pravidel observační metody, včetně geotechnického monitoringu.

Založením některých stavebních objektů mostů a nadjezdů, které je uvažováno hlubinné, resp. piloty vrtané do skalního podloží, bude přímo zasahováno do základních vrstev útvarů podzemních vod. Ovlivnění lze popsat pouze jako dočasné s dobou trvání po dobu výstavby, malého rozsahu v bezprostředním okolí základů.

Vysokou HPV může být ohrožena také realizace retenčních nádrží, což bude upřesněno po definitivní lokalizaci a specifikaci jejich parametrů (hloubka, tvar, suché, s dočasným zadržením) v navazující projektové přípravě.

Při realizaci tunelů bude vznikat směs technologických vod. Řešení těchto vod ve smyslu zamezení kontaminace podzemních vod bude předmětem samostatného komplexního systému nakládání s těmito vodami z hlediska jejich akumulace a následného čištění.

Nezanedbatelným dočasným vlivem na zásobování veřejným vodovodním systémem bude realizace přeložek Káranského vodovodního přivaděče, které si vyžádají příslušná ochranná a kompenzační opatření pro zajištění hromadného zásobování obyvatelstva pitnou vodou. S ohledem na skutečnost, že přeložku téhož vodovodního přivaděče vyvolá i navazující stavba D0 519, je nezbytné tyto dvě stavby v této věci koordinovat ve své přípravě, projednání se správcem vodovodu a zejména koordinovat při realizaci. Všechny nutné přeložky by na tomto přivaděči měly být realizovány současně tak, aby nedocházelo k vícečetnému odstavení tohoto důležitého zásobovacího kanálu.

#### *Vlivy na podzemní vody – období provozu*

Záměr je ve svých částech veden pod úrovní terénu v dálničních zářezech, popřípadě ve variantě tunelové v tunelech. Některé úseky zasahují pod HPV a narušují ustálený režim podzemní vody změnou odtokových poměrů podzemní vody, zejména snížením ustálené hladiny



následkem drenážního účinku stavby. Tím může být ovlivněna vydatnost zdrojů podzemní vody v dosahu ovlivnění i vodnost povrchových vodotečí.

V Hydrogeologickém posouzení (Geofactory a hydrogeologické posouzení, Mgr. Dávid Heglas a kol., DPP Žilina, s.r.o., 11/2022) v přílohové části dokumentace EIA je vyhodnocení vlivu stavby na režim podzemních vod v jednotlivých úsecích provedeno na základě velikosti očekávaného vlivu na režim podzemní vody, na zdroje podzemní vody a přeneseně i na vydatnosti povrchových toků. Za tímto účelem byly jednotlivé úseky trasy zasahující pod úroveň terénu a pod HPV podle jejich předpokládaného vlivu rozděleny do čtyř kategorií 0-3 (kategorie 0 – není očekáván žádný vliv na režim podzemní vody; kategorie 1 – je očekáván pouze zanedbatelný vliv na režim podzemní vody i na kvalitu a kvantitu vody jímané ve vodních zdrojích (zásah nevyvolá takové negativní změny, které by způsobily nebo mohly způsobit ztížené využití zdrojů podzemní vody nebo zhoršení ekologické funkce útvarů podzemní či povrchové vody); kategorie 2 – je očekáván nezanedbatelný vliv na režim podzemní vody nebo na kvalitu a kvantitu vody jímané ve vodních zdrojích (zásah může vyvolat takové negativní změny, které ztíží využití zdrojů podzemní vody, například snížením jejich vydatnosti nebo zhoršením kvality jímané vody, které ale nevylučuje pokračování ve využívání vodního zdroje; rovněž může zásah způsobit zhoršení plnění ekologické funkce útvarů podzemní či povrchové vody, ale vlastní ekologické funkce může být dále plněna); kategorie 3 – je očekáván výrazný vliv na režim podzemní vody i na kvalitu a kvantitu vody jímané ve vodních zdrojích (zásah může vyvolat takové negativní změny, které výrazně sníží nebo znemožní využití vodního zdroje nebo může způsobit takovou změnu v útvarech podzemní nebo povrchové vody, která znemožní plnění jejich ekologické funkce).

#### *Vlivy na podzemní vody – období provozu – zahloubená varianta*

U zahloubené varianty bude docházet k ovlivnění režimu podzemních vod zejména v místech, kde při provádění zakládání a zemních prací dojde k výraznějšímu zásahu do zvodně. Jedná se hlavně o zářez Z2 severně od Třeboradic, zářez Z4 jižně od Veleně a zářez Z6 mezi Radonicemi a Vinoří.

Zářez Z2 je situován v úseku trasy v km 48,000 - 50,500 a je hluboký až 9,5 m. Jižně od zářezu ve vzdálenosti 120 - 220 m bylo v doplňkovém průzkumu zdokumentováno 7 studní v Třeboradicích. 3 studny jsou situované v ulici Shoellerova (S4, S5, St-2), 3 v ulici V Pačátkách (St-4, St-5, S6) a 1 vodní zdroj (St-1) je v průmyslovém areálu firmy SaproS. Zářez Z2 vede pod HPV ve 2 úsecích: (I.) km 48,510 - 49,190 a (II.) km 49,660 - 50,050. V průběhu výstavby může dojít k snížení hladiny podzemní vody ve studnách jižně od trasy. Dle pasportizace trasy je očekáván dosah snížení na úsek I. do 5 m, na úseku II. do 35 m, při výskytu tektonicky porušených hornin max. 240 m. Trasa je situována po směru proudění podzemní vody, možnost kvalitativního ovlivnění zdrojů se neočekává. V průběhu výstavby může dojít k trvalému snížení hladiny ve zdrojích St-1, St-2, S4 a S5. Po ukončení výstavby nelze očekávat obnovení původního stavu hladiny podzemní vody. Z hlediska kategorizace vlivu zářezu Z2 je I. úsek zařazen do 1. kategorie (zanedbatelný vliv) a II. úsek do 2. kategorie (nezanedbatelný vliv). K monitoringu jsou naveženy 3 studny (St-1, S5 a St-4) - po dobu výstavby hydrogeologický monitoring.

Zářez Z4 je situován v úseku trasy v km 51,700 - 54,950 a je hluboký až 8,5 m. Zářez Z4 vede pod HPV v km 53,010 - 53,250. Při budování zářezu dojde k naražení hladiny podzemní vody a k odvodnění masivu. Dosah snížení hladiny podzemní vody je očekáván 4-8 m, při výskytu tektonicky porušených hornin max. 55 m. V blízkosti zářezu se nevyskytují zdroje podzemní vody, ovlivnění vodních zdrojů se neočekává. Trasa v km 52,300 - 52,500 prochází v blízkosti skládky TKO Veleň. Průzkumnými pracemi bylo prokázáno, že skládka nebude stavbou ovlivněna. HPV v území je zaklesnuta níže, než se předpokládalo. Z hlediska kategorizace vlivu zářezu Z4 je úsek pod hladinou podzemní vody zařazen do 1. kategorie (zanedbatelný vliv).

Zářez Z6 je situován v úseku trasy v km 55,850 - 59,620 a je hluboký až 14 m. Zářez Z6 vede pod HPV v km 56,230 - 56,600, HPV nad niveletou zářezu je max. 2,5 m. Při budování zářezu dojde k naražení hladiny podzemní vody a k odvodnění masivu. V průběhu výstavby může dojít k snížení hladiny ve studni St-18. Kvalitativní ovlivnění vodních zdrojů je málo pravděpodobné. Dosah snížení hladiny podzemní vody je očekáván do 50 m, na tektonicky porušených liniích může být dosah i několikanásobně vyšší, max. 500 m. Prameny v údolí Vinořského potoka P1 a P2 jsou dostatečně vzdálené a nebudou ovlivněny. Po ukončení výstavby nelze očekávat obnovení původního stavu HPV. Z hlediska kategorizace vlivu zářezu Z6 na režim podzemní vody je úsek pod HPV (v délce 370 m v úseku km 56,230 - 56,600) zařazen do 3. kategorie (významný vliv). K monitoringu jsou navrženy studny St-18 a St-20 a k tomu i prameny P1 a P2 v údolí Vinořského potoka - po dobu výstavby hydrogeologický monitoring.

Dle technického návrhu provedení ražených odvodňovacích štol je konstatováno, že během životnosti díla nedochází k nepříznivému ovlivňování HPV. Ražená odvodňovací štola ze zářezu Z2 k nádrži RN3 je vedena od 0,5 do 2,5 m pod HPV (nejvýraznější přítoky lze očekávat v okolí Třeboradického potoka), ražená odvodňovací štola ze zářezu Z4 je vedena trubním odpadem k nádrži RN4 místy až 3,5 m pod HPV (očekávány jsou slabé přítoky, směrem k Veleni HPV zaklesává, závěrečný úsek štoly bude pravděpodobně nad HPV). Ovlivnění vodních zdrojů oběma štolami se nepředpokládá, v případě ovlivnění hydrogeologických poměrů dojde k obnovení původního stavu oběhu podzemní vody cca do 2 let po dokončení stavby. Zářez Z6 není díky morfologii lokality odvodňován pomocí ražené štoly, pouze trubním odpadem.

K potenciálnímu vlivu plánovaných suchých RN/poldrů Třeboradice a Mírovce se upozorňuje, že poldr Třeboradice se nachází severně od zářezu Z2 v km 49,950 - 50,500. Nejvyšší záplava poldru je cca 3 m nad ustálenou HPV v oblasti zářezu Z2. V případě záplavy může do zářezu migrovat voda zejména po rozhraních jednotlivých geologických komplexů. Při budování poldru je proto navrženo důsledné utěsnění ze strany zářezu.

#### *Vlivy na podzemní vody – období provozu – tunelová varianta*

K ovlivnění režimu podzemních vod bude docházet zejména v místech, kde při zakládání a zemních pracích dojde k výraznějšímu zásahu do zvodně. Jedná se hlavně o tunely Třeboradice, Veleň a Vinoř, zářezy Z2 severně od Třeboradic, a zářez Z5 mezi tunelem Veleň a Vinoř.

Zářez Z2 je situován v úseku trasy v km 48,000 - 49,640 a je hluboký až 9,5 m, pod HPV vede od km 48,510 do konce úseku. V úseku dojde k naražení podzemní vody a odvodnění masivu. Dosah snížení HPV je očekáván 35 m, na tektonicky porušených oblastech i násobně více. V průběhu výstavby může dojít k snížení HPV ve studnách jižně od trasy. V průběhu

výstavby může dojít k trvalému snížení hladiny ve zdrojích St-1, St-2, S4 a S5. Z hlediska kategorizace vlivu zářezu Z2 je zařazen do 2. kategorie (nezanedbatelný vliv). K monitoringu jsou navrženy 3 studny (St-1, S5 a St-4) - po dobu výstavby hydrogeologický monitoring.

Tunel Třeboradice (o hloubce do 18,5 m) je situován v úseku trasy v km 49,670 – 50,990 a je celý pod HPV. Realizací tunelu dojde k přerušení přirozeného proudění podzemní vody z infiltrační oblasti. Dosah snížení HPV je očekáván do 100 m, v tektonicky porušených oblastech i násobně více. V místě křížení s Třeboradickým potokem může být dosah snížení až 120 m proti proudu. Lze tedy očekávat, že u studní dojde s vysokou pravděpodobností k významnému snížení HPV a jejich vydatnosti. V průběhu výstavby může dojít k snížení HPV ve studnách jižně od trasy (St-1, St-2, S4, S5, S8) a k dočasnému zdrénování kvartérních sedimentů Třeboradického potoka. Kvalitativní ovlivnění studní při výstavbě není vyloučeno u studní na okraji Mírovic (S9, St-6, St-7, St-8). V případě ovlivnění lze po ukončení výstavby očekávat obnovu původní hladiny podzemní vody v horizontu dvou let, v průchodu pod Třeboradickým potokem v horizontu několika týdnů až měsíců v závislosti na srážkových poměrech. Z hlediska kategorizace vlivu tunelu je zařazen do 2. kategorie (nezanedbatelný vliv), úsek přechodu pod Třeboradickým potokem délky 60 m do 3. kategorie (významný vliv). K monitoringu jsou navrženy studny St-1, S5 a St-4 a S8 – po dobu výstavby hydrogeologický monitoring.

Tunel Veleň (o hloubce do 19 m) je situován v úseku trasy v km 51,860 – 52,806 a je veden pod HPV v km 52,520 – 52,860. Dosah snížení hladiny podzemní vody je stanoven na 30 m, v tektonicky porušených oblastech i násobně více. Po ukončení výstavby lze očekávat obnovení původní hladiny podzemní vody do 2 let. Trasa v km 52,300 – 52,500 prochází v blízkosti skládky TKO Veleň. Průzkumnými pracemi bylo prokázáno, že skládka nebude stavbou ovlivněna. Hladina podzemní vody v území je zaklesnuta níže, než se předpokládalo. Z hlediska kategorizace vlivu tunelu Veleň je úsek pod hladinou podzemní vody zařazen do 1. kategorie (zanedbatelný vliv).

Zářez Z5 je situován v úseku trasy v km 52,860 – 55,190 a je hluboký až 15 m, pod HPV vede ve dvou úsecích v km 52,860 – 53,340 a v km 54,760 – 55,190. Při budování zářezu dojde k naražení HPV a k odvodnění masivu. HPV nad niveletou zářezu je od 0 do 12 m při portálu tunelu VINOŘ. Dosah snížení hladiny podzemní vody v úseku I. je stanoven na 25 m, v úseku II. na 35 m, v tektonicky porušených oblastech i násobně více. Vodní zdroj St-11 na okraji Přezletic ve vzdálenosti cca 220 m je navržen k monitoringu, jeho ohrožení se však nepředpokládá. Z hlediska kategorizace vlivu zářezu Z5 jsou oba úseky pod HPV zařazeny do 1. kategorie (zanedbatelný vliv).

Tunel VINOŘ (u hloubce do 23 m) je situován v úseku trasy v km 55,190-57,900, zaklesává při obci Podolanka, následně křížuje Ctěnický a VINOŘSKÝ potok a opět stoupá směrem na jih mezi Radonicemi a VINOŘÍ, vede pod HPV až do km 56,990. V průběhu výstavby může dojít k snížení hladiny ve zdrojích v Podolance, tamní vodní zdroje jsou využívány už jen jako užitková voda. Po ukončení výstavby by mělo dojít k obnově původní HPV. Realizací tunelu dojde k přerušení přirozeného proudění podzemní vody z infiltrační oblasti. Lze tedy očekávat, že u studní dojde s vysokou pravděpodobností k významnému snížení HPV a jejich vydatnosti. V průběhu výstavby v údolí Ctěnického a VINOŘSKÉHO potoka (úsek tunelu km 55,550 - 55,760) může dojít ke snížení HPV v objektu S15, dosah snížení podzemní vody může být až 300 m. V případě ovlivnění lze po ukončení výstavby očekávat rychlou obnovu původní HPV a průtoků

v potocích vzhledem k relativně propustnému prostředí fluvialních sedimentů a v závislosti na srážkových poměrech. V průběhu výstavby může dojít k zdrénování kvartérních sedimentů v údolí obou potoků s dopadem na vodní režim potoků. V průběhu výstavby může dojít k snížení hladiny ve studni St-18, po ukončení výstavby lze očekávat obnovení původního stavu. Prameny P1 a P2 v údolí VINOŘSKÉHO potoka pravděpodobně budou během výstavby dočasně ovlivněny, pramen P6 Velká Trhlina je dostatečně vzdálen a neměl by být ovlivněn. K monitoringu jsou navrženy studny S15, St-15, S17, S18 St-18, St-20 a prameny P1, P2 a P6 – po dobu výstavby hydrogeologický monitoring. Úsek odvodnění Korycanských pískovců je zařazen do 3. kategorie (významný vliv), úsek přechodu pod VINOŘSKÝM a CTĚNICKÝM potokem taktéž do 3. kategorie (významný vliv), zbylé úseky tunelu VINOŘ do kategorie 2 ovlivnění (nezanedbatelný vliv).

Ražená odvodňovací štola ze zářezu Z2 a tunelu Třeboradice do RN3 je vedena od 0,5 do 3,0 m pod HPV, ražená odvodňovací štola z tunelu Třeboradice do Mratínského potoka je celá vedena pod HPV, místy až 10 m, ražená odvodňovací štola ze zářezu Z5 a tunelu Veleň do RN4 je vedena místy až 8,0 m pod HPV, ražené odvodňovací štoly ze zářezu Z5 a tunelu VINOŘ do RN5 jsou celé vedeny pod HPV, místy až 10 m, pouze ražená odvodňovací štola ze zářezu Z6 do RN5 je vedena nad HPV. Ovlivnění vodních zdrojů všemi štolami se nepředpokládá (vyjma části štoly v blízkosti Veleně, kde může v průběhu výstavby dojít k ovlivnění lokálních vodních zdrojů), v případě ovlivnění hydrogeologických poměrů dojde k obnovení původního stavu oběhu podzemní vody cca do 2 let po dokončení stavby.

K potenciálnímu vlivu plánovaných suchých RN/poldrů Třeboradice a Mírovce se upozorňuje, že polder Třeboradice se nachází severně od tunelu Třeboradice v km 49,950 – 50,500. Nejvyšší záplava poldru je cca 3 m nad ustálenou HPV v oblasti tunelu. V případě záplavy může do stavební jámy migrovat voda zejména po rozhraních jednotlivých geologických komplexů. Po dobudování tunelu se nepředpokládá žádný vliv, případně zásyp tunelu může působit jako drén.

Porovnání vlivu na podzemní vody u obou variant souhrnně pro období výstavby i provozu:

Varianta	Kategorie 1 zanedbatelný vliv	Kategorie 2 nezanedbatelný vliv	Kategorie 3 výrazný vliv
zahlobená	920 m	390 m	370 m
tunelová	2340 m	2150 m	1120 m

V zahlobené variantě byl zařazen do kategorie 2 úsek zářezu Z2 severně od Třeboradic délky 390 m, který může trvale ovlivnit studny jižně od trasy St-1, St-2, S4 a S5. Do kategorie 3 je zařazen úsek zářezu Z6 mezi VINOŘÍ a RADONICEMI v délce 370 m. Zahlobená varianta zde má výrazný trvalý vliv na režim podzemních vod, kde odvodňuje dobře propustné souvrství korycanských pískovců a může trvale ovlivnit studnu St-18. Zahlobená varianta neovlivní povrchové vodoteče.

Tunelová varianta přináší výrazný zásah 3. kategorie do režimu podzemní vody zejména u VINOŘSKÉHO tunelu v průchodu pod CTĚNICKÝM a VINOŘSKÝM potokem, kde může dočasně ovlivnit vodní zdroj S15. Do 3. kategorie je zařazena také část tunelu VINOŘ délky 580 m mezi RADONICEMI a VINOŘÍ. Tunelová varianta zde má výrazný vliv na režim podzemních vod, kde výrazně odvodňuje dobře propustné souvrství korycanských pískovců a může dočasně ovlivnit

studnu St-18. Do kategorie 2 jsou zařazeny zbylé úseky tunelu VINOŘ, celý tunel Třeboradice s výjimkou průchodu trasy pod Třeboradickým potokem (zde v kategorii 3), a zářez Z2.

Tunelová varianta zvyšuje riziko ovlivnění vodních zdrojů v Třeboradicích, v Podolance a v Radonicích. Za předpokladu úplné nepropustnosti konstrukce tunelů lze tyto vlivy považovat za dočasné. Po ukončení výstavby lze předpokládat obnovení hladin podzemní vody v okolí tunelů. Předpoklad je podmíněn důsledným dodržováním stanovených technických opatření.

Dočasně ovlivněné budou také povrchové vodoteče, a to Třeboradický potok, Ctěnický potok a VINOŘSKÝ potok. Zejména u posledních dvou může dojít k ovlivnění podzemních vod vázaných na fluviaální náplavy obou toků do vzdálenosti až 300 m proti proudu.

Dle závěrů hydrogeologického posouzení lze konstatovat, že zářezové úseky trasy ovlivňují hydrogeologické poměry trvale, tzn. snížení HPV je trvalé. U tunelových úseků je při dodržení stanovených opatření ovlivnění hydrogeologických poměrů dočasné a předpokládá se obnovení HPV na původní úroveň. Úspěšnost opatření a rychlost obnovení hydrogeologických poměrů do původního stavu závisí zejména na reálných lokálních podmínkách (geologická skladba, množství diskontinuit, tektonické porušení, režim podzemních vod, vydatnost srážek v daném období) a také na preciznosti provedení navrhovaných opatření.

#### *Ochranná pásma vodních zdrojů, vodní zdroje*

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod ani neprochází žádným ochranným pásmem vodních zdrojů I. a II. stupně. Nejbližší ochranné pásmo pro podzemní zdroj obecního vodovodu v Podolance leží ve vzdálenosti cca 650 m od stavby.

#### *Vliv na jakost podzemních vod*

S ohledem na navržený systém odvodnění komunikací a tunelových úseků se vliv na kvalitu podzemních vod v období provozu nepředpokládá. Nebude docházet ani k významnému zasolování podzemních vod. Hydrogeologickým posudkem byl vyloučen vliv na hydrogeologické poměry velkých skládek komunálního odpadu Ďáblice a Veleň.

V období výstavby je dočasný vliv indikován pouze v tunelové variantě při výstavbě tunelu Veleň u nejbližších vodních zdrojů na okraji Mírovic (S9, St-6, St-7, St-8). Také nebyl vyloučen při výstavbě tunelu VINOŘ v úseku km 55,850 – 57,900, kdy jsou obnažené pískovce náchylné na kontaminaci z povrchu. Vliv stavby bude sledován v rámci monitoringu, při zjištění ovlivnění zdrojů budou přijata příslušná opatření k zamezení vlivu či kompenzaci, s důrazem na vodní zdroje, které jsou jedinými zdroji pitné vody pro obytné objekty, či zdroje pro hromadné zásobování.

V podmínkách tohoto stanoviska jsou stanoveny podmínky pro hydrogeologický monitoring režimu a kvality podzemní vody (vycházející z dokumentace a posudku). První etapa monitoringu proběhne před zahájením stavby, navazující druhá etapa zahrne monitoring v průběhu stavby, poslední etapa zahrnuje postmonitoring ke zjištění nového ustáleného režimu. Do monitoringu jsou zařazeny zřízené hydrogeologické vrty, stávající studny, u nichž nebyl vyloučen vliv stavby, prameny ve VINOŘSKÉM parku, dotčené vodní toky a také vodní zdroje KS1, KS2 a KS3 pro Podolanku.



*Dotčené útvary podzemních vod*

Realizace záměru bude spojena s některými změnami kvantitativních charakteristik podzemních vod a také s rizikem znečištění, vzhledem k lokalizaci stavby bude dotčen pouze jeden útvar podzemní vody, a to Křída severně od Prahy (45100). V závěru vyhodnocení vlivů dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách, které je doloženo jako příloha dokumentace EIA, je uvedeno následující:

- předpokládané vlivy zahloubené a tunelové varianty na kvantitativní charakteristiky podzemních vod jsou u všech hodnocených zářezových úseků, včetně odvodňovacích štol, vyhodnoceny jako nevýznamné, lokálního charakteru,
- v případě tunelové varianty jsou vlivy tunelových úseků hodnoceny jako dočasné, a proto se nepředpokládá dopad na klasifikaci stavu vodního útvaru,
- s ohledem na předpokládané vlivy záměru lze ve variantě zahloubené i tunelové celkově konstatovat, že její realizací nedojde ke zhoršení kvantitativního ani chemického stavu vodního útvaru Křída severně od Prahy (45100),
- realizací záměru v zahloubené i v tunelové variantě nebude znemožněna ani ztížena implementace opatření navržených v Plánu dílčího povodí Horního a středního Labe pro III. plánovací období 2021–2027 a lze předpokládat, že realizace záměru nebude překážkou zlepšování chemického stavu vodního útvaru (kvantitativní stav vodního útvaru Křída severně od Prahy (45100) je dobrý).

*Vlivy na povrchové a podzemní vody – závěr*

Záměr ve své trase kříží Třeboradický potok s přítoky, Mratínský, Ctěnický a Vinořský potok. V případě zahloubené varianty jsou toky překročeny mostními objekty, bezejmenné přítoky Třeboradického potoka budou ve své trase úsekově přeloženy. V tunelové variantě jsou vodní toky překročeny taktéž mosty, v úseku Třeboradického tunelu a tunelu Vinoř jsou vodní toky po dobu výstavby fakticky zlikvidovány a dočasně přeloženy (pravděpodobně zatrubněny přes stavební jámu), po ukončení výstavby budou navraceny do své původní stopy a obnoveny ve svých původních parametrech. Odvodnění záměru zahrnuje bezpečnostní prvky na ochranu kvalitativních a kvantitativních parametrů recipientních vodotečí. V tunelové variantě jsou navíc navrženy dlouhé odvodňovací štoly, jejichž funkcí je zajištění gravitačního odvodnění údolnicových tunelů (nepřipouští se ani krátkodobé zatopení profilu tunelu v době mimořádných srážkových událostí). Zároveň systém odvodnění respektuje požadavky na minimalizaci vlivů stavby na vodní toky (např. přerozdělování odvodnění MÚK Březiněves v letním a zimním období; návrhové parametry retenčních nádrží, kdy odtok z nádrže nesmí být větší než odtok ze zastavěné plochy dálnice před její výstavbou). Pro minimalizaci vlivů na povrchové vody a podzemní je stanovena řada opatření pro navazující přípravu, z nichž mezi nejvýznamnější je promítnutí výsledků vsakovacích zkoušek do návrhu odvodnění záměru s důrazem na zadržování vody v krajině. Významné zářezové úseky v obou variantách či tunely v tunelové variantě generují úseky trasy pod HPV. U zahloubené varianty se jedná o cca 12 % z celkové délky hlavní trasy záměru, u tunelové varianty je zastížení podzemních vod násobně více a dosahuje hodnoty 40 % z celkové délky trasy. Neopominutelným zásahem bude také realizace odvodňovacích štol, jejichž celková délka činí u zahloubené varianty 1,27 km a u tunelové varianty 10,63 km. Přímou úměrně k těmto zásahům do režimu HPV přinese záměr negativní vlivy při realizaci stavby,



příčemž zejména vlivy některých zářezových úseků neodezní ani po ukončení výstavby. Dopad na HPV se bude projevovat také ve vlivech na několik nejbližších vodních zdrojů a vodní toky. V zahluobené variantě byla do kategorie 2 s nezanedbatelným vlivem na režim podzemních vod zařazena délka trasy 390 m, do kategorie 3 s výrazným vlivem na režim podzemních vod délka trasy 370 m. V tunelové variantě to je násobně více: do kategorie 2 je zařazena délka trasy 2 150 m, do kategorie 3 pak délka trasy 850 m. Již v samotném technickém návrhu stavby jsou zahrnuta opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody (tunely s celoobvodovou hydroizolací, ostění odvodňovacích štol nepropustné s omezenou nasákavostí). Přesto je pro minimalizaci popsáných vlivů na přijatelnou úroveň nutno přijmout řadu dalších opatření, která jsou zejména v tunelové variantě velmi rozsáhlá a náročná (podzemní těsnící stěny, preference metody hloubení tunelů pod stropní deskou, vhodná technologie trhacích prací aj.). Velmi důležitá je minimalizace vlivů v období výstavby, které lze velmi účinně dosáhnout přijetím navržených opatření při realizaci stavby. Zejména se jedná o vysoký důraz na přijetí preventivních opatření pro zamezení znečištění prostředí, řízené výlomy, výstavba tunelů observační metodou a řada dalších. Realizací záměru může dojít k potenciálnímu trvalému ovlivnění HPV v několika studních (jednotky studní). V návrhu opatření jsou zařazena příslušná kompenzační opatření. U tunelové varianty není vyloučen dočasný vliv na dva prameny ve Vnořském údolí. Potenciálně ovlivněné studny a zdroje v zájmovém území jsou zařazeny do plánu hydrogeologického monitoringu. Na základě provedené analýzy možných vlivů výstavby a provozu záměru na stav vod a dotčených vodních útvarů je možné konstatovat, že realizace záměru nezhorší ekologický stav/potenciál ani chemický stav dotčených útvarů povrchových vod, ani kvantitativní a chemický stav dotčeného útvaru podzemní vody a ani nebude překážkou pro zlepšení jejich stavu a dosažení dobrého stavu v budoucnu.

Realizace záměru přinese v obou variantách negativní dopady na vody. Akceptovatelnost obou variant je možno zajistit přijetím příslušných opatření. Při přijetí navržených opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů je záměr v obou posuzovaných variantách hodnocen dle závěrů hydrogeologického posouzení jako realizovatelný, tedy bez významných negativních vlivů. V tunelové variantě jsou tato opatření velmi rozsáhlá a přijatelnost vlivu je podmíněná, resp. limitována plnou a řádnou funkčností těchto opatření, a to pro období výstavby i provozu (jedná se např. o doložení realizovatelnosti přemístění a rozšíření ČOV Vnoř (která musí být v důsledku výstavby tunelové varianty přeložena), dále vyloučení výrazného ovlivnění hydrogeologických poměrů všech vodních zdrojů v ochranném pásmu vodních zdrojů pro Podolanku, nebo doložení způsobu funkčního udržování odvodňovacích štol bez provozních rizik, která by ovlivňovala plnohodnotné zajištění funkce odvodňovacího systému atd.).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu formulování podmínek stanoviska k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na povrchové a podzemní vody.

*Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody*

- Dle dokumentace EIA generuje tunelová varianta v období výstavby negativní vlivy a rizika významně většího rozsahu a významu než varianta zahluobená (přeložky vodních toků přes stavební jámy tunelů, rizika převedení povodňových průtoků, ovlivnění HPV, vodních zdrojů a vodních toků). Opatření, která je nutno přijmout k akceptovatelnosti vlivů, jsou velmi rozsáhlá a náročná. Při úspěšné realizaci těchto opatření a zajištění jejich plné funkčnosti je

však hydrogeologickým posouzením konstatováno, že u tunelových úseků je ovlivnění hydrogeologických poměrů dočasné a předpokládá se obnovení HPV na původní úroveň. Některé zářezové úseky trasy (v obou variantách) ovlivňují hydrogeologické poměry trvale, tzn. snížení HPV je trvalé. Tunelová varianta je hodnocena jako méně příznivější, neboť ovlivňuje hydrogeologické poměry v násobně delším úseku trasy než varianta zahloubená. V období provozu může tunelová varianta menšími zpevněnými povrchy generovat jisté výhody oproti variantě zahloubené (menší zpevněné plochy s menším dopadem na přirozené hydromorfologické charakteristiky území), ty však nejsou vyváženy ostatními negativy a riziky, které tato varianta přináší (velmi náročný odvodňovací systém a dlouhé odvodňovací štoly s riziky a nároky na zajištění řádného fungování, násobně větší úsek trasy s výrazným a nezanedbatelným vlivem na režim podzemních vod, štola v blízkosti vodních zdrojů hromadného zásobování pro Podolanku), přičemž akceptovatelnost vlivu je podmíněna resp. limitována plnou a bezchybnou funkčností navržených opatření. V úhrnu je jako příznivější varianta, tj. varianta generující negativní vlivy menšího rozsahu a významu, s menšími nároky na potřebná opatření a s menšími riziky hodnocena varianta zahloubená.

- Dle posudku EIA lze z hlediska vlivů na povrchové vody v etapě provozu ve vztahu k hodnoceným variantám formulovat následující závěry:
  - tunelová varianta zahrnuje nutnost velmi složitého odvodnění předportálových úseků i samotných tunelů, kdy jsou pro zajištění gravitačního odvodnění bez nutnosti čerpání zapotřebí velmi dlouhé odvodňovací štoly,
  - zahloubená varianta umožňuje výrazně jednodušší systém odvodnění, přičemž čím jednodušší a více autonomní systém, tím je sníženo riziko mimořádných událostí s potenciálním dopadem na funkci systému a následky pro vodní prostředí; zahloubená varianta je v tomto hledisku hodnocena jako příznivější,
  - varianta tunelová generuje při menším rozsahu zpevněných ploch (o cca třetinu) přímo úměrně menší dopady na omezení přirozených hydrologických charakteristik území a vznik menšího objemu navýšených odtoků z nově zpevněných ploch; proto je tunelová varianta z dlouhodobého hlediska hodnocena jako příznivější,
  - vedení cca třetiny trasy v tunelech v tunelové variantě snižuje dopad této varianty na změnu konfigurace terénu novým zemním tělesem komunikace; proto je tunelová varianta hodnocena jako příznivější,
  - z hlediska zásahů do vodních toků jsou obě varianty přijatelné; tunelová varianta umožní po dokončení výstavby obnovení vodních toků v původních trasách, a proto je z dlouhodobého hlediska hodnocena tunelová varianta jako příznivější,
  - tunelová varianta umožní obnovení Třeboradického potoka a jeho přítoku a Vnořského a Ctěnického potoka v původních otevřených korytech bez hydrotechnických překážek (např. pilíře mostů).
- Z hlediska předložených variant ve vztahu k vlivům na podzemní vody je dle posudku patrné, že tunelová varianta přináší v období výstavby negativní vlivy a rizika ve větším rozsahu a významu. Jedná se zejména o tunely pod údolími vodotečí a dlouhé odvodňovací štoly. Dle závěrů hydrogeologického posouzení lze konstatovat, že zářezové úseky trasy v obou předložených variantách ovlivňují hydrogeologické poměry trvale, tzn. snížení hladiny podzemní vody je trvalé. U tunelových úseků je při dodržení navrhovaných opatření ovlivnění

hydrogeologických poměrů dočasné a předpokládá se obnovení hladin podzemní vody na původní úroveň. Úspěšnost opatření a rychlost obnovení hydrogeologických poměrů do původního stavu závisí zejména na reálných lokálních podmínkách (geologická skladba, množství diskontinuit, tektonické porušení, režim podzemních vod, vydatnost srážek v daném období) a také na preciznosti provedení navrhovaných opatření. Zpracovatel posudku tedy závěrem konstatoval, že variantu tunelovou lze označit z dlouhodobého hlediska za přijatelnější, uvedené konstatování však podmiňuje to, že budou v rámci další projektové přípravy záměru dořešena rizika související s realizací tunelové varianty, které vyplývají z posuzované dokumentace.

### Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na půdy byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Zábory půd jsou hlavním vlivem působícím negativně na půdu. Jsou nevyhnutelné při výstavbě jakékoli nové komunikace, možnosti jejich minimalizace jsou pouze omezené, např. v podobě rekultivací opuštěných úseků komunikací či vhodným tvarováním zemních valů či rekultivací území nad tunely a jejich návrat k původnímu užívání. Trvalý zábor tak představuje vozovku, samotné těleso silnice, včetně zářezových svahů či zemních valů, MÚK, obslužných a navazujících komunikací, zařízení souvisejících s tunely aj.

Záměr prochází intenzivně obdělávanou krajinou se zorněnými poli. Ve dvou profilech dochází ke křížení lesních pozemků, a to v údolí Vnořského a Mratínského potoka, kde se jedná o úzké pruhy lesních porostů, vzhledem k jejich liniovému charakteru se jim nelze vyhnout. Místy se nacházejí stromovité a keřovité výsadby a remízy. V místech napojení na stávající silnice, kolem průmyslových areálů, obydlí a železniční tratě jsou zastoupené antropicky ovlivněné půdy.

Záměr vyvolá celkový trvalý zábor půdy ve výši 233,27 ha a dočasný zábor půdy ve výši 34,50 ha ve variantě zahluobené, trvalý zábor půdy ve výši 183,98 ha a dočasný zábor půdy ve výši 120,71 ha v tunelové variantě. Dle zjednodušeného záborového elaborátu na úrovni technicko-ekonomické studie se jedná o trvalé zábory pozemků ZPF (pozemky ZPF jsou dotčeny ze 76 - 80 % dle varianty), PUPFL (pozemky PUPFL jsou dotčeny zcela okrajově v rozsahu přibližně 0,2 %), ostatní plochy (tvoří přibližně 19 - 23 % dle varianty), zastavěné plochy (nebudou prakticky dotčeny, cca 0,02 - 0,06 %) a vodní plochy (cca 0,2 %).

Dočasné zábory budou potřebné pro zařízení staveniště, přístupové komunikace na staveniště a deponie stavebních materiálů a zemin. Podle jednotlivých kultur využití půdy bude dočasný zábor stavby tvořen z cca 97 - 98 % pozemky ZPF, ostatní plochy tvoří cca 1,5 - 2,5 % (vodní plochy, PUPFL a zastavěné plochy budou dotčeny pouze okrajově - max. do cca 0,5 %).

### *Zemědělský půdní fond*

Trvalým zábohem ZPF bude dle předběžného záborového elaborátu dotčeno cca 140 - 187 ha ploch, dominantně orná půda (99,6 %), zbytek tvoří pozemky vedené dle katastru nemovitostí jako trvalé travní porosty, zahrady a ovocné sady.

V případě dočasných záborů, které činí cca 34 - 117 ha, budou taktéž v naprosté většině ovlivněny pozemky vedené jako orná půda (cca 99,2 %), zbytek tvoří trvalé travní porosty a zahrady.

Míra vlivu je dána záborem půdy dle její bonity, tu lze odvodit z dotčených bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále také jen „BPEJ“). Stavbou budou dominantně dotčeny půdy I. třídy ochrany (ze 76 % u zahloubené a z 86 % u tunelové varianty) a půdy II. třídy ochrany ZPF (cca 12 %). Jedná se o bonitně nejcennější půdy, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně (převažující veřejný zájem). Půdy s III. třídou ochrany budou dotčeny jen velmi okrajově – cca 3 % u zahloubené a cca 0,02 % u tunelové varianty, půdy s IV. třídou ochrany pak představují v zahloubené variantě cca 8 %, v tunelové variantě cca 2 %.

Z hlediska dočasných záborů budou stavbou ovlivněny taktéž půdy z I. až IV. třídy ochrany ZPF. Primárně budou dotčeny půdy I. třídy ochrany ZPF (cca 58 % u zahloubené a cca 55 % u tunelové varianty), II. třídy ochrany ZPF (cca 21 % u zahloubené a cca 18 % u tunelové varianty) a IV. třídy ochrany (cca 19 %). Zcela minimálně budou ovlivněny půdy III. třídy ochrany ZPF (2 % z celkového dočasného záboru). Všechny plochy dočasných záborů budou po dokončení výstavby rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být tyto pozemky navráceny zpět do ZPF.

Na lokalitách zemědělských půd, které budou v rámci stavby určeny k záboru, bude provedena skrývka orníční a podorníční vrstvy. Mocnost navrhované skrývky se pohybuje od (10) 15 do 60 cm (průměrně bude 40 cm). Skrývka bude uložena na zvláštní deponii a použita pro následnou rekultivaci území. Ornice a podorníční vrstvy budou deponovány odděleně. Ornice sejmutá z dočasných záborů bude po ukončení výstavby vrácena na původní místo v původní vrstvě (při zohlednění bonity ZPF). Přebytkovou ornici z ploch trvalého záboru, nevyužitou v rámci stavby, je možno využít ke zkvalitnění okolních polních pozemků (na základě souhlasu majitelů pozemků). Pro ohumusování svahů a ploch komunikace bude použito především podorníčí. Přebytkové množství ornice po skrývce bude ihned odvezeno na lokality určené orgánem ochrany ZPF za jím stanovených podmínek.

Z hlediska ochrany ZPF lze s ohledem na rozsah záborů a dotčení převážně bonitně nejcennějších půd (I. a II. třídy ochrany ZPF) hodnotit vlivy záměru jako významné, avšak odpovídající parametrům, charakteru a významnosti záměru a charakteru daného území. S ohledem na plošný výskyt těchto půd v celém zájmovém (i širším) území se jim nelze vyhnout. V uvedeném případě záboru posuzovaným záměrem se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Do I. třídy ochrany zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany ZPF. Záměr je veřejně prospěšnou stavbou, proto lze vlivy záměru na ZPF hodnotit jako akceptovatelné.

Oproti zahloubené variantě generuje tunelová varianta přibližně o čtvrtinu menší nároky na trvalé záboru zemědělských půd. Jedná se o nezanedbatelný rozdíl cca 47 ha. Zároveň jsou však pro tunelovou variantu významné nároky na dočasné záboru, které činí 3,5násobek záborů

varianty zahloubené, tedy o cca 83 ha ZPF více. Při zohlednění časového trvání těchto vlivů (dočasné x trvalé) a při zohlednění podmínek tohoto stanoviska pro rekultivace půd dočasného záboru lze z dlouhodobého hlediska hodnotit variantu tunelovou jako příznivější.

#### *Pozemky určené k plnění funkce lesa*

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) budou záměrem dotčeny jen zcela okrajově (0,2 % z celkového trvalého záboru stavby). Celkový trvalý zábor PUPFL je dle technické studie záměru stanoven na 4 177 m<sup>2</sup> v zahloubené variantě a 3 705 m<sup>2</sup> v tunelové variantě. Tunelová varianta vykazuje oproti variantě zahloubené až 3,5 x vyšší nároky na dočasné zábory (825 m<sup>2</sup> v zahloubené variantě a 2 983 m<sup>2</sup> v tunelové variantě). Dominantně budou stavbou dotčeny převážně lesy hospodářské a lesy zvláštního určení. Zásah do lesních pozemků bude vzhledem k celkovým záborům stavby pouze okrajový, a proto lze konstatovat, že vliv stavby na lesní půdy nebude s ohledem na rozsah jejich dotčení významný.

#### *Kontaminace půdy*

V období výstavby se jedná zejména o havarijní kontaminace půdy, které mohou nastat při samotných stavebních a zemních pracích, zejména v prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty), popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Vzhledem k tomu, že při výstavbě budou realizována obvyklá a standardní opatření pro omezení či zabránění rizika kontaminace půdy a vod závadnými látkami, lze předpokládat, že riziko kontaminace při stavbě bude minimální a že nedojde k nepříznivým vlivům na půdu způsobených případnou havarijní kontaminací. Bude kladen vysoký důraz na zajištění technologické kázně. V případě vzniku havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné složky integrovaného záchranného systému. Lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je toto riziko minimalizovatelné na přijatelnou míru.

V období provozu má silniční doprava obecně za následek objemově nepatrnou, avšak kontinuální kontaminaci okolního prostředí, do kterého se dostávají různé cizorodé látky, jako například polyaromatické uhlovodíky, posypová sůl a těžké kovy. Vzhledem k technickému řešení záměru (zářezy, tunely, zemní valy, odvodnění kanalizací) se nepředpokládá významný vliv na úroveň kontaminace půdy ze zimní údržby, PAU či těžkými kovy. Znečištěním budou dotčeny půdy na svazích zářezů a zemních valů, které neplní jinou funkci než doprovodné plochy v okolí samotné pozemní komunikace. Kontaminaci půdy lze navíc účinně omezovat vhodně zvolenými výsadbami dřevin, které mohou plnit funkci biofiltrů (vytvářejí podmínky pro biodegradaci organických znečišťujících látek v půdní vrstvě a zachycují závadné látky ve formě prachových částic).

Nejvýznamnější riziko kontaminace půdy je spojeno s mimořádnými situacemi při dopravních nehodách, kdy kromě úniku ropných látek mohou být poškozena transportní vozidla přepravující nebezpečné látky. Stejně jako pro běžný provoz platí, že již samotné technické řešení záměru významně eliminuje potenciální dopady havárií na půdní prostředí.

#### *Přístupnost pozemků*

Trasa záměru probíhá z velké části ve volné krajině po zemědělsky obhospodařovaných pozemcích, které jsou dosud přístupné ze stávající cestní sítě. V průběhu výstavby budou



dočasně polní cesty a účelové komunikace v nezbytně nutném rozsahu přerušeny a současně budou některé pozemky rozděleny. Objízdné trasy pro konkrétní účelové komunikace a polní cesty budou pro období výstavby stanoveny v navazující projektové dokumentaci.

Řešení záměru vesměs zahrnuje zachování propojení stávající cestní sítě. Navrženým řešením záměru nevzniknou nepřístupné ani neobhospodařovatelné pozemky.

#### *Vlivy na půdu – závěr*

Hlavním vlivem záměru na půdu budou zábory půd spadajících do zemědělského půdního fondu (až 80 % z celkového trvalého záboru, který činí 233,27 ha ve variantě zahloubené a 183,98 ha ve variantě tunelové), přičemž významnost zásahu je umocněna dominantním zastoupením bonitně nejcenějších půd v I. třídě ochrany. S ohledem na jejich plošný výskyt v celém zájmovém (i širším) území se jim nelze vyhnout. Dočasné zábory budou představovat dočasný, s ohledem na dotčení půd v I. třídě ochrany středně významný vliv, který však bude vratný (rekultivace dočasných záborů). Stanovená opatření směřují k maximální míře snížení záborů. Z hlediska trvalých záborů bude záměr představovat trvalý a nevratný vliv. Dle platných legislativních ustanovení je možno bonitně nejcenější půdy I. a II. třídy ochrany ZPF odejmout v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany ZPF. Záměr je veřejně prospěšnou stavbou, proto lze vlivy záměru na ZPF hodnotit jako přijatelné.

Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa bude vzhledem k celkovým záborům stavby zcela okrajový (0,2 % z celkového záboru), při zajištění souvislosti porostů bez významného vlivu.

Vzhledem k technickému řešení záměru (zářezy, tunely, zemní valy, odkanalizování) se nepředpokládá významný vliv na úroveň kontaminace půdního prostředí. Vlivy ze znečištění při provozu budou soustředěny zejména na půdy na svazích zářezů či zemních valů. Navrženým řešením záměru nevzniknou nepřístupné ani neobhospodařovatelné pozemky.

Svahy zemních valů, v místech, kde je trasa záměru vedena v zářezech, mohou být potenciálně ohroženy erozí. Tyto vlivy budou minimalizovány či úplně eliminovány zatravněním svahů a výsadbou zeleně v rámci tímto stanoviskem uložených vegetačních úprav (a následnou péčí), které budou detailně řešeny v dalším stupni projektové dokumentace. Realizací záměru nedojde ke zvýšení erozní ohroženosti půd v okolí záměru.

Umístěním záměru komunikace daného charakteru lze obecně předpokládat značné zábory půdy. Opatření ke snížení vlivu záměru na půdu jsou součástí záměru. Souhrnně lze vlivy záměru na půdy hodnotit pro obě varianty záměru v místním měřítku jako velké, odpovídající rozsahu a charakteru stavby a charakteru území, při dodržení uložených opatření, při zohlednění legislativních ustanovení a širších vztahů přijatelné, bez významných negativních vlivů. Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí.

#### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na půdy*

- Dle dokumentace EIA vykazují varianty rozdílné vlivy zejména z hlediska záborů ZPF. Zahloubená varianta generuje vyšší nároky na trvalé zábory, tunelová varianta vyšší nároky na dočasné zábory. Při zohlednění stanovených opatření pro rekultivace půd lze zejména z dlouhodobého hlediska hodnotit variantu tunelovou jako příznivější. Ta generuje také menší negativní vlivy z hlediska znečištění půd, zároveň snižuje bariérový efekt se zajištěním



příznivějšího řešení přístupnosti pozemků, které není vztaženo jen do úzkých profilů mostních objektů. U žádné varianty se však nejedná o limitující aspekt a obě varianty jsou akceptovatelné.

- Dle posudku EIA je z hlediska vlivů zejména na ZPF, respektive nevýznamně na PUPFL patrné, že z hlediska absolutních nároků na trvalý zábor je příznivější varianta tunelová. Varianta zahloubená vyžaduje významněji vyšší nároky na trvalé zábory, avšak je nezbytné konstatovat, že i s odkazem na skutečnost, že zemědělské půdy v I. třídě ochrany je možné ze ZPF odejmout pro liniové stavby zásadního významu, je zřejmé, že i vyšší nároky na ZPF ve variantě zahloubené jsou, v případě její realizace, akceptovatelné.

#### Vlivy na přírodní zdroje

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Nová komunikace vytvoří v území nový liniový útvar. V těsné blízkosti nové stavby dojde lokálně ke změnám topografie terénu (zářezy, násypy, zemní valy, mosty, portály tunelů). Největším zásahem do původní morfologie terénu bude budování tunelů v tunelové variantě. Větve MÚK Březiněves jsou vedeny v zářezu či násypu dle nivelety křížených komunikací. V počátku za MÚK Březiněves přibližně po MÚK Třeboradice mají varianty shodné vedení. Dále je varianta tunelová vedena jako více zahloubená. V následující tabulce je uvedeno výškové vedení projektované trasy záměru:

<b>Zahloubená varianta</b>	<b>Výškové vedení trasy</b>
km 46,410 (ZÚ) – 46,700	zářez o hloubce do 4,0 m
km 46,700 – 48,000	násyp o výšce do 4,0 m
km 48,000 – 50,500	zářez o hloubce do 9,5 m
km 50,500 – 50,600	násyp o výšce do 3,0 m
km 50,600 – 51,340	zářez o hloubce do 7,5 m
km 51,340 – 51,700	násyp o výšce do 2,0 m
km 51,700 – 54,950	zářez o hloubce do 8,0 m
km 54,950 – 55,320	násyp o výšce do 2,0 m
km 55,320 – 55,520	zářez o hloubce do 2,0 m
km 55,520 – 55,850	násyp o výšce do 3,0 m
km 55,850 – 59,620	zářez o hloubce do 14,0 m
km 59,620 – 60,050 (KÚ)	terén
<b>Tunelová varianta</b>	
km 46,410 (ZÚ) – 46,700	zářez o hloubce do 4,0 m
km 46,700 – 48,000	násyp o výšce do 4,0 m
km 48,000 – 49,640	zářez o hloubce do 10 m
km 49,640 – 50,990	hloubený tunel Třeboradice o hloubce do 18,5 m
km 50,990 – 51,360	zářez o hloubce do 9 m
km 51,360 – 51,860	zářez o hloubce do 10 m
km 51,860 – 52,860	hloubený tunel Veleň o hloubce do 19 m
km 52,860 – 55,190	zářez o hloubce do 15 m
km 55,190 – 57,900	hloubený (km 55,76 – 56,26 ražený) tunel Vinoř o hloubce do 23 m
km 57,900 – 60,050 (KÚ)	zářez o hloubce do 15 m

Kromě samotné trasy komunikace bude zásah do horninového prostředí vyvolán také realizací odvodňovacích štol, celková délka štol činí u zahluobené varianty 1,27 km a tunelové varianty 10,63 km.

Výstavbou záměru dojde k narušení přirozeného stavu horninového prostředí daného geologickým vývojem území. Negativní vlivy spojené s realizací stavby souvisí s potenciálním rizikem kontaminace horninového prostředí, podzemních vod, a to zejména v prostoru staveniště v etapě zemních prací, anebo zvýšeným rizikem vzniku sesuvů v hloubených úsecích. Tato rizika jsou však dobře eliminovatelná dodržováním postupů výstavby v souladu s platnými předpisy a technologickou kázní (pravidelná údržba mechanizace, dodržování bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami nebo výbušninami, vhodně zvolená technologie zakládání staveb, organizace výstavby aj.). V případě havarijního úniku je nutno neprodleně postupovat podle předem schváleného havarijního plánu stavby a v souladu s platnou legislativou.

Rozpojování hornin bude prováděno strojně nebo za pomoci trhacích prací. Přesný princip návrhu hloubení jam pro tunely a ražby štol (tj. směr hloubení a ražby, použití vhodné technologie ražby a s tím související nasazení důlní mechanizace v odtěžovaném prostoru apod.) budou upřesněny v navazující projektové dokumentaci na základě podrobného inženýrsko-geologického průzkumu, který identifikuje potenciální geologické anomálie v horninovém prostředí.

Zásah do horninového prostředí je spojen s vlastním založením stavby. Největší zásahy do geologických poměrů lze předpokládat:

- *v místech hlubokých zářezů:* V úsecích, kde bude stavba procházet hlubokými zářezy, bude nutné během realizace zajistit stabilitu svahů, aby nedocházelo ke vzniku sesuvů. Dojde-li k naražení hladiny podzemní vody, je nutné v rámci organizace výstavby zajistit její bezpečné odvedení z prostoru stavby, aby nedocházelo k převlčení okolního horninového prostředí, čímž by se zvýšilo riziko vzniku svahových nestabilit.
- *při budování mostních objektů (založení mostních pilířů a opěr):* Jedná se zejména o větší mostní objekty v rámci jednotlivých MÚK a mosty přes vodoteče. Pro založení mostů platí, že jednotlivé pilíře a opěry musejí být opřené o pevné podloží. Mosty proto budou založeny buď plošně při příznivějším zastižení skalního podloží anebo hlubinně za pomoci vrтанých pilot. Při realizaci základů ve dně údolí bude stabilita stavebních jam dle konkrétních geotechnických podmínek zajištěna pažením štětovicovými stěnami.
- *při ražení gravitačních odvodňovacích šachet:* Při hloubení šachet a při ražbách štol bude rozpojování hornin probíhat jak pomocí trhacích prací, tak pomocí mechanických nástrojů. Dojde-li k průsakům podzemních vod do prostoru ražených štol, je nutné v rámci organizace výstavby zajistit jejich bezpečné odvedení mimo prostor štoly. Při ražbě je dále nutné nově vzniklý výrub okamžitě zajistit vhodnou stabilizací pro eliminaci vzniku deformací a závalu. Je očekáváno, že primární ostění bude ze stříkaného betonu vyztuženého ocelovými sítěmi. Definitivní ostění bude železobetonové. Revizní šachty budou sloužit jako těžní.
- *při realizaci hloubených tunelů:* Hloubení se předpokládá v otevřené zajištěné stavební jámě. Pro hloubené tunely platí, že výkopové práce a s tím spojený zásah do horninového prostředí bude v rozsahu stavebních jam, a nikoliv pouze tunelových tubusů. Aby byl minimalizován rozsah dočasných záborů, budou stavební jámy zajištěny pažením. Po realizaci tunelů dojde

k jejich zasypaní do výšky původního terénu. Základové poměry pro tunely jsou předpokládány složité, v trase záměru byl zachycen velmi pestrý vývoj předkvartérního podloží, kdy jsou na relativně malém území zastoupeny útvary proterozoika, ordoviku i křídly. Přilehlý terén je lokálně značně zvodnělý, nachází se zde řada vodotečí. To znamená, že provádění stavebních prací v otevřeném výkopu nebude jednoduché. Navíc těžba bude místy probíhat v úrovni nebo pod hladinou podzemní vody. V části tunelových úseků se předpokládá použití trhacích prací při rozpojování pevných skalních hornin. Obdobně jako u hlubokých zářezů, tak i zde platí, že svahy stavební jámy musejí být zajištěny proti vzniku sesuvů (např. kombinací hřebíkování a kotvení, ochranou svahů stříkaným betonem, místy je předpokládáno také provizorní zajištění stavební jámy v podobě kotvené pilotové stěny).

- *při realizaci ražené části tunelu Vnoř (km 55,760 - 56,260):* Ražba je vedena v obdobných geologických podmínkách, jaké jsou u hloubených tunelů s tím rozdílem, že se výška nadloží pohybuje v rozmezí 4,7 - 13,2 m. Ražba se předpokládá pomocí nové rakouské tunelovací metody (NRTM) za využití sanace okolního horninového masivu.

Tunel Třeboradice je v kontaktu s povodňovými rozlivy v rámci retenční kapacity plánovaného suchého poldru/RN Třeboradice. To bude zvyšovat silové působení na konstrukci tunelu a v navazující projektové přípravě bude nutno statickými výpočty prověřit dostatečnou nadimenzovanost tunelové konstrukce. Lze předpokládat, že zásyp vyšší než cca 5,0 m bude nutné řešit vylehčeným násypem či jiným funkčním způsobem.

Výstavba tunelů bude připravována a prováděna dle pravidel "observační metody", v předstihu před stavbou i v jejím průběhu bude prováděn geotechnický monitoring. Ostění tunelů bude budováno vždy jako vodě nepropustné.

Dle výsledků doplňujícího geotechnického průzkumu jsou v trase záměru konstatovány složité geologické podmínky. Průzkumem byla identifikována mnohá inženýrskogeologická a geotechnická rizika jako např. výrazná heterogenita horninového masivu, přítomnost nevhodných zemin, přítomnost tektonicky porušených zón a zlomů, hluboký dosah zón zvětrání, lokálně nestabilita stěn zářezových svahů, hladina podzemní vody a její agresivní účinky na beton a ocelové konstrukce. U tunelové konstrukce se navíc přidává nestabilita stěn stavebních jam v hloubených částech tunelů, nestabilita nadloží v ražené části tunelu, vysoká hladina podzemní vody.

Posouzení použitelnosti materiálů do tělesa komunikace je z pohledu vlivů na životní prostředí důležité z hlediska množství nevhodných materiálů z výkopů (zářezy, tunely), které bude nutno odvést ze stavby, případně uložit na skládky, případně kolik materiálu bude nezbytné dovést na stavbu. Dle výsledků inženýrsko-geologického průzkumu bude těžžený materiál geotypu pískovců vhodným materiálem do násypu, představuje přibližně 33 % z celkového množství těžženého materiálu v zahloubené variantě a 26 % v tunelové variantě. Křemence, bulžňníky a spility budou po nadrcení taktéž vhodným materiálem do násypu, představují přibližně 3 % z celkového množství těžženého materiálu v zahloubené variantě a 5 % v tunelové variantě. Písky a štěrky jsou podmíněčně vhodné až vhodné do násypu a představují 3,5 % z celkového množství těžženého materiálu v zahloubené variantě a 1,8 % v tunelové variantě. Těžžený materiál zbývajících geotypů, bez humusové vrstvy, představuje odhadem 50 % z celkového množství těžženého materiálu v zahloubené variantě a 62 % v tunelové variantě. Je podmíněčně vhodný

(cca 40 % v zahloubené variantě a 50 % v tunelové variantě) a nevhodný k přímému použití bez úpravy (cca 10 % v zahloubené variantě a 12 % v tunelové variantě).

Bilance zemních prací vychází z výškového řešení trasy nové komunikace, kdy celkové zahloubení, resp. zatunelování je dáno důrazem na minimalizaci vlivů na okolí (pocitové a vizuální vyznění stavby, ochrana obyvatelstva před hlukem, ochrana krajinného rázu, zlepšení prostupnosti krajiny aj.). Vedením hlavní trasy v zářezu či variantně v tunelových úsecích vzniká značný přebytek výkopu s omezenými možnostmi jeho zpětného uložení v rámci stavby. Tunelová varianta vykazuje až dvojnásobné množství přebytků zemin oproti variantě zahloubené. Orientačně stanovená bilance zemin uvádí přebytky zeminy pro zahloubenou variantu ve výši cca 4,3 mil. m<sup>3</sup> a pro tunelovou variantu ve výši cca 8,5 mil. m<sup>3</sup>. Kubatury budou dále upřesňovány v navazující projektové dokumentaci podle konkretizace technického řešení záměru.

Pro snížení množství přebytečné zeminy určené k odvozu budou v navazující přípravě záměru prověřeny možnosti využití přímo v místě stavby, a to např. pro terénní úpravy v okolí trasy (např. modelace terénu nad tunely). Po upřesnění majetkoprávních vztahů s vlastníky okolních pozemků, které proběhne v navazující projektové dokumentaci, bude prověřena také možnost pozvolného řešení zemních valů ve sklonu cca 10 %, které umožní např. opětovné zemědělské obhospodařování těchto pozemků. Dále je také možné prověřit podněty Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie Pražský okruh 520 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 01/2023), která navrhuje např. uložení přebytků výkopů vhodnou modelací terénu v prostoru MÚK Třeboradice, rozšíření skládky Veleň či modelaci terénu severně od Přezletic (odclonění Přezletic) a v prostoru MÚK Satalice. Navazující příprava musí být v tomto směru plně koordinována s přípravou ostatních známých staveb v území, které budou taktéž generovat rozsáhlé zemní práce. Proto je nezbytné v rámci navazujícího projektového stupně zajistit zpracování samostatné koncepční studie nakládání s přebytečnou zeminou, a to společně se stavbou D0 519, případně VRT Praha – Drážďany a poldry Třeboradice a Mírovce (v této studii upřesnit nakládání a způsob přepravy přebytečné zeminy a hlavní odvozové trasy, včetně prověření možnosti využití železniční dopravy).

Záměr nezasahuje do žádných ložisek nerostných surovin ani se nedotýká žádného dobývacího prostoru či poddolovaného území. Prochází oblastí, která není postižena geodynamickými jevy. V trase záměru se nenacházejí žádné sesuvy, potenciální sesuvná území ani jiné svahové deformace. K sesuvu však může dojít při stavebních pracích např. v důsledku nevhodného zásahu do svahu (zářez) spojeného se změnou vodního režimu. Vysoce náchylné ke svahovým pohybům mohou být také strmá údolí vodotečí. V těchto úsecích musí být technologie stavby těmto rizikům přizpůsobena. Technicky stabilizované musí být všechny hluboké zářezy a hloubené stavební jámy.

Trasa záměru taktéž není nikde v přímém kontaktu s evidovanými lokalitami staré ekologické zátěže (dle evidence SEKM). Nejbližše se jedná o lokalitu při areálu teplárny, lokalitu v průmyslových areálech ve Vinoři a Cukrovarský rybník. Realizace záměru nezpůsobí změnu v proudění podzemní vody v prostoru tělesa skládky odpadů Ďáblice, ani neovlivní již uzavřenou a zrekultivovanou skládku Veleň.

### *Vlivy na přírodní zdroje – závěr*

Realizací záměru nedojde k ovlivnění nerostných zásob, nebudou dotčeny žádné dobývací prostory, poddolovaná či sesuvná území. Záměr se přímo nedotýká žádné lokality se starou ekologickou zátěží. Zásah do geologických poměrů přinese realizace záměru vlastním založením stavby. Vlivy na horninové prostředí budou spojeny s úseky hlubokých zářezů, s úseky odvodňovacích šachet a štol, se zakládáním mostních objektů, v případě tunelové varianty také s realizací tunelů. Průzkumy byla identifikována mnohá inženýrskogeologická a geotechnická rizika, pro jejichž přijatelnost je nezbytné realizovat opatření stanovená geotechnickými a inženýrskogeologickými průzkumy. Při využití vhodně zvolené technologie výstavby však nebudou vlivy na horninové prostředí významně negativní.

Vysoké nároky na výkopy generují velmi vysoké, u tunelové varianty až enormní přebytky zeminy. V navazující přípravě bude proto jedním ze stěžejních bodů účelné nakládání a využití těchto přebytků, s důrazem na využití v místě záměru a dále s využitím na jiných stavbách v regionu (včetně koordinace s přípravou těchto staveb), s možnostmi dopravy po železnici.

Při dodržení tímto stanoviskem uložených opatření k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů nebudou vlivy záměru významně negativní, posuzovaný záměr je přijatelný v obou navrhovaných variantách. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na přírodní zdroje*

- Dle dokumentace EIA obě varianty generují citelné zásahy do geologických poměrů v území a mnohá rizika. Tunelová varianta však znamená zásahy výrazně vyššího rozsahu, a to včetně dlouhých odvodňovacích štol, s významnými riziky, s násobně vyššími nároky na zemní práce s dvojnásobně vyšším přebytkem výkopové zeminy (cca 8,5 mil. m<sup>3</sup> v tunelové variantě oproti cca 4,3 mil. m<sup>3</sup> v zahloubené variantě). V souhrnu, i při zohlednění závěrů doplňujícího geotechnického průzkumu, lze konstatovat, že zahloubená varianta je mnohem výhodnější než varianta tunelová. Přijatelnost tunelové varianty je ve srovnání se zahloubenou variantou vyslovena jen při podmíněné úvaze přínosů tohoto tunelového řešení.
- V posudku EIA je uveden souhlas s hodnocením, že obě varianty generují citelné zásahy do geologických poměrů v území a mnohá rizika. Tunelová varianta však znamená zásahy výrazně vyššího rozsahu, a to včetně dlouhých odvodňovacích štol, s významnými riziky, s násobně vyššími nároky na zemní práce s dvojnásobně vyšším přebytkem výkopové zeminy. Celkově je patrné, že zahloubená varianta je výhodnější než varianta tunelová. U tunelové varianty musí být její realizovatelnost podmíněna tím, že bude uspokojivě dokladováno, že veškerá rizika související s realizací tunelové varianty ve vztahu ke geologickým podmínkám území a souvisejícím vlivům na podzemní vody jsou technicky řešitelná a proveditelná.

### Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.



### Územní a druhová ochrana

Záměr je v převažující délce veden zemědělskou krajinou s převahou orné půdy s rozvinutou infrastrukturou bez hodnotnějších přírodních lokalit (kde jsou vlivy záměru nevýznamné), vyjma dvou krátkých úseků přechodu zelených údolí Mratínského a Vnořského potoka (zde budou dotčeny dva segmenty – Miškovický háj a stepní lado v levobřežním svahu Ctěnického potoka nad soutokem s Vnořským potokem – vhodně stanovenými opatřeními lze zásahy účinně minimalizovat).

Dle Dendrologického průzkumu (Ing. Dana Vojtíšková, PRAGOPROJEKT, a.s., 11/2022) je stanoven předpokládaný rozsah kácení pro obě varianty 102 710 m<sup>2</sup> porostů dřevin a 651 kusů soliterních dřevin. Ze smýcených ploch představuje nejrozsáhlejší zásah úprava Prosecké radiály v rámci MÚK Březiněves, která je dnes lemována zelenými valy, a úprava stávající křižovatky Satalice s výsadbami, tyto dva zásahy představují více než 3/4 z celkové předpokládané smýcené plochy porostů. Nejedná se však o klasickou zeleň v krajině, ale o porosty cíleně/uměle vysazených dřevin na stávajícím dálničním tělese a zemních valech, tj. na spíše nepříznivých stanovištích. Takový zásah je dobře kompenzovatelný náhradními výsadbami podél upravených či nových MÚK. Za významnější lze považovat zásahy do porostů v údolí Mratínského, Ctěnického a Vnořského potoka, a to i přesto, že jsou plošně malého rozsahu. Budou však znamenat zásah do ucelených údolnicových porostů přirozeně navazujících na lesní porosty, které jsou ve zdejší krajině vcelku ojedinělé.

Dle Přírodovědného průzkumu a Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol. a RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o., 4/2023), doloženého v přílohové části dokumentace EIA, není nutné žádat o výjimku z podmínek ochrany podle zákona o ochraně přírody a krajiny pro žádný zvláště chráněný druh rostlin (v rámci průzkumu byla zjištěna pouze ohrožená okrotice bílá, která nebude záměrem přímo dotčena). V trase posuzovaného záměru bylo dále zaznamenáno celkem 340 druhů živočichů (18 druhů měkkýšů, 139 druhů motýlů, 59 druhů vybraných bioindikačně významných skupin brouků, 2 rody blanokřídlých, 9 druhů ryb, 6 druhů obojživelníků, 4 druhy plazů, 71 druhů ptáků, 20 druhů savců a 12 druhů netopýrů), z toho bylo zaznamenáno celkem 42 zvláště chráněných druhů živočichů, pro které bude třeba v navazující přípravě žádat o výjimku z podmínek ochrany podle zákona o ochraně přírody a krajiny (nebude nutné žádat o výjimky pro ptáky, kteří mohou být nad zkoumaným územím zastiženi, ale nehnízdí zde a nemají zde ani klíčové biotopy pro svůj životní cyklus).

Záměr nepřetíná žádné dálkové migrační tahy. Řešené území ani jeho okolí nejsou identifikovány jako místo trvalého výskytu či pohybu zvláště chráněných druhů velkých savců. Záměr naruší zejména lokální vazby, kdy vytvoří v území nový dělicí prvek. V rámci biologických průzkumů byl prokázán výskyt zástupců větších savců z kategorie B – srnec obecný, prase divoké a další. Lze zmínit i zjištěnou stopu vydry říční. Mezi nejvýznamnější migrační trasy, se kterými je záměr v kolizi, patří údolí Mratínského potoka a údolí Ctěnického a Vnořského potoka. Dále se jedná o směry pohybu živočichů mezi drobnými fragmenty porostů v krajině (blíže viz Migrační studie (doc. Ing. Jiří Vojar, Ph.D., 12/2022) v přílohové části dokumentace EIA).

Snížení negativního vlivu na faunu je dosaženo současnou kombinací opatření, která průchod krajinou pro organismy umožňují (migrační objekty – nadchody či podchody o příslušných



parametrech, tunely) a opatření, která brání vstupu živočichů na vozovku, snižují jejich mortalitu a navádí je do migračních objektů (zejména oplocení, případně trvalé bariéry). Pouze kombinace migračních objektů a na ně bezvadně navázaných naváděcích prvků představuje vhodné řešení. Kromě toho je nezbytné migrační potenciál migračních objektů podporovat vhodnými vegetačními úpravami. V Migrační studii jsou podrobně popsána opatření pro realizaci velkých mostů, propustků, oplocení a trvalých bariér, pro návrh a realizaci vegetačních úprav. Souhrnně lze konstatovat, že i přes přítomnost migračních profilů vhodných parametrů a přes navržená opatření, bude prostupnost krajiny pro živočichy realizací záměru snížena. Významný bude rušivý vliv dopravy. Při důsledné aplikaci všech opatření však bude významně snížena mortalita živočichů dopravou a zachováno částečné propojení biotopů, resp. populací zde se vyskytujících živočichů.

Vlivy na faunu jsou generovány také bariérovým efektem a rušivými vlivy záměru. Vzhledem k poloze záměru a blízkosti metropole však není tato problematika příliš významná. V souhrnu jsou proto celkové vlivy na faunu hodnoceny jako mírné až středně silné. Tyto vlivy jsou, s ohledem na již zapracovaná opatření (migrační průchody), stejně jako s ohledem na navržená minimalizační a kompenzační opatření, hodnoceny jako přijatelné, a to při zohlednění jejich vzájemného spolupůsobení.

Z hlediska vlivů na ekosystémy lze shrnout, že převážná část dotčených ploch patří do biotopů poznamenaných lidskou činností či člověkem uměle vytvořených s druhovým složením ochuzeným lidskou činností. Jedná se o druhově chudé, nestabilní biotopy polí, jejichž přírodovědecká hodnota je nízká. Dotčené plochy jsou plně obnovitelné během cca dvou (pole) až čtyř let (travníky). Přírodně hodnotnější lokality v údolí potoků jsou záměrem dotčeny jen ve velmi krátkém úseku fakticky příčným přechodem, zásadní újma na biologické hodnotě lokality se však nepředpokládá. Likvidační zásah v době realizace Vinořského tunelu bude vlivem dočasným, který odezní a budou vytvořeny podmínky pro obnovení původních poměrů. Vlivy záměru lze kompenzovat náhradními výsadbami a vegetačními úpravami, které budou v těchto úsecích řešeny detailně pro tyto lokality tak, aby odpovídaly navazujícím porostům.

S ohledem na převažující dotčení biologicky méně hodnotných ploch je celkový vliv záměru na ekosystémy hodnocen jako slabý. Zásah do přírodně hodnotných biotopů je plošně značně omezený, při zohlednění navržených opatření se jedná o vliv přijatelný.

V rámci provedených biologických průzkumů jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na flóru, faunu a ekosystémy (tj. opatření pro fázi výstavby i provozu záměru). Jedná se např. o instalaci migračních zábran pro obojživelníky ve fázi výstavby záměru, účast ekologického dozoru během výstavby, požadavek na minimalizaci kácených dřevin či výsadbu převážně autochtonních dřevin.

Vlivy záměru na biologickou rozmanitost odpovídají charakteru dotčeného území a charakteru a významu záměru. Svým rozsahem a významem bude záměr v lokálním měřítku citelným zásahem, a to zejména v krátkých úsecích přírodních lokalit, při přijetí navržených opatření, zejména při důsledném zajištění minimalizace záborů a vhodným detailním a konkrétním návrhem vegetačních úprav, včetně dalších navržených opatření, lze vlivy na biodiverzitu hodnotit jako malé, přijatelné, bez významného negativního vlivu.

V zájmovém území stavby ani v jeho okolí se nenachází žádná velkoplošně zvláště chráněná území. Záměr se přímo nedotýká ani žádného maloplošného zvláště chráněného území. V koncovém úseku se okrajově dotýká ochranného pásma přírodní rezervace VINOŘSKÝ PARK. Záměr je od hranice rezervace veden na nejmenší vzdálenost cca 300 m v km 58,100, k přímému dotčení nedojde. V úseku km 57,900 - 58,200 prochází trasa záměru okrajově východním cípem vyhlášeného ochranného pásma, včetně úpravy přeložek místních komunikací. Obě varianty prochází přes ochranné pásmo zářezem, v tunelové variantě je na okraji ochranného pásma umístěn jižní portál tunelu VINOŘ. Z hlediska fyzického zásahu není mezi variantami rozdíl.

#### *Evropsky významné lokality a ptačí oblasti*

Na území Středočeského kraje i hlavního města Prahy byl významný vliv záměru na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí příslušnými orgány ochrany přírody vyloučen, a to odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy dne 10. 10. 2022 pod č.j.: MHMP 1844749/2022, a odborem životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje dne 13. 10. 2022 pod č.j.: 119816/2022/KUSK. Nejbližší je na vzdálenost cca 2,7 km od trasy jižně od Horních Počernic situována evropsky významná lokalita Blatov a Xaverovský háj.

#### *Územní systém ekologické stability*

Nadregionální úroveň není v území zastoupena. S regionální úrovní je záměr v kontaktu ve dvou místech:

- regionální biokoridor R4/34 - západně od Ďáblické skládky je převeden přes Proseckou radiálu (D8) stejně jako ve stávajícím stavu (nulová varianta) nadjezdem. Zkapacitnění Prosecké radiály v těchto místech je předmětem záměru, je zde navržen multifunkční objekt v podobě mostu přes Proseckou radiálu (D8) v km -2,350. Šířka mostu cca 36 m.
- regionální biokoridor R3/37 (na území SK značen RBK 1151) - sleduje VINOŘSKÝ POTOK. Ten je v zahlužené variantě přemostěn kapacitním 7polovým mostem, v tunelové variantě je pak veden přes tunel VINOŘ (obnovené koryto po ukončení výstavby).

Navržené způsoby křížení vytvoří podmínky pro funkčnost a spojitost obou regionálních biokoridorů. Lokální úroveň je v území zastoupena částečně. Záměrem budou dotčeny zejména lokální biokoridory, případně interakční prvky, vedené podél vodních toků, převážná část z nich je vymezena v územních plánech jako nefunkční. Jejich křížení s trasou D0 je ve většině případů řešeno mostním objektem.

V souhrnu lze konstatovat, že při přijetí stanovených opatření (zejména vhodné vegetační úpravy, přeložky vodotečí a jejich obnova přírodním způsobem s důrazem na zachování kontinuity toků, zkapacitnění nadjezdu v km 54,800, přetrasování L4/406 do vhodných profilů) bude spojitost a funkčnost skladebných prvků územního systému ekologické stability (dále také jen „ÚSES“) zachována.

#### *Vlivy na významné krajinné prvky*

Z registrovaných významných krajinných prvků (dále také jen „VKP“) bude okrajově dotčen VKP Kocanda, v k.ú. Veleň, v km 51,600. Je vymezen v údolí a svahu Mratínského potoka, přes který je trasa D0 520 vedena po dlouhé mostní estakádě a vlivy tak budou vztaženy zejména do období výstavby, kdy bude nezbytné přijmout opatření k minimalizaci vlivů (např. omezení

dočasných záborů, ochrana vodního prostředí, zamezení nadbytečnému kácení, dodržování technologické kázně pro ochranu okolního prostředí a eliminaci rizik znečištění apod.). Dokumentace konstatuje, že s ohledem na zcela okrajový zásah bude ekostabilizační funkce VKP zachována, bez podstatného vlivu. Obdobně bude nutné přijmout příslušná opatření v období výstavby záměru i pro v blízkosti se nacházející registrovaný VKP VINOŘSKÝ POTOK I. v km 55,600.

VKP ze zákona jsou dotčeny jen ojediněle, jedná se o vodní toky a lesní porosty:

- vodní toky: z hlediska kvalitativního a kvantitativního ovlivnění vodních toků lze na základě závěrů uvedených v části dokumentace i tohoto stanoviska vyhodnocujících vlivy na vody konstatovat, že vlivy záměru nebudou významné. Z hlediska přímého fyzického zásahu do koryt toků se jedná o úsekové přeložky. V tunelové variantě jsou vzhledem k převedení vodotečí zatrubněním či dočasnou přeložkou přes otevřené stavební jámy pro tunely očekávány významnější vlivy v období výstavby, po ukončení výstavby však vlivy odezní, koryta toků budou nad tunely obnovena. U takto obnovených koryt a všech přeložek (i ve variantě zahloubené) je nutno klást zvýšený důraz na přírodní charakter navržených úprav, vhodné vegetační úpravy a zachování kontinuity koryt toků a doprovodné zeleně. Pak lze očekávat rychlé obnovení hydromorfologických a biotických poměrů toků a jejich ekostabilizačních funkcí.
- lesy: z hlediska lesních porostů je nezbytné v období výstavby minimalizovat dočasné zábory, zajistit staveniště proti únikům znečišťujících látek do okolí a zejména proti splachům zeminy. Zásah do břehových porostů vodotečí nabývá na svém významu v údolí Mratínského a VINOŘSKÉHO POTOKA (na soutoku s Ctěnickým). Nebude se jednat o rozsáhlý zásah, avšak jeho celkové vyznění do ucelených údolnicových porostů, které jsou v krajině vcelku ojedinělé, může být s ohledem na narušení jejich celistvosti znatelné. U tunelové varianty je možnost obnovení poměrů po ukončení výstavby, u zahloubené varianty pak možnost kompenzace vhodnými vegetačními úpravami okolí záměru.

U obou variant dojde přeložkou přítoku Třeboradického potoka v km 47,900 k oslabení ekostabilizační funkce překládaného úseku VKP. U lesních okrajů při D0 v údolí potoků lze očekávat okrajové (lokální) oslabení ekostabilizačních funkcí. U zahloubené varianty dojde dále v km 49,900 k úsekové likvidaci funkcí VKP zatrubněním bezejmenného přítoku Třeboradického potoka. V navazující přípravě bude rozsah zatrubnění minimalizován na nejnutnější rozsah dle zpřesněných výškových parametrů lokality (zaměření). Vzhledem k rozsahu zásahu a charakteru VKP není hodnoceno jako vliv významně negativní, lze kompenzovat vhodnými vegetačními úpravami. Stejně tak je hodnocen zásah do remízu v km 56,350, který bude z cca poloviny své plochy zastavěn tělesem dálnice. Ostatní dotčení VKP se odehrává mostními objekty, kdy při přijetí navržených opatření (vhodná úprava podmostí, vegetační úpravy, kontinuita porostů a koryt toků) zůstanou ekostabilizační funkce prvků zachovány. U tunelové varianty budou VKP v tunelových úsecích v období výstavby fakticky zlikvidovány, nicméně po ukončení výstavby budou vytvořeny podmínky pro jejich obnovení. Po stabilizaci hydromorfologických poměrů toku, biotickém oživení vodotečí (rekolonizaci zasažených úseků toků vodními organismy) a zapojení vysazených porostů dojde k obnovení ekostabilizačních funkcí prvků.

V souhrnu lze konstatovat, že záměr zasahuje jen do několika VKP, kdy ani v jedné variantě nejsou vlivy hodnoceny jako významně negativní. Při zohlednění navržených opatření jsou vlivy

záměru v obou variantách přijatelné. Záměrem nebudou dotčeny žádné památné stromy ani stromořadí.

#### *Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy) – závěr*

Záměr je umístěn šetrně k přírodně cenným stanovištím. Naprosto převážná část ploch dotčených záměrem jsou orné půdy. Relevantní vlivy na biologickou rozmanitost se tak objevují pouze v krátkých úsecích přechodu Mratínského a Vinořského potoka a jinde není vliv prakticky žádný či jen malý. Právě průchod trasy přes Mratínský potok lze vnímat jako zásadní část z celé trasy, a to z důvodu narušení a rozdělení přírodního komplexu nad potokem. Trasa kříží údolí kolmo, v co nejkratším možném střetu. Jedná se tak o plošně velmi malý zásah. Stejně tak v případě přechodu Vinořského potoka, kde je příznivější řešení tunelové varianty (po destruktivním období výstavby umožní obnovení poměrů nad tunelem).

Vlivy na flóru budou nevelkého rozsahu, málo významné. Vyvolaná kácení dřevin budou plošně omezena. Biotopy zvláště chráněných druhů živočichů jsou dotčeny jen lokálně, vesměs v malém rozsahu. Vlivy na faunu lze spatřovat zejména ve vytvoření nové migrační bariéry, kdy dojde k narušení volného pohybu krajinou, případně v zesílení již stávajících rušivých aspektů v krajině. Vzhledem k poloze záměru, blízkosti metropole a zakomponování adekvátních migračních profilů včetně návrhu zemních valů a vegetačních výsadeb se nejedná o významné negativní vlivy. Dle uvedeného rozboru jsou relevantní vlivy na zákonem chráněné kategorie vztaženy k ÚSES a VKP. Četnost střetů s prvky ÚSES a VKP je s ohledem na celkovou délku záměru malá a plošně omezená a vliv záměru by mohl být hodnocen jako slabý. S ohledem na jedinečnost těchto nemnoha přírodních segmentů v okolní agrární krajině nabývá však tento zásah na významu a v úhrnu ho lze hodnotit jako středně silný. Záměr svým řešením vesměs umožní zachovat kontinuitu a ekostabilizační funkci dotčených prvků, případně jsou navržena opatření k zajištění požadovaných funkcí ÚSES a VKP. Zvláště chráněných území se záměr nedotýká, pouze u přírodní rezervace Vinořský park dochází k zcela okrajovému dotčení jeho ochranného pásma.

Ze stanoviskem uložených opatření je nejvýznamnějším nástrojem k minimalizaci vlivů důsledné omezení rozsahu dočasných záborů, zajištění biologického dozoru stavby a optimalizovaný harmonogram stavebních prací. Z hlediska kompenzačních opatření se pak jedná o správně navržené a realizované vegetační úpravy, obnovení původních poměrů (přeložky vodotečí či jejich obnovení v prostoru nad tunely) a vytvoření náhradních biotopů. Celkově lze konstatovat, že velikost a míra vlivů odpovídá charakteru a rozsahu záměru a charakteru dotčeného území. Vlivy záměru na biologickou rozmanitost lze hodnotit jako malého rozsahu, středně významné, při přijetí uložených opatření je vliv pro obě posuzované varianty hodnocen jako přijatelný, bez významných negativních vlivů. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska, které vedou především k celkové minimalizaci vlivů na faunu, floru a ekosystémy.

#### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)*

- Dle dokumentace EIA je vliv shodně hodnocen jako středně silný pro obě varianty, avšak s rozdílnou významností a rozsahem vlivu v období výstavby a provozu. Varianta tunelová

přináší v období výstavby významně závažnější (lokálně zcela destruktivní) dopady. Po ukončení výstavby však umožní v tunelových úsecích plné obnovení poměrů a vytvoří i potenciální podmínky pro celkové zvýšení biodiverzity, navíc snižuje bariérový efekt nové dálnice. Z dlouhodobého hlediska je tedy jako příznivější hodnocena varianta tunelová.

- V posudku EIA jsou uvedeny následující závěry:
  - Z hlediska vlivů na floru lze předložené varianty označit v principu za rovnocenné. V etapě výstavby je mírně příznivější varianta zahloubená, v etapě provozu je příznivější varianta tunelová umožňující obnovení původního stavu při správném managementu území. Trasa záměru je vedena v jedné stopě převážně po zemědělských pozemcích s minimem zeleně. S ohledem na zábory stavby a množství zemních prací v bezprostřední blízkosti hlavní trasy lze konstatovat, že množství kácené zeleně bude mírně vyšší u zahloubené varianty. Tunelová varianta si však navíc vyžádá kácení z důvodu navržených štol pro odvodnění tunelů, které jsou vedeny do retenčních nádrží v blízkosti okolních obcí. Mezi jednotlivými variantami je z uvedených důvodů pouze minimální rozdíl v počtu kácených dřevin. Celkově lze vlivy záměru na flóru a prvky dřevin rostoucí mimo les označit za málo významné, při přijetí stanovených opatření a akceptovatelné v obou variantách. Rozdílnost variant generují tunelové úseky ve variantě tunelové, která přináší v období výstavby významně závažnější (destruktivní) zásahy. Jedná se však o vlivy dočasné, které po ukončení výstavby odezní a oproti variantě zahloubené je v tunelových úsecích prostor pro obnovení stávajících poměrů nebo i pro zvýšení biodiverzity vhodnými vegetačními úpravami. Z dlouhodobého horizontu je tak varianta tunelová příznivější.
  - Z hlediska variantního řešení lze uzavřít, že zahloubená varianta představuje menší vlivy na ekosystémy a faunu po dobu výstavby, ale pak přetrvávají větší vlivy po celou dobu provozu komunikace v celé délce záměru (fragmentace krajiny, emise, hluk, světelné znečištění). Tunelová varianta představuje výraznější vlivy na ekosystémy, zejména na povrchové a podzemní vody, po dobu výstavby a částečně i později, v období provozu komunikace. Ovšem vlivy během výstavby jsou zejména dočasné a lze je proto významným způsobem zmírnit nebo eliminovat. Dlouhodobé vlivy (fragmentace krajiny, emise, hluk, světelné znečištění) se naopak v částech stavby s plánovanými tunely, snižují. Likvidační zásahy v době realizace tunelů bude vlivem dočasným, který odezní, a budou vytvořeny podmínky pro obnovení původních poměrů.
  - Z celkového porovnání předložených variant lze konstatovat, že z hlediska etapy výstavby lze za příznivější označit variantu zahloubenou, z hlediska provozu je přijatelnější varianta tunelová, avšak s konstatováním, že obnovení původních poměrů s ohledem na devastující zásah v době výstavby nastane v poměrně dlouhodobém horizontu obnovy (ať již přirozené sukcese či umělých krajinářských úprav).

#### Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na krajinu a její ekologické funkce byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.



Obecně lze konstatovat, že významné komunikace představují v území umělou krajinářskou osu, která na sebe upoutává pozornost při vnímání krajiny a určujícím způsobem determinuje celkovou kompozici krajinné scény. Velmi výrazným rysem pozemních komunikací je rovněž jejich dynamický charakter a akustické vlivy dopravy. Díky této skutečnosti na sebe takové dílo upoutává pozornost na větší vzdálenost, resp. jeho vizuální vliv na konkrétní vzdálenost zesiluje o další vlivy. Na míře vlivu záměru na krajinný ráz se rozhodujícím způsobem podílejí především kategorie vlastní komunikace, její směrové a výškové uspořádání, související stavební objekty typ mimoúrovňových křižovatek, velkých mostních objektů, portály tunelů, v neposlední řadě intenzita dopravy a následně zasazení těchto nových prvků do určitého typu a měřítka krajiny.

Součástí dokumentace je v přílohové části studie Vlivů na krajinný ráz (Ing. arch. Jiří Kupka, 1/2023), ve které byla vyhodnocena míra zásahu do cenných a jedinečných hodnot, tedy zda a do jaké míry bude posuzovaný záměr zasahovat do tzv. „zákonných kritérií ochrany krajinného rázu“, tj. přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonického měřítka a harmonických vztahů v krajině, indikovaných přítomností (či nepřítomností) standardizovaných indikátorů (indikátor nepřítomen, žádný zásah, slabý zásah, středně silný zásah, silný zásah, velmi silný zásah).

Charakter krajiny je fenoménem, který se vyznačuje dvěma důležitými vlastnostmi, a to proměnlivostí a neopakovatelností. Důvody proměnlivosti charakteru krajiny souvisí s přítomností či nepřítomností určitých znaků, v jejich vizuálním projevu, výraznosti a jedinečnosti, kombinaci a prostorových vztazích. Jsou to tzv. „znaky krajinného rázu“, které odlišují od sebe různé oblasti a místa v krajině a které zároveň mohou být různým segmentům krajiny společné.

Z hlediska navrhovaného záměru je posouzení vlivů na krajinný ráz rozděleno na soustavu navazujících potenciálně dotčených krajinných prostor (dále také jen „PDoKP“), kterými trasa v obou variantách prochází a které budou přítomností záměru fyzicky nebo vizuálně ovlivněny. Vznikl tak koridor dotčený navrhovaným záměrem s tím, že pro každou z variant byly vymezeny rozdílné PDoKP (Varianty budou v krajině různě viditelné – v zahluobené variantě vede velká část trasy v hlubokých zářezech, u tunelové varianty některé části krajiny nebudou vlivem tunelového řešení vizuálně ovlivněny. Proto je koridor PDoKP u tunelové varianty nespojitý, protože v prostoru mezi Třeboradicemi a Hovorčovicemi (Třeboradický tunel), Miškovicemi a Velení (tunel Veleň) a v krajině severovýchodně od Vnoře (Vinořský tunel) určitá část krajiny nebude zřetelněji dotčena.). U záměru tak bylo vymezeno šest, resp. deset PDoKP (MÚK Březiněves, A, B, C, D, E, a, c, d, e), které lze chápat ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny na úrovni míst krajinného rázu. Cílem studie Vlivů na krajinný ráz bylo zjistit, zda posuzovaný záměr nesníží nebo výrazně nezmění hodnotu krajinného rázu, a to i přesto, že trasa prochází územím s převažujícím zastoupením antropogenně pozměněných agrárních a urbanizovaných ploch.

Na základě výše uvedeného hodnocení vlivů lze shrnout, že celkové vlivy navrhovaného záměru z hlediska kritérií krajinného rázu uvedených v § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, jsou následující:



Zákonná kritéria krajinného rázu	zahluobená varianta	tunelová varianta
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	středně silný vliv	slabý vliv
Vliv na rysy kulturní charakteristiky	slabý vliv	středně silný vliv
Vliv na rysy historické charakteristiky	slabý vliv	středně silný vliv
Vliv na estetickou hodnotu	středně silný vliv	středně silný vliv
Vliv na významné krajinné prvky	slabý vliv	velmi slabý vliv
Vliv na zvláště chráněná území	slabý vliv	slabý vliv
Vliv na kulturní dominanty	nemá vliv	nemá vliv
Vliv na harmonické měřítko krajiny	středně silný vliv	středně silný vliv
Vliv na harmonické vztahy v krajině	středně silný vliv	středně silný vliv

Záměr přinese do prostoru velké dimenze, nové měřítko, dlouhé přímé či křivkové technické linie, které dosud v této podobě v krajině nebyly, přinese velké terénní úpravy a mostní stavby, přetne drobné komunikace a místně se přiblíží k obytné zástavbě. Stane se v krajině prostorovým předělem, který představuje zásah do rázu krajiny nejen svou hmotou a dimenzí, ale i hlukem z provozu, pozorovatelným pohybem na silnici a osvětlením v nočních hodinách. Z hlediska ochrany krajinného rázu se záměr dotýká cennějších krajinářských hodnot pouze v dílčích úsecích, především ve vazbě na přechody koridorů vodotečí a na krajinářsky zajímavou oblast Ctěnice – Vnoř – Satalice.

Z textu zákona o ochraně přírody a krajiny lze vyvodit, že krajinný ráz není nezměnitelný. Není totiž všude stejně výrazný, neopakovatelný, jedinečný a cenný. Krajina není všude stejně rázovitá. S větší přísností je třeba chránit krajinu, ve které jsou přítomné mimořádné a jedinečné hodnoty přírodní, kulturní a historické či estetické. Jak bylo předchozími analýzami prokázáno, představuje záměr v některých omezených segmentech krajiny středně silný zásah do znaků a hodnot některých charakteristik krajinného rázu, jejichž „cennost“ je hodnocena stupněm „význačný“. Protože se v otevřeném agrárním segmentu suburbánní krajiny nejedná o častý výskyt středně silných zásahů a silný zásah byl identifikován pouze do znaků dle cennosti „běžných“ a dle projevu „neutrálních“ či „negativních“, lze záměr považovat z hlediska ochrany krajinného rázu za přijatelný (únosný) záměr.

Vlivy na ekologické funkce krajiny byly posouzeny v rámci posouzení jednotlivých krajinných charakteristik, které v komplexu zajišťují jednotlivé funkce krajiny, tedy i ekologické. Z hlediska ekosystémových vazeb bylo posouzení předmětem výše uvedené kapitoly o vlivech na biologickou rozmanitost.

V zájmovém ani širším okolí záměru nejsou vymezeny žádné nefragmentované oblasti. Z hlediska nefragmentovaných oblastí nepřináší záměr žádný vliv. S ohledem na již existující fragmentační prvky lze konstatovat, že trasa D0 520 je navržena cca v kolmém směru na stávající bariéry typu komunikace, a přispěje tak k další fragmentaci již tak negativně ovlivněné krajiny. I přes skutečnost, že trasa záměru bude zahrnovat četné mostní objekty, případně tunely (var. tunelová), a fyzicky zajistí kontinuitu cest a prostupnost územím, bude figurovat jako významná bariéra volného pohybu v území. Tento vliv bude zesílen v kumulaci s dalšími

plánovanými liniovými dopravními stavbami v území (D0 519 či plánovaná trasa VRT). Jisté spolupůsobení, ač s ohledem na parametry těchto komunikací již ve významně menším rozsahu, budou mít také plánované přeložky silnice II/244 a silnice II/610, případně obchvat Březiněvsi. Pro snížení tohoto vlivu jsou stanovena příslušná opatření, jako vhodně komponované výsadby vegetace v návaznosti na mostní objekty, příp. úprava či doplnění některých stavebních (průchozích) objektů. Významnou míru eliminace dopadu záměru na fragmentaci krajiny přináší tunelová varianta s dlouhými tunelovými úseky.

#### *Vlivy na krajinu a její ekologické funkce – závěr*

Záměr svým charakterem přinese zásah do rázu krajiny, a to v obou variantách. Posouzením bylo prokázáno, že představuje v některých omezených segmentech krajiny středně silný zásah do znaků a hodnot některých charakteristik krajinného rázu, jejichž „cennost“ je hodnocena stupněm „význačný“. Protože se v otevřeném agrárním segmentu suburbánní krajiny nejedná o častý výskyt středně silných zásahů a silný zásah byl identifikován pouze do znaků dle cennosti „běžných“ a dle projevu „neutrálních“ či „negativních“, lze záměr v obou posuzovaných variantách považovat z hlediska ochrany krajinného rázu za přijatelný (únosný) zásah. Únosnost záměru bude dále zvýšena přijetím uložených opatření. Opatření k minimalizaci vlivů na krajinu jsou součástí záměru a podmínek tohoto závazného stanoviska. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku.

#### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce*

- Dle dokumentace EIA jsou zahlobená i tunelová varianta na základě vyhodnocení přítomných znaků a hodnot přijatelné, představují v úhrnu srovnatelný středně silný zásah do rázu krajiny, přičemž každá z variant má výhody i nevýhody z hlediska vizuálního uplatnění v krajinné scéně (rozdíly jsou v jednotlivých vymezených prostorech). Z hlediska fragmentace krajiny je příznivějším řešením varianta tunelová.
- Dle posudku EIA je příznivější varianta tunelová, a to z důvodů menší fragmentace krajiny, přičemž finální architektonické řešení portálů tunelů z hlediska vlivů na krajinný ráz může dále přispět k dalšímu snížení těchto vlivů. Z hlediska ostatních hodnocených kritérií nevyplývá, že by zahlobená varianta nemohla být principiálně realizovatelná za předpokladu náročnější realizace funkčních vegetačních úprav (detailněji v příslušných částech posudku).

#### Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Významné negativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ na hmotný majetek a kulturní dědictví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Trasa záměru prochází mimo zastavěná území, do kontaktu se zástavbou se dostává jen úsekově. Lokality s nejbližší zástavbou jsou u MÚK Březiněves, MÚK Třeboradice, v úseku km 51,500 (trasa prochází volnou prolukou mezi zástavbou Mírovic a Miškovicemi s přemostěním údolí Mratínského potoka nad areálem ČOV Miškovice), v úseku km 53,800 (na severním okraji Přezletic se do vzdálenosti 100 m od stavby nachází jeden výrobní areál), MÚK Vinoř a MÚK Satalice. Realizace záměru si nevyžádá žádné rozsáhlé demolice. Vyjma areálu ČOV Miškovice

(úprava areálu + 1 rodinného domu) a ČOV Vinoř (úprava či přeložení dle varianty), se přímý kontakt se zástavbou nepředpokládá. U několika málo nejbližších objektů k trase záměru nelze potenciální ovlivnění při výstavbě zcela vyloučit. V období výstavby patří mezi nejkritičtější fáze realizace tunelů, případně stavebních objektů a zářezových úseků, u kterých je nutno použít trhací práce. To se týká také realizace odvodňovacích štol (ve variantě tunelové ul. Ke Kapličce v Podolance, severní okraj Veleně). Rozsah trhacích prací bude upřesněn v navazující přípravě stavby. Při zahrnutí všech očekávaných i potenciálních demolic lze konstatovat, že nároky záměru na vyvolané demolice zástavby jsou vzhledem k rozsahu záměru malé.

Stejně jako všechny liniové stavby se i předkládaný záměr dostane do kolize s běžně se vyskytujícími inženýrskými sítěmi, jejich ochrannými pásmy a navazující silniční sítí, kde bude nutno provést také jisté demoliční práce. S úpravami dotčených komunikací souvisí i úpravy stávajících mostů. Jedná se o stávající most na II/243 v místě křížení s Cínoveckou ulicí na MÚK Březiněves, rozšíření mostu přes Mratínský potok v Cínovecké, či mosty v oblasti MÚK Satalice. Dále bude demolována část stávajícího zemního valu u stávající D8 u nové větve C a nahrazena novým valem. Dotčeno bude také těleso železniční trati č. 070 Praha Turnov (řešení dle varianty záměru).

Za významnější zásah do inženýrských sítí lze považovat přeložku Káranského vodovodního přivaděče v km 52,900 – 53,200 v prostoru MÚK Přezletice (šikmé křížení). Jedná se o výtlačný řad DN 1600 nadregionálního významu, kterým je dopravována pitná voda z areálu vodárny v Káraném do Prahy a dalších spotřebišť (např. odběry pro obec Dřevčice, Dobrovolný svazek obcí (DSO) Veleň, Sluhy, Brázdim, Polerady atd.) na trase. V místě střetu je navržena přeložka mimo prostor MÚK v délce cca 1 200 m v případě zahloubené varianty, v případě tunelové varianty pak v délce 2 310 m. Vlastní křížení s trasou D0 je řešeno převedením vodovodního potrubí po mostní ocelové příhradové konstrukci o dvou polích. Stávající vodovod je katodově chráněn. Přeložka souvisí s dočasnou zásadní změnou v distribuci pitné vody v Praze, pravděpodobně i se zajištěním náhradního zásobování pro stávající odběry na trase DN 1600. Změna v distribuci souvisí s vyvolanými proplachy řadů, do kterých bude převedena výroba pitné vody, čištění a desinfekce komor vodojemů, proplachy a desinfekce po výluce, manipulace na síti atd. Tento vodovod bude dotčen také výstavbou odpadu z nádrže RN1 – Ďáblice a rozšířením Prosecké radiály jižně od MÚK Březiněves. Všechny plánované práce (přeložky) na tomto vodovodním přivaděči spolu musí být koordinovány (a to i ve vazbě na stavbu D0 519) tak, aby proběhly během jediné výluky (cca 4 dny). Gravitační zásobování z místního vodojemu Harunka bude zachováno.

Záměr se nedotýká žádné národní kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny ani nezasahuje do historických jader obcí. Nedotýká se ani historické přírodní dominanty v podobě Zámeckého parku ve Venoři a bažantnice u Satalic. Záměr je v přímé kolizi s jednou nemovitou kulturní památkou. Jedná se o výklenkovou kapličku z 2. pol. 18 století, která je chráněna od r. 1958 a stojí u polní cesty cca 100 m od silnice III/2438 severně od Třeboradic (od teplárny). Bude dotčena v prostoru MÚK Třeboradice. Bude nutno zajistit přemístění kaple v souladu s požadavky příslušného orgánu státní památkové péče.

Při výstavbě musí být dále zajištěna kulturní památka výklenková (Svatojakubská) kaple při silnici II/610 na jihu Podolanky. Tato silnice bude v návaznosti na MÚK Vinoř upravena, konec úpravy je navržen cca 15 m před touto kaplí. Kaple nebude stavbou přímo dotčena, nicméně

ZOV v navazující projektové dokumentaci ji musí zohlednit. Zároveň je v tomto prostoru v tunelové variantě veden štolový odpad pro odvodnění tunelu VINOŘ. V rámci uložené pasportizace objektů musí být provedena také pasportizace této kulturní památky s návrhem příslušných opatření pro její zajištění při ražbě štoly.

Pro celou trasu záměru byl zpracovaný multispektrální geotechnický průzkum, který byl mimo jiné provedený se zaměřením i na výskyt potenciálních archeologických nálezů. Území, kterým záměr prochází, patří mezi oblasti s bohatým pravěkým, raně historickým a historickým osídlením. K přímé kolizi s ÚAN I. kategorie dochází v začátku trasy nad skládkou Ďáblice (lokalita Ďáblice – sklárna) a jižně od MÚK Březiněves. V úseku km 56,150-56,350 prochází trasa v blízkosti významné archeologické lokality ÚAN I. kategorie Jenštejn – sídliště z doby římské. V tunelové variantě dojde k dotčení dvou ÚAN I. kategorie ražbou odvodňovací štoly od tunelu VINOŘ.

#### *Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů – závěr*

Vyjma areálu ČOV Miškovice a ČOV VINOŘ se přímý kontakt se zástavbou nepředpokládá. Nároky na demolice jsou v poměru k rozsahu a charakteru záměru malé. Za významnější zásah do inženýrských sítí lze považovat přeložku Káranského vodovodního přivaděče v km 52,900 – 53,200 v prostoru MÚK Přezletice. Při výstavbě bude nutno přijmout opatření k zajištění stability stávajících stavebních objektů, které nebudou stavbou přímo zasaženy, ale jsou v bezprostřední blízkosti stavby a mohly by být výstavbou narušeny. Míra ovlivnění zástavby při provozu bude přímo úměrná ovlivnění dopravních intenzit a bude se projevovat nejen v bezprostřední blízkosti záměru, ale i podél komunikací v širším území. Vlivy na hmotný majetek nejsou hodnoceny jako významné.

Záměr je v přímé kolizi s jednou nemovitou kulturní památkou – bude nutno přeložit jednu výklenkovou kapli z prostoru MÚK Třeboradice. Při výstavbě (zejména v tunelové variantě) bude nutno zajistit ochranu památkově chráněné kaple na jihu Podolanky při ulici Pražská.

Záměr prochází územím s řadou lokalit s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. Záměr prochází v převážné délce trasy přes územím s archeologickými nálezy (ÚAN) I. a II. kategorie.

Při splnění legislativních požadavků na ochranu archeologických nálezů není vliv hodnocen jako významný. Při výstavbě bude nutno přijmout opatření k zajištění stability stávajících stavebních objektů, které nebudou stavbou přímo zasaženy, ale jsou v bezprostřední blízkosti stavby a mohly by být výstavbou narušeny. Uložena jsou i opatření k monitoringu objektů po uvedení stavby do zkušebního provozu.

Celkový vliv záměru (pro obě posuzované varianty) by mohl být vzhledem k převažujícímu charakteru dotčených ploch a rozsahu vlivů hodnocen jako malý, s ohledem na nutnost rozsáhlých zemních prací v území archeologických nálezů, je v souhrnu hodnocen jako mírný až středně významný, při přijetí stanovených opatření jako přijatelný, bez významných negativních vlivů. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

### *Hodnocení posuzovaných variant záměru z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů*

- Dle dokumentace EIA se jako příznivější jeví varianta zahloubená. Varianta tunelová nese o něco vyšší rizika pro zastižení či narušení archeologických nálezů, zároveň generuje nutnost přeložení areálu ČOV Vinoř. Nejedná se však o limitující aspekt a obě varianty jsou akceptovatelné.
- Dle posudku EIA jsou varianty prakticky rovnocenné bez zásadnějších rozdílů. U MÚK Vinoř bude zásadní fáze výstavby tunelové varianty, která si vyžádá realizaci rozsáhlé stavební jámy a přeložení ČOV Vinoř do nové plochy, a to v předstihu před zahájením výstavby. V tunelové variantě budou muset být přijata opatření pro období výstavby pro zajištění ochrany Svatojakubské kaple v Podolance (zejména ražba odvodňovací štoly). Jedná se o vlivy řešitelné standardními technickými postupy a v souhrnu varianty negenerují významně rozdílné vlivy na kulturní památky. Varianta tunelová s vyššími nároky na výkopy se jeví jako méně příznivá, s vyšší pravděpodobností zastižení archeologických nálezů. U zahloubené ani tunelové varianty se však nejedná o limitující vlivy, obě varianty jsou akceptovatelné.

### Přeshraniční vlivy

Žádné vlivy záměru nebudou přeshraniční, ani při nestandardních stavech a haváriích v žádné z navrhovaných variant. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

### Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní kumulativní vlivy záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné v obou navrhovaných variantách.

Posuzovaný záměr je situován do území s rozvinutou stávající i plánovanou infrastrukturou. Jeho příprava je proto přímo koordinována se stavbami, na které záměr navazuje (D0 519 Suchdol – Březiněves (s návazným úsekem D0 518 Ruzyně – Suchdol); Zkapacitnění D0 PO 510 (Běchovice – Satalice) na 3+3 jízdní pruhy; D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály<sup>2</sup>; Komunikační propojení Ďáblická – MÚK Kostelecká; Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi; II/244 Přezletice, přeložka včetně napojení na dálnici D0; Přeložka silnice II/610), dokumentace EIA uvádí i další dopravní stavby v okolí záměru a ostatní záměry v okolí.

Jak pro výchozí stav, tak pro výhledové stavy posuzovaného záměru proto byly v relevantních aspektech posouzeny kumulativní vlivy záměru s vlivy všech dalších staveb, a to při zohlednění platných metodických pokynů a autorizačních návodů. V rámci jednotlivých podkladových expertních studií přílohou části dokumentace EIA (zejména v dopravně-inženýrských podkladech a z nich vycházející hlukové a rozptylové studii a dalších) tak byly relevantní kumulace vyhodnoceny (např. zohledněním předpokládaných intenzit dalších staveb ve výpočtových stavech dopravně-inženýrských podkladů, zohledněním v rámci pozadí u rozptylové

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



studie apod.). Část dokumentace EIA, týkající se komplexní charakteristiky a hodnocení možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, pak u jednotlivých vlivů uvádí závěry těchto zvažovaných kumulací. Za nejpodstatnější lze považovat kumulativní ovlivnění dotčených obyvatel.

#### *Vlivy na ovzduší, hlukovou situaci a veřejné zdraví*

Z hlediska účinků expozice chemickým látkám v ovzduší na lidské zdraví se nerozlišuje kategorie zdroje znečištění ovzduší. V míře ani charakteru účinků není žádný rozdíl mezi znečištěním ze silniční, železniční nebo letecké dopravy. Z tohoto důvodu se v případě modelování imisní zátěže provádí souhrnný výpočet. Jediným rozhodujícím faktorem pro vyhodnocení účinků imisní zátěže je tedy výše celkových koncentrací jednotlivých znečišťujících látek, nikoliv jejich původ (kategorie zdroje). Pro kumulativní vyhodnocení je tak v případě imisní zátěže rozlišování původu znečištění možno považovat za neúčelné.

Z hlediska kumulativních vlivů hodnotí rozptylová studie, která je podkladem pro studii vlivů na veřejné zdraví, znečištění ovzduší pomocí modelových výpočtů pro všechny výpočtové stavy. Ty byly zpracovány se zahrnutím všech zdrojů působících v řešené oblasti včetně přenosu znečištění z okolních a vzdálenějších oblastí. V modelových výpočtech jsou zahrnuty jak samotné zdroje znečišťování z automobilové dopravy, tak příspěvky železniční a letecké dopravy (ve výhledu včetně vlivu nové paralelní dráhy 06R/24L), ale i stacionární zdroje na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje a také tzv. transfery, tedy dálkový přenos znečištění. Lze tak konstatovat, že hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícím látkám v ovzduší je provedeno dostatečně i z hlediska kumulativních vlivů, neboť zahrnuje všechny významné kategorie zdrojů znečišťování ovzduší, a je tak zohledněna celková imisní zátěž.

V rozptylové studii je provedeno také posouzení kumulativních vlivů výstavby z plánovaného úseku D0 519, kde lze uvažovat možný souběh stavebních prací v prostoru MÚK Březiněves. Nejvýznamnější kumulativní vlivy lze očekávat u jižní hranice souvislé obytné zástavby Březiněvsi, kde se obě dopravní stavby napojují. U zástavby budou převládat imisní příspěvky z výstavby úseku D0 520, které budou dle předpokladu dosahovat nejvýše jednotek  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  u denních koncentrací prachových částic frakce  $\text{PM}_{10}$ , neboť zde jsou navržena přísná opatření pro redukci šíření prachových částic do okolí stavby. Podmínky tohoto stanoviska vyloučily souběžné provádění zemních prací u MÚK Březiněves u obou staveb zároveň. U krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého lze při výstavbě D0 520 očekávat u nejméně ovlivněné zástavby v jižní části Březiněvsi imisní příspěvky do  $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Imisní příspěvky z výstavby D0 520 by dosahovaly při souběhu shodných činností (zemní práce na stavbě D0 519)  $96 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Protože je pro stavbu D0 520 již uvažováno s opatřením ve formě použití nesilničních strojů na úrovni emisních limitů stage IV, nedojde ani při souběhu prací k překročení hodnot imisního limitu.

Na základě výsledků posouzení lze konstatovat, že ani kumulativní vlivy s výstavbou dálnice D0 519 nezpůsobí nadlimitní zatížení území za předpokladu koordinace obou staveb a dodržení plnění stanovených podmínek tohoto stanoviska k eliminaci vlivů na ovzduší.

V případě navrhovaných MÚK a dopravních navazujících větví komunikací (přeložka silnic II/244, II/243 a II/610, D8 MÚK Zdiby) jsou již jako součást záměru navržena doplňková opatření pro redukci imisních příspěvků ze stavební činnosti. Vzhledem k velikosti navazujících



staveb, vzdálenosti od nejbližší hodnocené obytné zástavby a velikosti redukovaných imisních příspěvků z posuzované stavební činnosti záměru lze předpokládat při dodržování protiprašných opatření u navazujících staveb plnění imisních limitů v území i v průběhu souběžné výstavby navazujících stavebních projektů. Obdobné závěry platí i pro vzdálenější projekty, případně projekty v blízkosti hodnoceného záměru procházející ve větší vzdálenosti od výše hodnocené obytné zástavby (např. vysokorychlostní trať „Nové železniční spojení Praha – Drážďany“ nebo Prosecká radiála). Imisní dopady ze stavební činnosti u těchto projektů při dodržování opatření pro redukci imisních příspěvků ze stavební činnosti nebudou mít na imisně nejzatíženější hodnocenou zástavbu významný vliv a imisní limity budou plněny i při jejich souběžné výstavbě.

V hlukové studii bylo taktéž provedeno vyhodnocení kumulativních vlivů. V rámci tohoto výpočtu bylo počítáno s provozem silniční dopravy na pozemních komunikacích a s provozem na železničních a tramvajových tratích v celém hodnoceném území. Ve výhledových stavech v roce 2030 a období 2050 byla kromě stávající železniční trati č. 070 Praha – Turnov a č. 232 Praha – Lysá nad Labem zohledněna také plánovaná stavba vysokorychlostní trati VRT Praha – Drážďany, dále pak byla zohledněna plánovaná tramvajová trať Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice. Trasy tramvajových tratí ve výhledovém stavu 2030 a 2050 byly zadány v souladu s územním plánem hlavního města Prahy či dostupnými projektovými podklady (detailněji viz hluková studie).

Z hlediska kumulativních vlivů v období výstavby je v rámci hlukové studie vyhodnoceno potenciální kumulativní působení s výstavbou plánovaného úseku D0 519 v prostoru MÚK Březiněves.

I se zohledněním této stavby dochází k plnění hygienických limitů. Dále bude stavební činnost posuzovaného záměru v době výstavby nutné koordinovat s případnými dalšími záměry v případě, že nastane souběh výstavby těchto záměrů. V posuzované oblasti úseku D0 520 se připravují např. stavby D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály, obchvat Březiněvsi, přeložky II/240 a II/610, tramvajová trať Sídliště Ďáblice – Nádraží Čakovice nebo VRT Praha-Drážďany. Pokud by došlo k souběhu těchto staveb, bude koordinována výstavba tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku nebo maximální stanovené počty jízd nákladních automobilů (stanovené jako podmínky tohoto stanoviska). U souběžně probíhajících staveb, které mohou být v prostorovém kontaktu (např. posuzovaný záměr, stavba D0 519, stavba D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály), je dále také podmínkami tohoto stanoviska uloženo společné využívání manipulačních pruhů, sdílená zařízení stavenišť, upřesnění harmonogramu nejhlučnějších etap výstavby a další opatření, která zajistí plnění příslušných hygienických limitů.

Pro kumulativní posouzení provozu silniční, tramvajové a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto není možné vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční, tramvajové a železniční dopravy porovnávat s hygienickým limitem. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční, tramvajové a železniční dopravy slouží pouze ke znázornění celkové akustické situace v dotčených lokalitách. Výsledky výpočtu jsou prezentovány tabulkově s příslušným komentářem pro jednotlivé městské části hlavního města Prahy a obce na území Středočeského kraje v hlukové studii.

V rámci posouzení celkové akustické situace v zájmovém území v okolí záměru je třeba vzít v úvahu i spolupůsobení hluku z leteckého provozu. Jak je uvedeno v dokumentaci EIA i hlukové studii, vzhledem k systému a režimu létání v leteckém okrsku Praha se hluk z provozu letiště Vodochody ve sledovaných hladinách, které by byly relevantní pro posouzení hluku v daném území, neprojevuje. Proto ve výpočtu v hlukové studii byl podrobně zohledněn a kumulován stávající i výhledový provoz především na Letišti Václava Havla Praha, dále pak na letišti Letňany a Kbely. Pro výhledové stavy bylo uvažováno s paralelní dráhou RWY 06R/24L a s maximálním uvažovaným provozem na tomto dráhovém systému (na základě analýzy v minulosti zpracovaných a dostupných materiálů, na straně bezpečnosti výpočtu). Jedná se o předpokládaný výhledový stav dráhového systému, v současné době plánovaný na rok 2031. V rámci výpočtu ve výhledových stavech byl zvolen předpokládaný stav dráhového systému po uvedení posuzovaného záměru do provozu, tedy s plánovanou paralelní dráhou. Z akustického hlediska se jedná o variantu zvolenou na straně bezpečnosti výpočtu především pro oblast západní části posuzovaného území. Protože může v minimální míře (okrajově) ovlivnit situaci v zájmovém území i provoz na letišti Letňany či letišti Kbely, byl do celkového výpočtu kumulativních zdrojů zahrnut i hluk z provozu tohoto letiště.

V hlukové studii je pak proveden detailní slovní komentář modelových výstupů ke kumulativním vlivům na akustickou situaci ve výhledových stavech se záměrem pro obce a městské části v hodnoceném území. Stručně lze konstatovat následující:

- V Hovorčovicích a městských částech Praha – Březiněves, Čakovice, Satalice, Praha 20 dochází ke kumulativním vlivům silniční, železniční a letecké dopravy, tramvajová doprava zde akustickou situaci neovlivňuje. Železniční doprava je dominantní ve východní části Hovorčovic, projevuje se také v jihovýchodní části Březiněvsi (zde není dominantní), v západní části Čakovic (plánovaná VRT), v Horních Počernicích (Praha 20, podél železniční trati č. 232), v jižní části Satalic (trať č. 070). Letecká doprava se v denní době projevuje na jihozápadním okraji Hovorčovic, jihozápadním okraji Březiněvsi, ve variantě tunelové pak také ve výpočtových bodech na severním okraji Třeboradic. Podél průtahu sídly je dominantním zdrojem hluku silniční doprava.
- V obci Jenštejn, Podolanka, Přezletice, Veleň a Radonice, a v městské části Praha – Vinoř dochází ke kumulativním vlivům silniční a letecké dopravy, přičemž dominantní vliv má zejména silniční doprava. Ve výpočtovém bodě Zlatý\_kopec\_33 v Přezleticích má v denní době dominantní vliv letecká doprava. Ta se projevuje také v několika výpočtových bodech v denní době v Radonicích (u tunelové varianty i v noční době) a v jednom výpočtovém bodě ve Velení. Tramvajová a železniční doprava zde nemá vliv.
- V městské části Praha – Ďáblice dochází ke kumulativním vlivům silniční a železniční dopravy, letecká a tramvajová doprava zde nemá významný vliv. Železniční doprava se dominantně projevuje v ulici Řepná (plánovaná VRT) a ve výpočtovém bodě Cervenomlyska\_1117. V ostatních případech je v kontrolních výpočtových bodech dominantní silniční doprava.

Na většině úseků posuzovaného záměru, kde dochází ke kumulativnímu působení silniční a letecké dopravy, jsou navrženy protihlukové zemní valy nebo PHS. Protihluková opatření a tunelové části záměru tak zároveň přispívají i ke snížení vlivů kumulativních.

Hodnocení zdravotního rizika v důsledku synergického působení hlukové a imisní zátěže lze teoreticky uvažovat v případě systémově působících složek zátěže za předpokladu, že působí na

stejnou orgánovou soustavu. Bude se jednat výhradně o kardiovaskulární systém, neboť pouze pro něj jsou k dispozici metodické podklady pro kvantifikaci míry poškození zdraví vlivem hluku. Oba faktory pochopitelně působí i na jiné orgánové soustavy (např. hluk ovlivňuje též nervovou soustavu, znečištění ovzduší pak zejména soustavu respirační), u nichž však nedochází k jejich společnému působení, nebo se jedná o působení zcela zanedbatelné. I v případě kardiovaskulárních onemocnění (KVO) se však jedná spíše o teoretický koncept, neboť mechanismus působení je u obou faktorů značně odlišný. Co se týče kvantifikace vlivů záměru na výskyt KVO, v případě vlivů hluku je vyčíslen vliv výskytu onemocnění ischemické choroby srdeční (ICHS) v počtu případů, v případě znečištění ovzduší (konkrétně suspendovanými částicemi PM<sub>2,5</sub>) se jedná o hospitalizace s kardiovaskulárními chorobami, rovněž počet případů. Podkladem pro kvantifikaci je vždy vztah dávka – účinek, který je v obou případech odvozen z metaanalýzy epidemiologických studií. Dostupné údaje nenaznačují, že by bylo identifikováno synergické působení ve smyslu navyšování jednoho účinku druhým (tzn. "strmější" vztah dávka – účinek pro PM<sub>2,5</sub> ve více hlukově exponovaných lokalitách a naopak). Diskutován by mohl být spíše naopak opačný efekt, kdy v některých zejména starších studiích by mohlo dojít k "započítání" stejného účinku u osob žijících v dopravně exponovaných lokalitách jednou k znečištění ovzduší a jindy k hlukové zátěži. Z uvedeného tak lze vyvozovat, že výsledný počet osob s příslušnými příznaky (ICHS, hospitalizace s KVO) nebude vyšší než součet případů, zjištěných separátně v rámci hodnocení vlivů znečištění ovzduší a hodnocení vlivů hluku na lidské zdraví. U jiných účinků než výskytu KVO nelze společné působení hlukové a imisní zátěže předpokládat.

#### *Vlivy na povrchové a podzemní vody a na půdy*

Z hlediska přímých vazeb záměru na navazující stavby jsou posouzeny kumulativní vlivy s navazujícím úsekem D0 519 a s připravovanou úpravou D8 a MÚK Zdiby. Tyto kumulativní vlivy (zejména v důsledku nových zpevněných ploch, znečištění vod z ploch komunikací) jsou zohledněny již v samotném technickém řešení záměru (DUN, kapacita RN), zároveň jsou prolunty do stanovených opatření k minimalizaci vlivů záměru tak, aby byly sníženy dopady na kvalitativní a kvantitativní charakteristiky dotčených recipientů. Jedná se zejména o Mratínský a Třeboradický potok – návrh přerozdělování odtoků na DUN/RN Ďáblice a DUN/RN2.

Stejně tak jsou zohledněny investiční záměry Povodí Labe s.p. na realizaci suchých poldrů, resp. RN Mírovce a Třeboradice, které mají zvýšit retenční kapacitu dotčených povodí a optimalizovat průběh povodňových stavů na tocích zejména v intravilánech obcí na těchto potocích. Aby byly kumulativní vlivy řešeny pro aktuální fáze jednotlivých významných připravovaných staveb v území, je v tomto stanovisku stanoven požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářské studie povodí Mratínského potoka. Tato studie provede mimo jiné kapacitní posouzení stávajících kritických profilů na toku, a to ve vztahu ke všem plánovaným významným stavbám v území (při zohlednění aktuálního stavu jejich přípravy) a navrhne příslušná opatření k bezpečnému průchodu povodňových rozlivů na území obcí.

Kumulaci vlivů lze očekávat i v souvislosti s přebytkovou výkopovou zeminou na dalších plánovaných stavbách v území. Proto je podmínkami tohoto stanoviska uloženo v dalším stupni projektové dokumentace zpracovat koordinovanou koncepci využití přebytkové zeminy (terénní úpravy (zemní valy, modelace terénu), nabídnutí k využití na jiných stavbách atd.).

### *Vlivy na biologickou rozmanitost*

Rozvoj sídelní a dopravní infrastruktury s intenzifikací zemědělské výroby přináší určující vlivy na stav biodiverzity a fungování ekosystémových služeb (zejména homogenizace krajiny, fragmentace biotopů, zastavování krajiny na úkor přírodních ploch, šíření invazních rostlin, rušivé vlivy (hluk, osvětlení) či riziko znečišťování okolí).

Kumulativní vlivy z hlediska hluku, znečištění ovzduší či světelného znečištění jsou reprezentovány působením imisních příspěvků většího počtu zdrojů emisí, hlukem či osvětlením z více komunikací a zdrojů na faunu, flóru a ekosystémy.

Synergické působení uvedených vlivů je relevantní zejména pro faunu. Jedná se o zábor a fragmentaci biotopů, omezení migrace a volné průchodnosti krajinou a rušivé vlivy, které jsou dány zejména hlukem, světelným znečištěním, příp. znečištěním ovzduší. S ohledem na skutečnost, že záměr prochází zejména po polích či v blízkosti zástavby s již velkou mírou stávajících rušivých faktorů, nejsou rušivé vlivy v území novým jevem. Jako nepřilíš významné by bylo možno označit zábor přírodních biotopů, neboť jejich dotčení je omezené jen na velmi krátké úseky (údolí potoků), s ohledem na jejich jedinečnost v dané krajině však právě proto nabývají tyto vlivy na svém významu. Při zohlednění již zapracovaných opatření (mostní objekty jako migrační průchody, případně tunelové úseky, clonící funkce zemních valů či stěn), včetně dále navržených opatření k minimalizaci či kompenzaci vlivů (vhodné vegetační úpravy, optimalizace parametrů migračních profilů či jejich doplnění, návrh náhradních biotopů, vyhodnocení nezbytnosti osvětlení trasy, PHS a další), jsou tyto vlivy i při svém spolupůsobení hodnoceny jako přijatelné, a to pro záměr v celém svém rozsahu a pro obě navrhované varianty.

### *Jiné vlivy – možnost kumulace – závěr*

Veškeré vlivy na jednotlivé složky životního prostředí se v konečném důsledku promítají jak do vlivů na obyvatelstvo, tak do vlivů na živé části přírody, zejména faunu. Proto je kumulativní působení vlivů záměru ve své podstatě v souhrnu obsaženo v hodnocení všech předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, a to pro obě posuzované varianty. V rámci jednotlivých podkladových expertních studií přílohové části dokumentace EIA byly relevantní kumulace vyhodnoceny. V souhrnu lze konstatovat, že potenciální vlivy odpovídají charakteru území a charakteru záměru a při přijetí uložených opatření jsou přijatelné i z hlediska svého kumulativního, příp. synergického působení.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů předmětného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné v obou navrhovaných variantách (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěry posuzované dokumentace a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatelky dokumentace, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska (uvedeném v posudku). Z hlediska preference navrhovaných variant pak zpracovatel posudku doporučuje záměr k realizaci v preferované tunelové variantě s tím, že variantu zahloubenou nelze zcela vyloučit z realizace, protože z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se ani u této varianty nevyskytly vlivy, které by z hlediska jejich velikosti a významnosti neumožňovaly tuto variantu realizovat.

Části dokumentace popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou dle názoru zpracovatele posudku zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v obou navrhovaných variantách. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách dokumentace ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku doplnění ani dopracování. Zpracovatel posudku současně s těmito závěry souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování v posudku navržených podmínek jako akceptovatelné.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

***Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:***

V rámci předkládané dokumentace EIA byl předložen k posuzování ve dvou aktivních variantách (které jsou vedeny ve stejné stopě (v souladu se ZÚR), ale s rozdílně vedenou niveletou) záměr nové liniové dopravní stavby, konkrétně stavby „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“, která představuje realizaci severovýchodního úseku Pražského okruhu.

Celková délka posuzovaného úseku Březiněves – Satalice činí 13,64 km. Začátek záměru je v km 46,410 v mimoúrovňové křižovatce MÚK Březiněves, která je součástí záměru v dílčí podobě, která umožní samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 519. Konec záměru je v místech již zrealizované MÚK Satalice v km 60,053, přičemž součástí záměru je dostavba této křižovatky do definitivní podoby, resp. v případě tunelové varianty komplexní přestavba této MÚK. Součástí předkládaného záměru je také zkapacitnění Cínovecké ulice (která přechází v D8) na šířkové uspořádání D34 v délce 2,87 km (od MÚK Kostelecká -4,870 až km - 2,000). Na základě výhledových intenzit je záměr navržen v kategorii D34/100, což znamená modifikovanou normovou kategorii D33,5 s rozšířeným středním dělicím pásem. Naprostá většina parametrů (délky odbočovacích pruhů, příčný sklon v obloucích a délky rozhledů pro zastavení) v úsecích, kde to nevyvolá nadměrné zvýšení stavebních nákladů, je navržena tak, aby vyhověly návrhové rychlosti 130 km/hod dle platné normy. V místech nedostatečných rozhledových poměrů, tam, kde to je technicky a ekonomicky možné, je proto střední dělicí pás a svodidlo umístěno v krajní poloze (47,000 – 49,775 a 55,800 – 56,515). Tam, kde to bylo nutné, byla z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů rozšířena i nepevněná krajnice.

	varianta zahloubená	varianta tunelová
Charakter komunikace	Šestipruhová, směrově dělená	
Kategorie	D34/100	
Zařazení	D0	
Staničení	46,410 – 60,053	
Délka	13,64 km	
Šířkové uspořádání	2 x 3,75 m + 1 x 3,50 m v jednom směru	
Křižovatky	5 x MÚK (Březiněves, Třeboradice, Přezletice, Vinoř, Satalice)	
Mostní objekty	28x, z toho: 5x na D0, 17x přes D0, 6x mimo D0	24x, z toho: 3x na D0, 14x přes D0, 7x mimo D0
Tunely:	-	3x (Třeboradice 1 330 m, Veleň 1 000 m, Vinoř 2 710 m)

### Šířkové uspořádání záměru

Jeden jízdní směr:

- jízdní pás mezi lící svodidel: 15,5 m
- jízdní pruhy a2 + 2xa1: 3,50 + 2x3,75 m
- nezpevněná část krajnice započítávaná do volné šířky: 2x 0,5 m
- šířka vnějšího + vnitřního vodícího proužku: 0,25 + 0,75 m
- zpevněná krajnice: 2,50 m

Základní kategoriální šířka 2 x 3 jízdní pruhy činí 2 x 15,5 m + 3,0 m střední dělicí pás (mezi svodidly) 34 m. U MÚK se přídatné pruhy (připojovací a odbočovací) provedou na úkor zpevněné krajnice rozšířené o 1,5 m. Celkem činí dílčí volná šířka s připojovacím, resp. odbočovacím pruhem dle normy 17 m.

Typ příčného uspořádání je šestipruhová, směrově rozdělená komunikace s rozšířeným středním dělicím pásem na 4 m. Základní příčný sklon je 2,5 % střechovitý, klopení kolem vnitřních hran zpevnění.

Pro začlenění záměru do krajiny a eliminaci jeho negativních vlivů na okolí jsou podél zářezových úseků navrženy zemní valy, které jsou navrženy vždy na okraji svahu zářezu, o výšce do cca 4,0 m a sklonu svahů 1:2. Definitivní podoba těchto zemních valů bude upřesněna v navazující projektové dokumentaci dle stanovených požadavků na funkci protihlukovou, požadavků na výsadby, požadavků na krajinářské řešení a dle majetkoprávních poměrů s možností navrácení do zemědělských půd.

### Směrové řešení

Osa se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi, minimální poloměr je 1 000 m v místě průchodu mezi Hovorčovicemi a Třeboradicemi, maximální v úseku km 53,538-55,384, kde má hodnotu 4 600 m. Stavba 520 začíná v MÚK Březiněves, odkud se osa stáčí levotočivým obloukem o poloměru R=1 250 m k severovýchodu a obchází pravotočivým obloukem R = 1 000 m místní část Třeboradice ze severu. Zde je umístěna MÚK Třeboradice se silnicí III/2436. Následuje křížení s železniční tratí Praha-Turnov. Dále trasa křížuje Třeboradický



potok, v km 49,680 silnici III/2433, dále silnici III/0101 a údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice, to vše levotočivým obloukem  $R = 2\,240$  m. Následuje pravotočivý složený oblouk  $R = 2\,000$  resp.  $R = 4\,600$  m, který trasu vede severně od Přezletic, kde je umístěna MÚK Přezletice. Do té je zaústěna přeložka silnice II/2444 z Přezletic do Veleně, a také uvažovaná přeložka II/610 do Staré Boleslavi. Další MÚK Vinoř je umístěna na křížení se silnicí II/610. Dále pokračuje trasa pravotočivými oblouky  $R=1\,200$  a  $4\,000$  m jižním směrem mezi Vinoří a Radonicemi. Na stavbu 510 se napojuje v mimoúrovňové křižovatce Satalice obloukem o poloměru  $2\,800$  m v místech křížení s Novopackou, která přechází v dálnici D10.

#### Výškové řešení

Výškové řešení je ovlivněno jednak danými průchozími body v začátku a konci úpravy, způsobem křížení s křižujícími komunikacemi, železnicí, vodními toky, připojením jednotlivých MÚK a umístěním tunelů a možnostmi odvodnění.

#### Výškové řešení – varianta zahloubená

Trasa je kromě úseku za MÚK Březiněves vedena převážně v zářezech. Maximální podélný sklon je  $3,9\%$  před MÚK Satalice, minimální  $0,5\%$  před mostem přes Třeboradický potok. Křížení se silnicí III/2438 do Hovorčovic za MÚK Třeboradice a se železniční tratí Praha – Turnov je zajištěno nadjezdy přes D0, stejně jako křížení se sil. III/2433 do Mírovic. Pravostranný přítok Třeboradického potoka je nutné díky nemožnosti vykřížení v původním místě přeložit a převést k mostku přes Třeboradický potok. Údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice a se sil. III/0101 přechází trasa mostem, a dále pokračuje v mírném zářezu k MÚK Přezletice. Za MÚK Vinoř přechází trasa údolí Vnořského potoka se sil. II/610 a s ČOV Vnoř opět mostní estakádou a dále k jihu pokračuje zářezem až k MÚK Satalice. Křížení s komunikacemi je řešeno nadjezdy přes D0. Kubatury zemních prací jsou nevyrovnané, vznikají výrazné přebytky zeminy (cca  $4,3$  mil.  $m^3$ ).

#### Výškové řešení – varianta tunelová

Ve variantě tunelové jsou na trase navrženy tři tunely. Maximální podélný sklon je  $3,4\%$  před MÚK Satalice, minimální  $0,5\%$  před mostem přes Třeboradický potok. V úseku km 49,640-50,990 je navržen tunel Třeboradice délky  $1\,350$  m. Silnice III/2438 za MÚK Třeboradice, železniční trať Praha – Turnov, Třeboradický potok s přítokem a silnice III/2433 přecházejí nad tunelem v upraveném směrovém uspořádání po terénu. Silnici III/0101 a údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice přechází hlavní trasa estakádou, na kterou navazuje tunel Veleň v délce  $1\,000$  m v úseku mezi  $51,860$ - $52,860$  km. Následuje MÚK Přezletice, od které je trasa vedena zářezem k MÚK Vnoř. Tato křižovatka je umístěna v tunelu Vnoř délky  $2\,710$  m. Tunel je navržen v úseku km  $55,190$  -  $57,900$ . Silnice II/610, Ctěnický, Vnořský potok a ČOV Vnoř jsou umístěny nad tunelem na terénu. Stejně tak další křižující komunikace až po km  $57,900$ . Závěrečný zářezový úsek je napojen na MÚK Satalice. Kubatury zemních prací jsou nevyrovnané, vznikají obrovské přebytky zeminy (cca  $8,5$  mil.  $m^3$ ).

#### Křižovatky

Na trase záměru je umístěno pět MÚK (Březiněves, Třeboradice, Přezletice, Vnoř a Satalice), jejich vzdálenost vyhovuje normě při akceptování snížení na  $50\%$  (blízkost velkých sídelních útvarů) kromě vzdálenosti mezi MÚK Přezletice a MÚK Vnoř, kde je délka mezi začátky a konci

připojovacích a odbočovacích pruhů 766 m. Křižovatkové větve jsou navrženy dvoupruhové s volnou šířkou 9 m a jednopruhé šířky 7,5 m.

### *Tunelové objekty*

Tunelové objekty jsou navrženy pouze ve variantě tunelové, a to tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel VINOŘ. V každém tunelovém tubusu jsou 3 jízdní pruhy šířky 3,5 m, 1 nouzový pruh šířky 1,5 m a po obou stranách vodící proužky šířky 0,25 m a únikové chodníky šířky min. 1 m. Pro požadované navýšení počtu pruhů pro odbočovací a připojovací pruhy v tunelu je profil tunelu v nutném úseku upraven (dáno rozhledovými poměry). Protisměrné tunelové tubusy jsou propojeny záchrannými chodbami – propojkami, které umožňují samoevakuaci. U tunelu Třeboradice a Veleň jsou na obou portálech začátky tunelových trub odsazeny o 20 m z důvodu zamezení zakouření nezasažené tunelové trouby v případě požáru. Technické parametry tunelů: druh provozu: dva jednosměrné třípruhové tunely s nouzovým pruhem; výška průjezdního prostoru: 5,2 m + rezerva 0,15 m; bezpečnostní kategorie tunelu: TA; návrhová rychlost: 100 km/h; větrání tunelu: podélné větrání pomocí proudových obousměrných ventilátorů (příp. v dlouhém tunelu VINOŘ bude doplněn nasávací objekt).

Hloubení se předpokládá v otevřené zajištěné stavební jámě, za účelem omezení záboru se předpokládá pažení. V případě přítoků podzemní vody bude prováděno utěsnění tak, aby se zamezilo poklesu hladiny podzemní vody v okolí stavby. Ražba se předpokládá pouze v části tunelu VINOŘ v délce cca 500 m, a to pomocí nové rakouské tunelovací metody (NRTM).

- Tunel Třeboradice je navržen v úseku km 49,640 - 50,990. Délka obou samostatných jednosměrných tunelových trub je 1 330 m. Tunel je navržený v údolnicovém výškovém oblouku s nadloží max. 8 m jako hloubený s obdélníkovým průřezem. V tunelu má trasa komunikace směrově esovitý průběh (R 1 000 a 2 240 m), což vede při překlápění vozovky k příčnému sklonu vozovky až 6 % (0,75 m výškový rozdíl mezi obrubníky), jedná se o hraniční normovou hodnotu příčného sklonu vozovky. Těleso hloubeného tunelu se nachází pod hladinou podzemní vody. Dimenze definitivní konstrukce tunelu budou ovlivněny nejenom úrovní hladiny podzemní vody, ale i výškou hladiny v přilehlém poldru ( $h_{\max} = 227,5$  m n.m.). Při návrhu konstrukce hloubeného tunelu musí být rovněž zohledněna výška zpětného zásypu, který místy činí téměř 8,0 m. Tunel bude v celé délce proveden s celoobvodovou hydroizolací. Tunel má ve své nejnižší části podzemní nádrž na kontaminované vody z tunelu s bezpečnostním přepadem do ražené štoly o délce 2 590 m.
- Tunel Veleň je navržen v úseku km 51,860 - 52,860. Délka obou samostatných jednosměrných tunelových trub je 1 000 m. Tunel je v celé délce navržen jako hloubený s obdélníkovým průřezem s nadloží max. 9 m. Směrově vede osa tunelů v levostranném oblouku (R = 2 240 m). Výškové vedení v tunelu je střechovité (v úvodu/západním portálu je výškový oblouk R = 10 000 m, poté klesá 1,6 %). Rozdíl nivelet mezi portály je 5 m. Tunel by neměl být zásadně ovlivněn hladinou podzemní vody ani výškou podzemní vody v poldru Třeboradice. Při dimenzování definitivní konstrukce bude hrát hlavní úlohu jeho rozpětí a výška zpětného zásypu. Tunel bude v celé délce proveden s celoobvodovou hydroizolací. Odvodněn je gravitačně.
- Tunel VINOŘ je navržen v úseku km 55,190 - 57,900. Délka obou samostatných jednosměrných trub je 2 710 m. Tunel bude proveden jako částečně hloubený s obdélníkovým průřezem a částečně ražený (v délce 500 m v úseku km 55,760-56,260). U severního portálu

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

je navržena dělicí stěna délky 40 m. Na jižní straně je předsazená levá tunelová trouba o 20 m. Směrově je trasa tunelu v pravostranném oblouku ( $R = 1\,200\text{ m}$ ). Tunel bude v celé délce proveden s celoobvodovou hydroizolací. Tunel má ve své nejnižší části podzemní nádrž na kontaminované vody s bezpečnostním přepadem do ražené štoly o délce 4 275 m. Výstavba tunelu vyžaduje dočasné přemístění ČOV Vinoř a zatrubnění dvou vodotečí. Hladina podzemní vody zasahuje až nad kalotu tunelu.

Záměr zahrnuje také vyvolané úpravy a přeložky souvisejících komunikací, železničních tratí, vodotečí a inženýrských sítí (včetně vodovodního přivaděče z vodárny v Káraném atd.).

Předpokládá se, že na stavbě záměru nebude umístěna mobilní betonárna ani obalovna, veškeré tyto materiály budou dováženy (byly vyčísleny předpokládané základní výměry hlavních stavebních materiálů potřebných na betonové konstrukce a konstrukce vozovek a ostatních materiálů tak, aby mohly být vyhodnoceny vlivy spojené s jejich dovozem; tunelová varianta vykazuje až devítinásobné požadavky na betonové konstrukce (cca 710 000 m<sup>3</sup> u tunelové varianty oproti cca 80 000 m<sup>3</sup> u zahloubené varianty)).

Dle názoru zpracovatele posudku lze označit technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci za postačující pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení záměru.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace, z posudku, tohoto závazného stanoviska a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování uložených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

### **Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:**

Umístění posuzovaného záměru je dáno koridorem stanoveným ZÚR hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje, záměr navazuje na stávající i připravované úseky D0 (za podstatné je třeba považovat zejména trasování navazujícího úseku stavby 518+519). Jedná se o výsledek dlouhodobé koncepční přípravy zaměřené na hledání optimální varianty, a to na úrovni strategické i projekční, podpořené meziresortními posuzováními i multikriteriálními hodnoceními, která prošla řádnými veřejnými projednáními i podrobným vyhodnocováním. Výsledky těchto procesů (PÚR, ZÚR, SEA) jsou oznamovatelem záměru respektovány.

Součástí dokumentace je popis oznamovatelem zvažovaných variant, včetně odkazu na oznámení záměru z roku 2020, ve kterém je uvedeno podrobnější shrnutí předchozí, historické přípravy celé severní části Pražského okruhu, která zahrnuje dlouhodobý proces prověřování

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

a posuzování variantního trasování. Samotný záměr byl v tomto oznámení předložen ve třech variantách. V souladu s vydaným závěrem zjišťovacího řízení již nebyla pro další přípravu sledována varianta 1 dle oznámení, která byla z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo vyhodnocena jako nejméně příznivá. V přípravě tedy byla sledována varianta 2 dle oznámení (varianta zahloubená) a varianta 3 dle oznámení (varianta tunelová). Pro tyto dvě varianty byla technickou studií prověřena optimalizace technických parametrů za účelem maximální eliminace nepříznivých dopadů nové komunikace na životní prostředí a obyvatelstvo, při zapracování relevantních požadavků samosprávných celků a zohlednění požadavků vyplývajících z vydaného závěru zjišťovacího řízení a zohlednění relevantních vyjádření doručených v rámci zjišťovacího řízení. Optimalizované technické řešení je předloženo v dokumentaci EIA k posouzení ve variantě zahloubené a ve variantě tunelové (v jedné stopě s variantním vedením nivelety). Oproti technickému řešení záměru hodnocenému v oznámení zahrnuje optimalizovaný návrh další snížení nivelety, přeřešení úseku v oblasti Satalic, v tunelové variantě pak prodloužení tunelových úseků dle požadavků samosprávných celků a taktéž byl velký důraz kladen na vodohospodářské řešení záměru.

Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl hlavní důvody vedoucí k volbě předložených variant řešení záměru, čímž se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k tomuto zákonu.

#### *Srovnání posuzovaných variant řešení záměru*

V dokumentaci EIA předkládané porovnání vychází z posouzení vlivu navrhovaných variant na jednotlivé složky životního prostředí. Z hlediska pozitivních vlivů a přínosu záměru nevykazují varianty dle posouzení faktické rozdíly. Následně je proto uvedeno přehledné bodové porovnání variant pro identifikované negativní vlivy. Pro bodové hodnocení je použita bodová škála 1 – 5, přičemž 1 představuje stav nejméně zatížený s prakticky zanedbatelným vlivem, 5 představuje vliv nepřijatelný s velmi významným dopadem na ŽP (jedná se o modifikovanou úpravu hodnocení dle TP 181 Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby, vydaných ministerstvem dopravy). Stupnice významnosti negativních vlivů:

- 1 - vliv téměř nulový, prakticky bez rizika; dopad na životní prostředí zanedbatelný či malý; záměr zcela přijatelný.
- 2 - vliv částečný, neohrožující funkci, potenciální podprůměrná rizika; záměr přijatelný s opatřeními běžného rozsahu.
- 3 - vliv průměrný, může vést k ohrožení funkce, potenciální průměrná rizika; opatření běžného rozsahu jsou nezbytná pro přijatelnost záměru; přijatelný vliv s většími výhradami.
- 4 - silné narušení, funkce je vážně ohrožena, s potenciálním nadprůměrným rizikem; vliv přijatelný s velkými výhradami až nepřijatelný; přijatelné jen za mimořádných opatření – hranice přijatelnosti.
- 5 - likvidace objektu, zásadní ohrožení funkce; vliv nepřijatelný s extrémním rizikem; opatření k přijatelnosti vlivu jsou technicky či ekonomicky nedostupná.

Následně je připojen k dané oblasti vlivů záměru komentář zpracovatelky dokumentace a komentář zpracovatele oponentního posudku.

OBYVATELSTVO	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Vliv na veřejné zdraví	2/3	2
Faktory pohody (pocitový vjem, dělicí efekt)	3	2
Riziko dopravních nehod (vliv na řidiče)	1	2
Sociální a ekonomické vlivy	1	1

**Komentář zpracovatelky dokumentace:**

Obě varianty přinášejí z hlediska vlivu na obyvatelstvo v rámci širšího území zlepšení stávajícího stavu. Přínosy spojené s převedením tranzitní dopravy zejména z hustě obydlených kompaktních částí Prahy na novou dálniční komunikaci převažují nad zápory spojenými s vedením nové komunikace dnes relativně klidovým územím. Jedná se zejména o okrajové městské části vnějšího pásma hlavního města Prahy a přilehlé obce.

Varianta tunelová, která vede v tunelových úsecích ve více než v třetině délky, přináší po ukončení výstavby, tedy z dlouhodobého hlediska, menší rozsah vlivů na obyvatelstvo oproti variantě zahloubené. Avšak z hlediska bezpečnosti provozu, což je jedním z primárních účelů záměru, dochází realizací tunelů v porovnání s variantou zahloubenou ke zvýšené rizikosti vzniku dopravních nehod se zvýšeným rizikem horších dopadů (nehoda, požár), a tím i zvýšenými nároky na objízdné trasy. Proto je a i nadále v přípravě musí být důsledně pojednáno technické řešení tunelů s cílem minimalizace rizik dopravních nehod a havárií a jejich dopadů. Varianta zahloubená je taktéž přijatelná, v navazující přípravě musí být kladen důraz na opatření pro optimalizaci průchodnosti území a začlenění stavby do krajiny s cílem minimalizace rušivého vjemu nové dálnice.

**Komentář zpracovatele posudku:**

Z hlediska celkových vlivů na obyvatelstvo se lze ztotožnit s hodnocením dokumentace. Posudek konstatuje, že z hlediska předložených variant z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze jako preferovanou hodnotit variantu tunelovou, která v tunelových úsecích, tj. přibližně v třetině délky, přináší menší vlivy na obyvatelstvo (veřejné zdraví, prostupnost územím, pocitové vnímání). Z hlediska řidičů a bezpečnosti automobilového provozu tunely vykazující rizikovitost vzniku mimořádných událostí se zvýšeným rizikem horších dopadů (nehoda, požár), a zároveň kladou vyšší nároky na objízdné trasy. Proto musí být důsledně pojednáno technické řešení tunelů s cílem minimalizace rizik dopravních nehod a havárií a jejich dopadů. Současně je však třeba konstatovat, že z předložených studií nevyplývají takové závěry, které by jednoznačně diskvalifikovaly z realizace variantu zahloubenou.

OVZDUŠÍ	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Imise	3	2/3
Klima	3	3

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

Z hlediska širšího území je záměr v obou variantách přínosem, kdy lze očekávat zlepšení v okolí komunikací, u kterých dochází vlivem zprovoznění záměru ke snížení dopravní zátěže, což je zřejmé z porovnání produkce emisí znečišťujících látek na vybraných úsecích, které představují v rámci širšího území Prahy významné komunikační tahy, na nichž je dle dopravní prognózy predikováno významnější ovlivnění realizací záměru. Zhoršení lze očekávat v okolí komunikací, u kterých dojde v důsledku zprovoznění záměru k nárůstu dopravy, a zároveň v území, kudy je nová komunikace trasována.

Varianta tunelová znamená zcela lokálně zvýšení příspěvků dopravy v okolí portálů jednotlivých tunelů. Z hlediska zasažení obytné zástavby průměrnými ročními koncentracemi jednotlivých znečišťujících látek je tato varianta celkově příznivější, neboť představuje snížení dopadů v oblasti Jenštejna a dále částí Vinoře a Třeboradic. Jen zcela lokálně však může představovat mírné zvýšení imisní zátěže v nejvíce přilehlé části zástavby Mírovic. V případě krátkodobých koncentrací může dojít k výskytu zvýšených hodnot vlivem portálů tunelů i v zástavbě dalších okolních sídel, jak však bylo uvedeno výše, jedná se o výpočtové nejvyšší hodnoty zapodmínek, které v průběhu roku (nebo i několika let) nemusí vůbec nastat. Pro přijatelnost vlivu byla prověřena a modelovou studií pro obě varianty navržena opatření ke snížení vlivů na kvalitu ovzduší, která dokladují možnosti minimalizačních či kompenzačních opatření dosáhnout stanovených cílů kvality ovzduší.

Z hlediska vlivů na klima je porovnání variant ambivalentní: tunelová varianta je šetrnější vůči klimatu v bezprostředním okolí stavby (menší rozsah zpevněných ploch), bude však pravděpodobně spojena s vyššími vlivy na klimatický systém jako celek (energetické potřeby tunelů).

*Komentář zpracovatele posudku:*

Posudek konstatuje, že z hlediska předložených variant znamená tunelová varianta zcela lokálně zvýšení příspěvků dopravy v okolí portálů jednotlivých tunelů, avšak mimo obytnou zástavbu. Z hlediska zasažení obytné zástavby průměrnými ročními koncentracemi jednotlivých znečišťujících látek je tato varianta celkově příznivější. Vypočtené příspěvky k imisní zátěži ve variantě zahloubené však nedosahují takových hodnot, které by, při realizaci kompenzačních opatření (nezbytných v obou variantách) jednoznačně případně vylučovaly i realizaci zahloubené varianty.

Z hlediska vlivů na klima je tunelová varianta šetrnější vůči klimatu v bezprostředním okolí stavby, bude však pravděpodobně spojena s vyššími vlivy na klimatický systém jako celek. Z hlediska posudku je mírně preferována varianta tunelová, protože z hlediska lokalizace lze jako významnější považovat aspekty směřující ke zmírnění lokálních vlivů tunelové varianty a zvýšení odolnosti vůči klimatickým změnám (menší nároky na ZPF, menší rozsah zpevněných ploch, nižší objem vznikajících srážkových vod z tělesa komunikace). Rozdíly mezi preferovanou tunelovou variantou a variantou zahloubenou z hlediska vlivů na klima však nevylučují z realizace ani variantu zahloubenou.



HLUK, SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Hluková zátěž	3	2/3
Světelné znečištění	3	2

**Komentář zpracovatelky dokumentace:**

Vlivem zprovoznění záměru lze očekávat změnu akustické situace z provozu silniční dopravy v území přímo úměrně k ovlivnění dopravního zatížení komunikací, což je více než z hlediska variant záměru ovlivněno příslušným dopravním stavem. Z hlediska akustického zatížení lze obě varianty hodnotit stupněm 3, avšak pořadí variant lze určit. Jako příznivější se jeví varianta tunelová, při které nedochází k překračování hygienického limitu u okrajového objektu v Podolance a která celkově generuje nižší akustické zatížení svého okolí a tím i rozsah nutných protihlukových opatření.

Vedení trasy ve více než třetině délky v tunelech předurčuje příznivější řešení z hlediska vlivů z osvětlení ve variantě tunelové.

**Komentář zpracovatele posudku:**

Dle zpracovatele posudku jsou obě varianty srovnatelné z toho hlediska, že pro každou variantu je navržen soubor protihlukových opatření, kritériem by však měl být i rozsah navrhovaných opatření, který je u tunelové varianty logicky menší. V rámci posudku je konstatováno, že se jako příznivější řešení jeví varianta tunelová, která generuje nižší rozsah protihlukových stěn a protihlukových valů. Zároveň při ní v žádném bodě nedochází v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy k překračování hygienického limitu. Ve variantě zahloubené je ve stavu E.3.a nutno přijmout individuální protihluková opatření pro jeden objekt v Podolance. Navíc tunelové úseky v tunelové variantě jsou s nižším akustickým zatížením okolí. Z hlediska posuzovaných stavů se jako nejpříznivější jeví stav E.3, tj. dobudování celého Pražského okruhu (včetně navazujících úseků D0 518 a 519). V tomto stavu bylo z hlediska emisních hodnot doloženo zlepšení akustické situace u významně kapacitně zatížených území v Praze, na žádném úseku nedochází ke zhoršení akustické situace. Ke zhoršení nedochází ani v ulici V Holešovičkách. Ze stavů E.3 jsou pak nejpříznivější stavy s přeložkami silnic II/244 a II/610. Z uvedeného je zřejmé, že z hlediska akustického je nejpříznivějším stavem stav E.3.d, kdy individuální protihluková opatření je nutno přijmout pouze pro několik objektů v Jenštejně.

Z hlediska vibrací budou varianty srovnatelné. V období výstavby bude méně příznivá tunelová varianta, která bude generovat větší rozsah prací, které jsou zdrojem vibrací (např. ražba tunelu, dlouhých odvodňovacích štol).

Ve vztahu k aspektu plnění hygienického limitu je patrné, že toto kritérium splňují obě varianty, i když s různým rozsahem nutných protihlukových opatření, tedy i varianta zahloubená je z hlediska plnění hygienických limitů realizovatelná.

Z hlediska světelného znečištění lze tunelovou variantu označit za příznivější. V podmínce návrhu závazného stanoviska je kromě jiného formulován požadavek, aby výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace byly přizpůsobeny okolnímu terénu

a vegetaci. Je tedy patrné, že respektováním uvedeného požadavku by z hlediska eliminace světelného znečištění mohla být realizovatelná i zahloubená varianta.

VODA	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Vliv na povrchové vody	3	3/4
Vliv na podzemní vody	3	4

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

V období provozu může tunelová varianta menšími zpevněnými povrchy generovat jisté výhody oproti variantě zahloubené (menší zpevněné plochy s menším dopadem na přirozené hydromorfologické charakteristiky území), ty však nepřevažují nad ostatními negativy a riziky, které tato varianta přináší (velmi náročný odvodňovací systém a dlouhé odvodňovací štoly s riziky a nároky na zajištění řádného fungování, násobně větší úsek trasy s výrazným a nezanedbatelným vlivem na režim podzemních vod, přiblížení se k vodním zdrojům hromadného zásobování pro Podolanku). Akceptovatelnost vlivu je podmíněna/limitována plnou a bezchybnou funkčností navržených opatření. Významné jsou i vlivy v období výstavby, kdy tunelová varianta přináší rizika významně většího rozsahu (přeložky vodních toků přes stavební jámy tunelů, rizika převedení povodňových průtoků, dočasné ovlivnění hladiny podzemní vody, vodních zdrojů a vodních toků) než varianta zahloubená. Opatření, která je nutno přijmout k akceptovatelnosti vlivů, jsou velmi rozsáhlá a náročná. Při úspěšné realizaci těchto opatření a zajištění jejich plné funkčnosti však je hydrogeologickým posouzením konstatováno, že u tunelových úseků je ovlivnění hydrogeologických poměrů dočasné a předpokládá se obnovení hladin podzemní vody na původní úroveň. Zářezové úseky trasy (v obou variantách) ovlivňují hydrogeologické poměry trvale, tzn. snížení hladiny podzemní vody je trvalé. Tunelová varianta je hodnocena jako méně příznivější, neboť ovlivňuje hydrogeologické poměry v násobně delším úseku trasy než varianta zahloubená.

*Komentář zpracovatele posudku:*

Z hlediska vlivů na povrchové vody lze formulovat následující závěry:

- tunelová varianta zahrnuje nutnost velmi složitého odvodnění předportálových úseků i samotných tunelů, kdy jsou pro zajištění gravitačního odvodnění bez nutnosti čerpání zapotřebí velmi dlouhé odvodňovací štoly,
- zahloubená varianta umožňuje výrazně jednodušší systém odvodnění, přičemž čím jednodušší a více autonomní systém, tím je sníženo riziko mimořádných událostí s potenciálním dopadem na funkci systému a následky pro vodní prostředí; zahloubená varianta je v tomto hledisku hodnocena jako příznivější,
- varianta tunelová generuje při menším rozsahu zpevněných ploch (o cca třetinu) přímo úměrně menší dopady na omezení přirozených hydrologických charakteristik území a vznik menšího objemu navýšených odtoků z nově zpevněných ploch; proto je tunelová varianta z dlouhodobého hlediska hodnocena jako příznivější,
- vedení cca třetiny trasy v tunelech v tunelové variantě snižuje dopad této varianty na změnu konfigurace terénu novým zemním tělesem komunikace; proto je tunelová varianta hodnocena jako příznivější,

- z hlediska zásahů do vodních toků jsou obě varianty přijatelné; tunelová varianta umožní po dokončení výstavby obnovení vodních toků v původních trasách, a proto je z dlouhodobého hlediska hodnocena tunelová varianta jako příznivější,
- tunelová varianta umožní obnovení Třeboradického potoka a jeho přítoku a VINOŠKÉHO a Ctěnického potoka v původních otevřených korytech bez hydrotechnických překážek (např. pilíře mostů).

Z hlediska vlivů na podzemní vody je patrné, že tunelová varianta přináší v období výstavby negativní vlivy a rizika ve větším rozsahu a významu. Jedná se zejména o tunely pod údolími vodotečí a dlouhé odvodňovací štoly. Dle závěrů hydrogeologického posouzení lze konstatovat, že zářezové úseky trasy v předložených variantách ovlivňují hydrogeologické poměry trvale, tzn. snížení hladiny podzemní vody je trvalé. U tunelových úseků je při dodržení navrhovaných opatření ovlivnění hydrogeologických poměrů dočasné a předpokládá se obnovení hladin podzemní vody na původní úroveň. Úspěšnost opatření a rychlost obnovení hydrogeologických poměrů do původního stavu závisí zejména na reálných lokálních podmínkách (geologická skladba, množství diskontinuit, tektonické porušení, režim podzemních vod, vydatnost srážek v daném období) a také na preciznosti provedení navrhovaných opatření.

Lze tedy uzavřít, že variantu tunelovou lze označit z dlouhodobého hlediska za přijatelnější; uvedené konstatování však podmiňuje to, že budou v rámci další projektové přípravy záměru dořešena rizika související s realizací tunelové varianty, které vyplývají z posuzované dokumentace:

- v rámci výstavby dokladovat realizovatelnost převedení vodotečí přes otevřenou stavební jámu tunelu VINOŘ a Třeboradice, zejména se zohledněním povodňových průtoků,
- dokladovat koncepci realizovaných opatření vylučujících znečištění podzemních vod v místech výstavby tunelů pod údolími vodotečí a při výstavbě odvodňovacích štol v případě úniků látek závadných vodám,
- realizace odvodňovacích štol tunelů nebude představovat žádný trvalý negativní vliv na hydrogeologické poměry zájmového území,
- bude doložen způsob bezproblémového udržování odvodňovacích štol pro zajištění požadované funkce odvodňovacího systému,
- bude jednoznačně vyloučeno trvalé ovlivnění všech vodních zdrojů v ochranném pásmu vodních zdrojů pro Podolanku,
- bude jednoznačně vyloučeno trvalé ovlivnění všech individuálních zdrojů podzemních vod, potenciálně ovlivněných realizací tunelů dle hydrogeologického posouzení vlivů stavby D0 520 – tunelová varianta (Geofactory a hydrogeologické posouzení (Mgr. Dávid Heglas a kol., DPP Žilina, s.r.o., 11/2022)),
- bude dokladováno, že realizací tunelové varianty pod hladinou podzemní vody nedojde k nevratným vlivům z hlediska režimu podzemních vod,
- bude dokladována bezproblémová lokalizace a realizace nové ČOV VINOŘ, která musí být v důsledku výstavby tunelové varianty přeložena,
- návrh řešení rizik souvisejících s realizací tunelové varianty nebo případných kompenzací bude projednán s dotčenými městskými částmi a obcemi,

- v případě nesouhlasu dotčených městských částí a obcí s návrhy na řešení uvedených rizik respektive kompenzačních opatření bude buď technické řešení záměru ve stávající stopě upraveno do konsenzuální podoby, nebo bude zvolena zahloubená varianta záměru.

PŮDA	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Zábor ZPF	3	2/3
Zábor PUPFL	1	1
Kontaminace půdy	1/2	1
Přístupnost pozemků	2/3	2

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

Z hlediska vlivů na půdy vykazují varianty rozdílné vlivy zejména z hlediska záborů ZPF. Zahloubená varianta generuje vyšší nároky na trvalé záборы, tunelová varianta vyšší nároky na dočasné záборы. Při zohlednění podmínek v návrhu opatření pro rekultivace půd lze zejména z dlouhodobého hlediska hodnotit variantu tunelovou jako příznivější. Ta generuje také menší negativní vlivy z hlediska znečištění půd, zároveň snižuje bariérový efekt se zajištěním příznivějšího řešení přístupnosti pozemků, které nejsou vztaženy jen do úzkých profilů mostních objektů. U žádné varianty se nejedná o limitující aspekt a obě varianty jsou při zohlednění legislativních ustanovení akceptovatelné.

*Komentář zpracovatele posudku:*

Oproti zahloubené variantě generuje tunelová varianta menší nároky na trvalé záборы zemědělských půd – přibližně o čtvrtinu méně. Jedná se o nezanedbatelný rozdíl cca 47 ha. Zároveň jsou však pro tunelovou variantu významné nároky na dočasné záборы, které činí 3,5 násobek záborů varianty zahloubené, tedy o cca 83 ha ZPF více.

Z hlediska rizika kontaminace půdy lze variantu tunelovou označit jako příznivější. Obdobě lze za příznivější označit tunelovou variantu i z hlediska přístupnosti pozemků, i když i v zahloubené variantě musí technické řešení záměru zajistit přístupy na zemědělské, případně lesní pozemky.

Z hlediska zejména vlivů na ZPF, respektive nevýznamně na PUPFL je patrné, že z hlediska absolutních nároků na trvalý zábor je příznivější varianta tunelová. Varianta zahloubená vyžaduje významněji vyšší nároky na trvalé záборы, avšak je nezbytné konstatovat, že i s odkazem na skutečnost, že zemědělské půdy ve třídě ochrany I. je možné ze ZPF odejmout pro liniové stavby zásadního významu, lze předpokládat, že i vyšší nároky na ZPF ve variantě zahloubené by v případě její realizace byly akceptovatelné.

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A NEROSTNÉ ZDROJE	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Horninové prostředí	3	4
Nerostné zdroje (CHLÚ, dobývací prostory)	1	1
Bilance zemních prací	3/4	4

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

Obě varianty generují citelné zásahy do geologických poměrů v území. Tunelová varianta však znamená zásahy výrazně vyššího rozsahu, včetně dlouhých odvodňovacích štol, s významnými riziky, s násobně vyššími nároky na zemní práce s dvojnásobně vyšším přebytkem výkopové zeminy (cca 8,5 mil. m<sup>3</sup> v tunelové variantě oproti cca 4,3 mil. m<sup>3</sup> v zahloubené variantě). U tunelové varianty lze přebytky zemin považovat za enormní. Průzkumy byla identifikována mnohá inženýrskogeologická a geotechnická rizika, pro jejichž přijatelnost je nezbytné realizovat opatření navržená geotechnickými a inženýrskogeologickými průzkumy. Přijatelnost tunelové varianty v porovnání se zahloubenou variantou může být vyslovena jen podmíněně ve vztahu k ostatním přínosům tohoto tunelového řešení.

*Komentář zpracovatele posudku:*

Z hlediska předložených variant lze souhlasit s hodnocením, že obě varianty generují citelné zásahy do geologických poměrů v území a mnohá rizika. Tunelová varianta však znamená zásahy výrazně vyššího rozsahu, a to včetně dlouhých odvodňovacích štol, s významnými riziky, s násobně vyššími nároky na zemní práce s dvojnásobně vyšším přebytkem výkopové zeminy. Celkově je patrné, že zahloubená varianta je výhodnější než varianta tunelová. U tunelové varianty musí být její realizovatelnost podmíněna tím, že bude uspokojivě dokladováno, že veškerá rizika související s realizací tunelové varianty ve vztahu ke geologickým podmínkám území a souvisejícím vlivům na podzemní vody jsou technicky řešitelná a proveditelná. V tomto smyslu je formulovaná i odpovídající podmínka v návrhu závazného stanoviska v posudku.

BIOLOGICKÁ ROZMANITOST	varianty	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Flora	1	1
Fauna, migrační prostupnost	3	2
Zvláště chráněná území	1	1
ÚSES	2	2
VKP	3	3

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

Vzhledem ke skutečnosti, že relevantní vlivy na faunu, floru a ekosystémy se objevují pouze v krátkých úsecích přechodu Mratínského a Vnořského potoka a jinde není vliv prakticky žádný nebo je jen malý, mohl by být celkový vliv na biodiverzitu hodnocen jako slabý. Vzhledem k cennosti zelených údolí potoků a s ohledem na charakter okolní intenzivně zemědělsky využívané krajiny je tento vliv hodnocen v souhrnu jako středně silný pro obě varianty, avšak s rozdílnou významností a rozsahem vlivu v období výstavby a provozu. Varianta tunelová po ukončení výstavby (která přinese lokálně až devastující zásah) umožní obnovení původních poměrů, navíc významnou měrou snižuje bariérový efekt nové dálnice a snižuje působení rušivých vlivů z provozu na komunikaci, z dlouhodobého horizontu je tedy příznivější.

*Komentář zpracovatele posudku:*

Na základě celkového porovnání předložených variant lze konstatovat, že z hlediska etapy výstavby lze za příznivější označit variantu zahlobenou, z hlediska provozu je přijatelnější varianta tunelová, avšak s konstatováním, že obnovení původních poměrů s ohledem na devastující zásah v době výstavby nastane v poměrně dlouhodobém horizontu obnovy (ať již přirozené sukcese či umělých krajinařských úprav).

KRAJINA	varianty	
	varianta zahlobená	varianta tunelová
Krajinný ráz	2/3	2/3
Fragmentace krajiny	3	2

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

Zahlobená i tunelová varianta jsou na základě vyhodnocení přítomných znaků a hodnot přijatelné, představují v úhrnu srovnatelný středně silný zásah do rázu krajiny, přičemž každá z variant má výhody i nevýhody z hlediska vizuálního uplatnění v krajinné scéně (rozdíly jsou v jednotlivých vymezených prostorech). Z hlediska fragmentace krajiny je příznivějším řešením varianta tunelová.

*Komentář zpracovatele posudku:*

Z hlediska vlivů na krajinný ráz je příznivější varianta tunelová, a to z důvodů menší fragmentace krajiny, přičemž finální architektonické řešení portálů tunelů z hlediska vlivů na krajinný ráz může dále přispět k dalšímu snížení vlivů na krajinný ráz. Z hlediska ostatních hodnocených kritérií nevyplyvá, že by zahlobená varianta nemohla být principiálně realizovatelná za předpokladu náročnější realizace funkčních vegetačních úprav.

HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY	varianty	
	varianta zahlobená	varianta tunelová
Vliv na hmotný majetek	1	1/2
Vliv na kulturní památky	1	1
Vliv na území archeologických nálezů	2/3	3

*Komentář zpracovatelky dokumentace:*

Vliv variant je hodnocen prakticky jako rovnocenný, bez výrazného rozdílu. Záměr nepředpokládá nutnost rozsáhlých demolic. Jako mírně méně vhodná se jeví varianta tunelová s velmi vysokými nároky na výkopy a riziky pro zastižení či narušení archeologických nálezů. Generuje také nutnost přeložení areálu ČOV Vnoř. Obě varianty jsou však hodnoceny jako přijatelné.

*Komentář zpracovatele posudku:*

Z hlediska variantního řešení ve vztahu k vlivům na hmotný majetek jsou varianty prakticky rovnocenné bez zásadnějších rozdílů. U MÚK Vnoř bude zásadní fáze výstavby tunelové varianty, která si vyžádá realizaci rozsáhlé stavební jámy a přeložení ČOV Vnoř do nové plochy, a to v předstihu před zahájením výstavby. V tunelové variantě budou muset být přijata opatření pro



období výstavby pro zajištění ochrany Svatojakubské kaple v Podolance (zejména ražba odvodňovací štoly). Jedná se o vlivy řešitelné standardními technickými postupy a v souhrnu varianty negenerují významně rozdílné vlivy na kulturní památky. Varianta tunelová s vyššími nároky na výkopy se jeví jako méně příznivá, s vyšší pravděpodobností zastižení archeologických nálezů. U zahloubené ani tunelové varianty se však nejedná o limitující vlivy, obě varianty jsou akceptovatelné.

#### *Srovnání posuzovaných variant řešení záměru – celkové hodnocení*

Dokumentace závěrem k porovnání variant uvádí, že v souhrnu je celková přijatelnost tunelové varianty fakticky podmíněně limitována plnou a bezchybnou funkčností stanovených opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů, při jejichž přijetí nebude mít varianta významné negativní vlivy (zejména v oblasti vlivů na vody a geotechnická rizika). Tato podmíněná přijatelnost, vyplývající také z velmi vysokých přebytků výkopových zemin, je dle dokumentace vyvážená přínosy, které tato varianta představuje (zejména pro obyvatelstvo a prostupnost krajiny). K variantě zahloubené dokumentace uvádí, že generuje vlivy odpovídající svému charakteru i charakteru území, při přijetí opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů nebyly v rámci dokumentace zjištěny limitující aspekty a u všech posuzovaných oblastí byl záměr vyhodnocen v této variantě bez významných negativních vlivů.

Dále zpracovatelka dokumentace konstatuje, že ze závěrů předloženého posouzení vzešel z hlediska snížení vlivů zahloubené varianty na ovzduší návrh opatření pro navazující přípravu, který spočívá mj. v doplnění překrytí či zatunelování trasy v rozsahu přibližně tunelu VINOŘ v tunelové variantě (v požadovaném prodloužení k MÚK Přezletice). Toto opatření bude v případě sledování této varianty nezbytné v navazující přípravě rozpracovat při zohlednění aktuálního stavu pozadového znečištění a aktuálních požadavků legislativy. Při případném zakomponování tunelu VINOŘ do zahloubené varianty se pak tato varianta přibližuje míře negativních vlivů varianty tunelové (geotechnická rizika a vlivy záměru při průchodu tunelu pod VINOŘSKÝM ÚDOLÍM, navýšení přebytků zemin) a rozdílnost vlivů variant se tak zmenšuje.

Zpracovatelka dokumentace závěrem konstatuje, že z uvedeného hodnocení je zřejmé, že pro navazující přípravu je při přijetí opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů možné sledovat obě posuzované varianty. Jako nejúčelnější se pro navazující přípravu záměru dle zpracovatelky dokumentace jeví sledovat takové technické řešení, které zachová ty prvky technického návrhu, které významnou měrou snižují negativní vlivy záměru a přispívají k jeho začlenění do území, avšak zároveň optimalizuje jejich návrh tak, aby bylo maximálně eliminováno řešení generující podmíněnou přijatelnost.

Zpracovatel posudku závěrem uvedl, že preferuje variantu tunelovou, přičemž upozornil na některá rizika, která budou muset být objektivizována v rámci podrobných průzkumů (zejména hydrogeologický a inženýrskogeologický). Z hlediska hodnocených vlivů u varianty zahloubené je patrné, že v řadě vlivů lze tuto variantu z pohledu zpracovatele posudku označit za méně výhodnou. Objektivně je však dle zpracovatele posudku nutné konstatovat, že ani zahloubená varianta nepředstavuje z hlediska hodnocených vlivů takové významné negativní vlivy, které by tuto variantu mohly zcela vyloučit z realizace, což je patrné i z komentářů posudku v rámci hodnocení jednotlivých vlivů.

Příslušný úřad, při úvahách o stanovení případné preference předložených variant záměru vycházel ze všech předložených podkladů a ze všech v nich učiněných závěrů. Pro přijatelnost varianty jsou rozhodující aspekty, ve kterých dochází k limitním zásahům, při zohlednění možnosti přijetí opatření k vyloučení, snížení či kompenzaci vlivů. V oznámení záměru byly oznamovatelem předloženy tři možné varianty řešení záměru, a to v jedné stopě, ale s různým vedením nivelety (od povrchové, přes zahloubenou až k tunelové s nejnižším vedením nivelety). Příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení doporučil variantu s niveletou vedenou po povrchu terénu v dokumentaci EIA dále nerozpracovávat a neprověřovat. Tato varianta přinášela nejzávažnější dopady na obyvatelstvo s nejméně výraznějšími vlivy na akustickou situaci a s nejméně významným zásahem do krajinného rázu (zejména z důvodu velkých mostních objektů a násypů byl tento vliv hodnocen jako silný zásah na hranici přijatelnosti), na horninové prostředí a povrchové a podzemní vody přinášela tato varianta nejmenší zásah, neboť generovala nejnižší kubatury výkopů s nejmenším zásahem do horninového prostředí a hydrogeologických poměrů. K další přípravě bylo pro dokumentaci EIA příslušným úřadem požadováno detailněji rozpracovat a posoudit vlivy technického řešení zbývajících dvou variant (s hlubším vedením nivelety) nebo kombinaci technického řešení těchto variant, a to s důrazem na vedení nivelety trasy D0 520 za účelem eliminace či minimalizace nepříznivých dopadů zejména na hydrogeologické poměry, snížení objemů zemních prací, příznivějšího odvodnění i z hlediska bezpečnosti provozu.

V dokumentaci EIA byly předloženy proto již jen dvě dále technicky optimalizované varianty – zahloubená a tunelová s tím, že závěrem dokumentace i oponentního posudku je konstatování přijatelnosti u obou těchto variant, a to bez významných negativních vlivů při současném přijetí navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů (viz výše). Zpracovatel posudku zároveň vyjádřil preferenci pro tunelovou variantu (především z hlediska přínosů pro obyvatelstvo), zahloubenou variantu pak považuje za méně vhodnou.

Příslušný úřad při svých úvahách o možnosti preference variant dále využil již výše popsané bodové porovnání variant pro identifikované negativní vlivy, uvedené v dokumentaci (pozitivní vlivy a přínosy záměru nevykazují faktické rozdíly a bodové porovnání tak u nich nebylo prováděno). Byla sestavena celková tabulka s tím, že čím nižší číslo je uvedeno u dané složky, tím menší vliv je predikován a jedná se tak o příznivější stav (rozhraní dvou bodů bylo pro názornost převedeno na matematicky vyjádřené číslo). Za každou oblast je následně pro přehlednost proveden součet získaných bodů i celkový součet za všechny oblasti.

Jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví	Významnost vlivu v dané složce	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Vliv na veřejné zdraví	2,5	2
Faktory pohody (pocitový vjem, dělicí efekt)	3	2
Riziko dopravních nehod (vliv na řidiče)	1	2
Sociální a ekonomické vlivy	1	1
<b>OBYVATELSTVO</b>	<b>7,5</b>	<b>7</b>
Imise	3	2,5
Klima	3	3
<b>OVZDUŠÍ</b>	<b>6</b>	<b>5,5</b>

Jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví	Významnost vlivu v dané složce	
	varianta zahloubená	varianta tunelová
Hluková zátěž	3	2,5
Světelné znečištění	3	2
<b>HLUK, SVĚTELNÉ ZNEČIŠTĚNÍ</b>	<b>6</b>	<b>4,5</b>
Vliv na povrchové vody	3	3,5
Vliv na podzemní vody	3	4
<b>VODA</b>	<b>6</b>	<b>7,5</b>
Zábor ZPF	3	2,5
Zábor PUPFL	1	1
Kontaminace půdy	1,5	1
Přístupnost pozemků	2,5	2
<b>PŮDA</b>	<b>8</b>	<b>6,5</b>
Horninové prostředí	3	4
Nerostné zdroje (CHLÚ, dobývací prostory)	1	1
Bilance zemních prací	3,5	4
<b>HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A NEROSTNÉ ZDROJE</b>	<b>7,5</b>	<b>9</b>
Flora	1	1
Fauna, migrační přístupnost	3	2
Zvláště chráněná území	1	1
ÚSES	2	2
VKP	3	3
<b>BIOLOGICKÁ ROZMANITOST</b>	<b>10</b>	<b>9</b>
Krajinný ráz	2,5	2,5
Fragmentace krajiny	3	2
<b>KRAJINA</b>	<b>5,5</b>	<b>4,5</b>
Vliv na hmotný majetek	1	1,5
Vliv na kulturní památky	1	1
Vliv na území archeologických nálezů	2,5	3
<b>HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY</b>	<b>4,5</b>	<b>5,5</b>
<b>CELKOVÉ SKÓRE</b>	<b>61</b>	<b>59</b>

Z výše uvedeného je patrné, že celkově je bodový rozdíl jednotlivých variant fakticky zanedbatelný. Jak již bylo zmíněno výše, je při úvahách o variantách také třeba zohlednit časové hledisko, neboť působení některých vlivů je vázáno např. pouze na etapu výstavby záměru a následně v etapě provozu záměru již není relevantní, příp. naopak (pro úplnost se uvádí, že tato tabulka nezohledňuje trvalost či naopak dočasnost vlivů). Stejně tak zákon nedefinuje, který z případných identifikovaných vlivů je možné považovat za významnější, či méně významný,

resp. žádná z hodnocených složek životního prostředí a veřejného zdraví není zákonem nijak preferována na úkor jiné složky, a není proto možné zodpovědně objektivně přiřadit jednotlivým vlivům jejich váhu (a to ani z hlediska jejich dočasnosti, ani z hlediska jejich významnosti).

Příslušný úřad dále uvádí, že na základě předložených podkladů by mohla být v dlouhodobém hledisku hodnocena příznivěji varianta tunelová, a to z hlediska vlivu na obyvatelstvo (hluková zátěž, znečištění ovzduší, prostupnost krajiny), fragmentace krajiny, záborů půd, menšího rozsahu zpevněných ploch atd., ale zároveň je třeba zmínit i negativní vlivy související s realizací této varianty (významné nároky na odvoz přebytečné zeminy, hydrologická, hydrogeologická a geotechnická rizika, složitá technologie výstavby atd.). Vzhledem ke specifickým technického řešení, charakteru území a požadavkům na začlenění stavby do území (tunely pod údolími potoků, gravitační odvodnění tunelů dlouhými odvodňovacími štolami) se v některých aspektech jedná (dle dokumentace) u tunelové varianty o vlivy na hraně přijatelnosti (vlivy na vody, geotechnická a hydrogeologická rizika, enormní přebytky zemin). V době provozu je ve srovnání s variantou zahloubenou varianta tunelová naopak méně příznivá z hlediska bezpečnosti provozu, kdy dlouhé tunelové úseky generují zvýšené riziko dopravních nehod, dále z hlediska složitosti systému odvodnění a energetické náročnosti tunelů.

Ze všech předložených podkladů však zároveň vyplývá, že identifikované negativní vlivy lze při přijetí tímto stanoviskem stanovených opatření minimalizovat na přijatelnou úroveň u obou variant. Není tedy pochyb o tom, že by některá z navrhovaných variant nebyla akceptovatelná (přijatelné jsou při důsledném splnění stanovených opatření obě tyto varianty). Otázkou je, zda je možné některou z těchto variant tímto stanoviskem preferovat pro další přípravu. Příslušný úřad v této věci, při zohlednění všeho výše zmíněného konstatuje, že toto možné není, tedy že není možné vybrat variantu s menším celkovým vlivem, neboť obě navrhované varianty jsou akceptovatelné a z hlediska svých vlivů při splnění stanovených opatření (specifických pro každou z variant) přijatelné. V celkovém bodovém součtu (při skóre 59 pro variantu tunelovou a 61 pro zahloubenou) jednotlivých vlivů jsou obě varianty z hlediska svých vlivů prakticky shodné, zahloubená varianta je příznivější v sedmi dílčích aspektech, tunelová dokonce v deseti dílčích aspektech, zároveň ale není možné tyto oblasti, z důvodů již výše zmíněných, porovnávat a přisuzovat jim jakoukoliv váhu. Příslušný úřad tak dospěl k závěru, že tímto stanoviskem umožní další přípravu a následnou realizaci záměru v obou navrhovaných variantách (tedy jak v zahloubené, tak v tunelové variantě).

Na základě všeho výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko. Zároveň se však příslušný úřad neztotožnil se závěry posudku v části týkající se preference variant, a v souhlasném závazném stanovisku tak při zohlednění uvedených podmínek umožňuje realizaci obou dvou navržených variant záměru bez preference, neboť právě při zohlednění uvedených podmínek nelze podle názoru příslušného úřadu u žádné z obou předložených variant konstatovat, že by jedna z nich byla z hlediska svých vlivů výrazně příznivější nebo nepříznivější než druhá, přičemž lze ovšem současně u obou variant konstatovat, že jsou při zohlednění uvedených podmínek z hlediska svých vlivů přijatelné.

**Shrnutí vyjádření k dokumentaci:**

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 85 vyjádření (14 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 9 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů, 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 9 vyjádření odborů MŽP a 44 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti (8 vyjádření spolků, 17 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I. a II. a 19 individuálních podání)). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad již neobdržel žádné vyjádření.

Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: jednoznačný požadavek na tunelovou variantu v případě realizace záměru, absence variantního vedení trasy; rozpor s řadou celostátních strategií; absence vyhodnocení kumulativních vlivů; koordinace s jinými záměry v okolí stavby; nesoulad se zákonem o pozemních komunikacích; konstrukce dopravního modelu a relevantnost jeho výstupů při nerealizaci některých staveb zohledněných v modelu pro výhledové stavy; přeložky II/610 a II/244 v souvislosti s realizací záměru; připomínky k modelu dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, respektive podcenění dopravy u jiných komunikací, problematika indukce, nezohlednění různých rozvojových koncepcí na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje; požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru; předpokládané zpřísnění imisních limitů; připomínky ke studii vlivů na klima zejména ve vztahu k produkci CO<sub>2</sub>; oblast realizace záměru ve vztahu k hlukové a imisní zátěži a ve vztahu k vibracím a trhacím pracím (pro nejbližší obytnou zástavbu); projekt vegetačních úprav; likvidace cyklostezek; řešení odtokových poměrů v povodí Mratínského potoka; ovlivnění režimu podzemních vod a s tím související obavy o individuální zdroje podzemních vod a další.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek návrhu závazného stanoviska v posudku a tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci i v posudku jako akceptovatelné pro obě navrhované varianty. Všechny připomínky z obdržených vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách [www.mzp.cz/eia](http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru kódem záměru MZP500, resp. přímo na následujícím odkazu ([D0, stavba 520 Březiněves – Satalice](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku (až na výjimku týkající se preference variant záměru) a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

**Okruh dotčených územních samosprávných celků:**

1. Hlavní město Praha
2. Středočeský kraj
3. Městská část Praha – Březiněves
4. Městská část Praha – Čakovice
5. Městská část Praha – Ďáblice

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

6. Městská část Praha – Satalice
7. Městská část Praha – Vinoř
8. Městská část Praha – 20 (Horní Počernice)
9. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (pouze varianta tunelová)
10. Obec Jenštejn
11. Obec Podolanka
12. Obec Přezletice
13. Obec Radonice
14. Obec Veleň
15. Obec Zdiby

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

### **Poučení**

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal  
ředitel odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
*podepsáno elektronicky*  
*(otisk úředního razítka)*

**Dotčené územní samosprávné celky** ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (*katerina.pekarkova@mzp.cz*), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.



Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách [www.mzp.cz/eia](http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru MZP500, resp. přímo na následujícím odkazu ([DO, stavba 520 Březiněves – Satalice](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 8. 4. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/2486.

### **Rozdělovník k č.j. MZP/2024/710/4562**

#### **Dotčené územní samosprávné celky:**

**Hlavní město Praha**, primátor, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

**Středočeský kraj**, hejtmanka, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

**Městská část Praha – Březiněves**, starosta, U Parku 140/3, 182 00 Praha 8 – Březiněves

**Městská část Praha – Čakovice**, starosta, nám. 25. března 121, 196 00 Praha 9 – Čakovice

**Městská část Praha – Ďáblice**, starosta, Osinalická 1104/13, 182 02 Praha 8

**Městská část Praha – Satalice**, starostka, K Radonicům 81, 190 15 Praha 9

**Městská část Praha – Vinoř**, starosta, Bohdanečská 97, 190 17 Praha 9 – Vinoř

**Městská část Praha 20**, starosta, Jívanská 647, 193 21 Praha 9

**Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**, starosta, Masarykovo náměstí 1/6  
250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

**Obec Jenštejn**, starosta, 9. května 60, 250 73 Jenštejn

**Obec Podolanka**, starostka, Hlavní 15, 250 73 Podolanka

**Obec Přezletice**, starosta, Veleňská 48, 250 73 Přezletice, p. Jenštejn

**Obec Radonice**, starosta, Na Skále 185, 250 73 Radonice

**Obec Veleň**, starosta, Hlavní č.p. 7, 250 63 Veleň

**Obec Zdiby**, starostka, Průběžná 11, 250 66 Zdiby

#### **Dotčené orgány:**

**Magistrát hlavního města Prahy**, ředitel, Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

**Krajský úřad Středočeského kraje**, ředitel, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav** (*úřad obce s rozšířenou působností*)  
tajemník, Masarykovo náměstí 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

**Ministerstvo zdravotnictví**, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví,  
Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

**Hygienická stanice hlavního města Prahy**, Rytířská 404/12, p.s. 203, 110 01 Praha 1

**Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze**  
Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2

**Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Střední Čechy**  
Podbabská 2582/30, 160 00 Praha 6 Podbaba

**Oznamovatel:**

**Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Praha, Ing. Tomáš Gross, Ph.D.**  
Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

**Zpracovatelka oznámení a dokumentace:**

**PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Ilona Plevová**, K Ryšance 1668/16, 147 54 Praha 4

**Zpracovatel posudku:**

**ECO-ENVI-CONSULT, RNDr. Tomáš Bajer, CSc.**, Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice

**Na vědomí:**

**Magistrát hlavního města Prahy**, odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

**Krajský úřad Středočeského kraje**, odbor životního prostředí a zemědělství  
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Městská část Praha – Běchovice**, Českobrodská 3, 190 11 Praha 9 – Běchovice

**Městská část Praha – Dolní Chabry**, Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8

**Městská část Praha – Dolní Počernice**, Stará obec 10, 190 12 Praha 9

**Městská část Praha – Klánovice**, U Besedy 300, 190 14 Praha-Klánovice

**Městská část Praha 8**, Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8 – Libeň

**Městská část Praha 14**, Bratří Venclíků 1073, 198 21 Praha 9

**Městská část Praha 18**, Bechyňská 639, 199 00 Praha 9

**Městská část Praha 19**, Semilská 43/1, 197 00 Praha 9

**Obec Bořanovice**, Ke Kampeličce 67, 250 65 Líbeznice

**Obec Brázdim**, Nový Brázdim 30 250 63 Brázdim

**Obec Dřevčice**, Dřevčice 73, 250 01 Brandýs nad Labem

**Obec Hovorčovice**, Revoluční 33, 250 64 pošta Měšice

**Město Klecany**, Do Klecánek 52, 250 67 Klecany

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

**Obec Měšice**, Hlavní 55/22, 250 64 Měšice

**Obec Mratín**, Kostelecká 131, 250 63 Mratín

**Obec Sedlec**, Sedlec 60, 250 65 Líbeznice

**Obec Sluhy**, Sluhy č.p. 7, 250 63 pošta Mratín

**Obec Svěmyslice**, Svěmyslice 18, 250 91 Zeleneč v Čechách

**Obec Šestajovice**, Husova 60, 250 92 Šestajovice

**Obec Zeleneč**, Kasalova 467, 250 91 Zeleneč

**Povodí Labe, státní podnik**, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové

**Povodí Vltavy, státní podnik, Závod Dolní Vltava**, Grafická 36, 150 21 Praha 5

**Lesy ČR, s.p., Správa toků – oblast povodí Vltavy**, Tyršova 1902, 256 01 Benešov

**Česká inspekce životního prostředí, ředitelství**, Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9

**Česká inspekce životního prostředí, OI Praha**, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

**Agentura ochrany přírody a krajiny ČR**, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

**Ministerstvo kultury, odbor památkové péče, odd. regenerace kulturních památek  
a památkově chráněných území**, Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1

**Národní památkový ústav, ústřední pracoviště**

Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

**Ministerstvo dopravy**, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 10

**Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského**

Kozí 4, P.O. BOX 31, 110 01 Praha 1

**Ministerstvo zemědělství**, odbor hospodářské úpravy a správy lesů

Těšnov 17, 117 05 Praha 1

### **Odbory MŽP:**

- 210 – odbor výkonu státní správy I., odd. Praha (211)
- 610 – odbor adaptace na změnu klimatu
- 630 – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- 640 – odbor ochrany vod
- 720 – odbor geologie
- 740 – odbor cirkulární ekonomiky a odpadů
- 810 – odbor politiky ochrany klimatu
- 820 – odbor ochrany ovzduší
- 840 – odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje