

Praha dne 2. září 2024
Č. j.: MZP/2024/710/2485
Vyřizuje: Ing. Kateřina Pekárková
Tel.: 267 122 577
E-mail: 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 518, 519 Ruzyně – Březiněves

Kapacita (rozsah) záměru:

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

Součástí předkládaného 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). Nedílnou součástí záměru je Přivaděč Rybářka

a Čimický přivaděč. Přivaděč Rybářka je zaústěn do MÚK Rybářka a napojuje ulici Kamýckou. Je navržen ve dvoupruhovém uspořádání jako obousměrná městská komunikace v kategorii MS2 9/9/50 celkové délky 1,61 km. Vlastní trasa přivaděče jde převážně v tunelu (délky 980 m) nebo přechází do křižovatkových větví. Čimický přivaděč je zaústěn do MÚK Čimice a napojuje ulici Čimickou a Spořickou. Je navržen ve čtyřpruhovém uspořádání jako směrově rozdělená místní sběrná komunikace v návrhové kategorii MS4dk 18,50/60 v délce 1,15 km.

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

Záměr dále zahrnuje přeložky dotčených komunikací, nezbytné úpravy navazujících polních cest, protihluková opatření (protihlukové valy, protihlukové stěny atd.), vegetační úpravy, přeložky dotčených inženýrských sítí a další související provozní stavby.

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: Horoměřice, Praha (Městská část Praha 8, Městská část Praha – Březiněves, Městská část Praha – Dolní Chabry, Městská část Praha – Ďáblice, Městská část Praha – Lysolaje, Městská část Praha – Nebušice, Městská část Praha – Přední Kopanina, Městská část Praha – Suchdol), Zdiby

k. ú.: Bohnice, Březiněves, Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Horoměřice, Lysolaje, Nebušice, Přední Kopanina, Sedlec, Suchdol, Zdiby

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

IČ oznamovatele: 65993390

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 – Nusle

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 518, 519 Ruzyně – Březiněves“

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

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy

I.I. Projektová příprava

- 1) Do technického řešení stavby v navazující projektové dokumentaci zpracovat následující technické úpravy stavby D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves:
 - a) Technické přeřešení MÚK Rybářka dle námětu Krajinářsko – urbanistické a architektonické studie D0 518 (JK ARCHITEKTI, s.r.o., 2022) zahrnující:
 - a. prodloužení tunelu Rybářka a jeho zahloubení pod tunel Suchdol,
 - b. vedení křižovatkových větví v tunelu,
 - c. snížení nivelety tunelu Suchdol.
 - b) Změnu výškového vedení větví 110 A a 110 B MÚK Přední Kopanina s cílem snížení či zrušení zástěn proti oslnění přistávajících letadel.
 - c) Pro zvýšení migrační prostupnosti území rozšíření nadjezdu V Oříškách v km 33,901 na minimální šířku 12 m a dále doplnění multifunkčního migračního objektu na Čimickém přivaděči, který bude co nejvíce respektovat okolní terén a současně nebude přisazen přímo k MÚK. Navržené řešení případně upravit dle výsledků detailní migrační studie.

- d) Prověřit možnost většího přimknutí přeložky III/2404 a jejího šikmého křížení s D0 (nadjezd SO 222), včetně mimoúrovňově převedené cyklo dopravy a pěší dopravy. V případě pozitivního výsledku toto přimknutí realizovat.
 - e) V rámci technického řešení dlouhých mostních estakád zohledňovat požadavky na požárně-bezpečnostní řešení s důrazem na jejich začlenění mezi tunelové úseky.
 - f) 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.
 - g) Zpracovat způsob řešení centrálního odvodnění mostu mimo území evropsky významné lokality (dále také jen „EVL“) Kaňon Vltavy u Sedlce a navrhnout pojetí ochranných stěn po obou stranách mostu jako ochrany před případným rozstříkáváním vody do okolní vegetace.
 - h) Při volbě stavebních materiálů zohlednit prognózu vývoje klimatu v dlouhodobém časovém horizontu, zejména očekávané zvýšení výskytu teplotních extrémů. Navrhnout protierozní opatření v prostoru náspů a svahů stavby, a to i s ohledem na klima.
- 2) Do technického řešení stavby v navazující projektové dokumentaci zpracovat relevantní návrhy z Krajinářsko – urbanistických a architektonických studií D0 518 a D0 519 (obě JK ARCHITEKTI, s.r.o., 2022), které souvisí se záměrem D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves a které budou prověřovány a konzultovány s dotčenými městskými částmi a obcemi.
- 3) V rámci navazující projektové dokumentace z hlediska rekreačního využívání území, zajištění vhodné průchodnosti dotčeným územím a dostupnosti všech rozdělených pozemků zajistit:
- a) Návrh a realizaci nové komunitní zahrady včetně stavbou likvidovaných prvků této stávající zahrady na území městské části Praha – Suchdol.
 - b) 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.
 - c) Zachování kontinuity a propojenosti sítě polních cest, a to dle relevantních návrhů z Krajinářsko – urbanistických a architektonických studií (obě JK ARCHITEKTI, s.r.o., 2022) následovně:
 - a. nahradit veškerá přerušená spojení nemotorové dopravy navrhovaným záměrem,
 - b. zachovat polní cestu přetnutou sjezdem od MÚK Suchdol (návrh lávky),
 - c. po ukončení výstavby obnovit polní cestu v km 36,2 v prostoru tunelu Suchdol,
 - d. řešit propojení cestní sítě v prostoru MÚK Rybářka s návazností na most přes Vltavu,
 - e. ve vhodných úsecích prověřit možnost doplnění cyklostezky při koruně zemního valu.
 - d) Přednostně nezpevněný (propustný) povrch na účelových komunikacích a nemotorových cestách. Vhodnost provedení propustného povrchu prověřit i na sdružených plochách integrovaného záchranného systému a obsluhy.
 - e) Minimalizaci nezbytných úprav křižujících komunikací a polních cest, podél kterých je ve stávajícím stavu vysázeno stromořadí.

- f) Přístup na všechny pozemky, kde dojde realizací záměru k jejich oddělení od přístupu na stávající cestní síť.
 - g) U nově vzniklých oddělených polních enkláv v navazující projektové dokumentaci řešení možnosti budoucího využití těchto ploch a přístupů na ně s vlastníky dotčených pozemků – jedná se zejména o izolované zemědělské plochy situované mezi MÚK Čimice a lesními porosty Dražanského údolí a izolovaného pásu ploch mezi skládkou Ďáblice a MÚK Březiněves.
- 4) 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.
 - c) Stanovení opatření, která při pravidelných provozních uzavírkách zamezí současnému uzavírání obou tunelových trub na daném tunelovém úseku.
- 5) V rámci navazující projektové dokumentace stanovit v rámci bezpečnostního auditu komunikace úseky komunikací, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením, a to včetně trasy Čimického přivaděče. 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) V přírodně citlivých oblastech (zejména úsek km cca 38,2 – 41,4) navrhnout protihlukové clony na mostech jako neprůhledné, pokud to bude v souladu s požadavky na zajištění bezpečnosti provozu.

- 6) V rámci navazující projektové přípravy aktualizovat rozptylovou studii pro etapu provozu, v rámci které:
- Zohlednit aktualizované dopravní prognózy včetně reálného stupně elektromobility a výhod autonomních systémů.
 - Zohlednit aktuální údaje o pozadovém znečištění ovzduší (dle pětiletých průměrů prezentovaných pravidelně ČHMÚ).
 - Zohlednit aktuálně platné legislativní požadavky (imisní limity).
 - Zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných scénářů.
 - Prověřit varianty odvětrání tunelů Suchdol a Rybářka. Konečné navržené řešení předložit k projednání a schválení příslušnému orgánu ochrany ovzduší a ochrany přírody.
 - V případě, že budou navrženy výdechy tunelů, prověřit a případně realizovat nutnost účinné filtrace prachových částic.
 - Upřesnit rozsah následujících minimalizačních opatření pro snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která vzešla z procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Jedná se zejména o:
 - překrytí trasy D0 mezi MÚK Rybářka a mostem přes Vltavu v rozsahu navržených protihlukových stěn, v souladu s normativními požadavky na bezpečnost provozu, případně dle výsledků bezpečnostního auditu,
 - vegetační bariéru v prostoru MÚK Rybářka a v prostoru Ruzyně, jako výsledku nezbytných minimalizačních opatření.
- 7) V rámci navazující projektové přípravy na základě aktualizované rozptylové studie stanovit aktuální podobu a rozsah kompenzačních 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 a která budou obsahovat:
- Návrh na obměnu topných systémů v nemovitostech s tím, že tato obměna bude realizována zcela na náklady oznamovatele po projednání s vlastníky jednotlivých nemovitostí.
 - 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.
- 8) 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.

- 9) V rámci navazující projektové přípravy vyhodnotit hlukové vlivy na komunikační síti související s požadavkem nezprovoznit MÚK Čimice a Čimický přivaděč, pokud nebude nejpozději s D0 519 dobudován Čimický sběrač (a to pro dobu plánovaného zprovoznění záměru a pro dlouhodobý výhled (rok 2050)). V rámci tohoto vyhodnocení:
- Na základě aktualizovaného dopravního modelu porovnat změnu hlukových parametrů na komunikační síti v území dopravně ovlivňovaném MÚK Čimická a MÚK Ústecká, případně MÚK Březiněves, a to pro následující stavy:
 - bez zprovoznění MÚK Čimice, Čimického přivaděče a Čimického sběrače,
 - se zprovozněním MÚK Čimice a Čimického přivaděče bez Čimického sběrače,
 - se zprovozněním MÚK Čimice, Čimického přivaděče a Čimického sběrače. Tento stav vyhodnotit jako základní scénář projektové dokumentace.
 - Porovnat nezbytný rozsah protihlukových opatření pro řešené stavy jak z hlediska plnění hlukových limitů pro denní a noční dobu, tak i z hlediska počtu dotčených obyvatel v jednotlivých hlukových pásmech.
 - Uvedené vyhodnocení (porovnání) předložit orgánu ochrany veřejného zdraví a respektovat jeho stanovisko ve věci možného zprovoznění či nezprovoznění MÚK Čimice a Čimického přivaděče bez Čimického sběrače.
- 10) V rámci navazující projektové přípravy dle zpřesněného technického řešení stavby aktualizovat hlukovou studii pro etapu provozu a rozsah všech navrhovaných protihlukových opatření se zohledněním následujících požadavků:
- Výchozím podkladem pro aktualizaci bude Hluková studie stavby D0 518, Ruzyně – Suchdol a Hluková studie stavby D0 519 Suchdol – Březiněves (zak. č. 23.0220-01, EKOLA group, spol. s r.o., duben 2023).
 - V aktualizované hlukové studii zohlednit aktuální stav přípravy dopravních staveb zahrnutých do jednotlivých posuzovaných dopravních scénářů a aktualizované dopravní prognózy.
 - 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.
 - Pokud bude v navazující projektové dokumentaci přistoupeno ke zřízení náhradních zdrojů energie pro osvětlení a větrání tunelů, budou tyto zahrnuty do akustického posouzení.
 - Kromě protihlukových stěn, protihlukových valů a realizace nízkohlučných povrchů navržených v hlukových studiích dle bodu a) dořešit:
 - ochranu tří chráněných objektů čp. 54, čp. 146 a čp. 156 v ulici Velvarská v Horoměřicích – k navrženému kompenzačnímu opatření v podobě výměny povrchu za povrch, který bude z akustického hlediska generovat min. o 1 dB nižší emise, řešit i individuální protihluková opatření nebo přijmout opatření (dopravní značení) pro vyloučení průjezdné nákladní dopravy v ulici Velvarská,

- b. ochranu tří chráněných objektů v ulici Kamýcká čp. 51/3, čp. 228 a čp. 236, a to pomocí individuální protihlukové ochrany,
 - c. ochranu chráněného objektu v Líbeznicích Zdibská čp. 9 a vedlejšího rodinného domu Krátká čp. 115, a to pomocí individuální protihlukové ochrany.
- 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) 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.
- h) Protihlukové stěny realizovat ve vztahu k ochraně ptactva 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.
- i) V navazující projektové dokumentaci zpracovat do technického návrhu stavby protihluková opatření dle závěrů aktualizovaného hlukového posouzení.
- j) Rozsah a závěry aktualizovaného hlukového posouzení předložit k projednání a odsouhlasení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.
- 11) V rámci navazující projektové dokumentace doložit dotčeným městským částem a obcím způsob realizace podkladních vrstev v místech výměny povrchů za povrch nízkohlučný, 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, vibrací při výstavbě tunelů, štol a hloubení výkopů:
- 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) Na základě inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu ve vazbě na projekt trhacích prací vymezit zónu ohrožení jako předpokládanou zónu dosahu možných negativních účinků trhacích a stavebních prací při výstavbě tunelů, štol a hloubení výkopů.
 - c) Provést pasportizaci objektů povrchové zástavby, inženýrských sítí a jiných konstrukcí v zóně ohrožení a zachytit jejich stav před zahájením výstavby.

- d) V zóně ohrožení navrhnout konkrétní opatření pro ochranu potenciálně ovlivněných objektů.
 - e) Pasport potenciálně ovlivněných objektů předložit k vyjádření jejich majitelům tak, aby bylo zabráněno budoucím sporům o míře případných poruch způsobených realizací záměru.
 - f) 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.
- 14) V rámci navazující projektové přípravy zohlednit ve vztahu k ochraně vod následující:
- a) Dořešení umístění pilířů mostu přes Drahanské údolí v sedimentační nádrži ČOV z hlediska zachování stávajícího objemu sedimentační nádrže.
 - b) Zpracování systému komplexního vodního hospodářství pro akumulaci, úpravu a čištění technologických vod, vod vznikajících při realizaci tunelů a pro nakládání s odpadními vodami vznikajícími na stavbě. Zvláštní pozornost věnovat úsekům v kontaktu či blízkosti zvláště chráněných území (ve staničení km cca 34,2 – 34,7 a km cca 38,2 – 41,4).
 - c) Opatření pro extrémní klimatické jevy, tj. příválové srážky. Jedná se např. o provizorní zemní nádrže pro zachycení splachů ze staveniště.
 - d) Řešení obou překladišť na Vltavě tak, že nebudou zasahovat do koryta řeky a budou řešena formou nábrežních překladištních zdí respektujících linie stávajících břehů. Záměr provizorních překladišť projednat se správcem vodního toku (s Povodím Vltavy s.p.) a se Státní plavební správou.
 - e) Řešení akumulace vod, jejich úpravy (neutralizační stanice pH) a následného čištění v souladu s podmínkami jejich vypouštění do povrchových a podzemních vod stanovenými příslušným vodoprávním úřadem.
 - f) 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 dokumentace zpracovat podrobný inženýrskogeologický průzkum (dále také jen „IGP“) a hydrogeologický průzkum (dále také jen „HGP“), na jejichž základě bude vypracován 3D hydrogeologický model, který bude simulovat proudění podzemní vody v reálných podmínkách a prověří veškeré z hlediska možného ovlivnění podzemních vod rizikové úseky stavby.
- 16) Na základě výsledků podrobného IGP a HGP aktualizovat ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru vyhodnocení míry ovlivnění režimu podzemních vod a jímacích objektů a stanovit rozsah zmírňujících opatření. 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.
- 17) V rámci navazující projektové přípravy záměru precizovat technický návrh tunelu Suchdol, tunelu Rybářka a odvodňovací štol s důrazem na minimalizaci vlivů na režim podzemních vod, a to dle výsledků IGP, HGP a 3D hydrogeologického modelu:
- a) Tunely a štol koncipovat jako vodě nepropustné konstrukce s celoobvodovou izolací.

- b) Maximální důraz klást na zajištění nepropustnosti počvy tunelů.
 - c) Zamezit vzniku drenážního účinku tunelů a štoly ve směru osy díla.
 - d) Při technologiích hloubení vybrat technologie dle podmínky minimalizace porušení skalního masívu, tzn. strojní hloubení. Trhací práce využívat pouze v nezbytně nutných případech.
 - e) V případě nezbytného využití trhacích prací zvolit vhodné technologie s ohledem na co nejmenší porušení okolního masívu (metoda řízeného výlomu).
 - f) V případě zastižení tektonicky porušeného masívu a zvýšených přítoků podzemní vody zvýšit nepropustnost horninového prostředí injektáží.
 - g) Pro obnovení původního režimu podzemních vod, tam kde je to relevantní, navrhnout drenáže pode dnem tunelu tak, aby mohlo docházet k proudění vody mezi územími na obou stranách tunelu.
- 18) V rámci navazující projektové přípravy zpracovat projekt vsakovacích zkoušek s cílem prověření možnosti zasakování dešťových vod v zájmovém území s tím, že výsledky vsakovacích zkoušek budou promítnuty do technického řešení záměru, které bude zahrnovat:
- a) Přednostní řešení vsakování s odpovídajícím předčištěním závadných látek s tím, že kde to technické řešení stavby umožní, koncipovat retenční nádrže (dále také jen „RN“) jako zemní zasakovací. RN navrhovat s pozvolnými 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.
 - b) Vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro závlahu navržených vegetačních úprav. Čisté srážkové vody z přilehlých ploch (např. plochy v MÚK atd.), které nebudou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, v co nejvyšší míře zasakovat v místě spadu, pouze v nezbytných případech svádět do vodních toků.
 - c) Pro vyloučení zasakování srážkových vod obsahujících látky ze zimní údržby vozovky do půdních vrstev a podzemních vod navržené zasakovací příkopy s podzemní rýhou zatěsnit tak, aby nedocházelo k vsakování srážkových vod do podloží. Samotné zatravněné příkopy s podzemní rýhou budou sloužit ke zpomalení odtoku srážkových vod z vozovky a k jejich předčištění před napojením do RN. Alternativou je rozdělení srážkových vod odtékajících z vozovky a vod odtékajících ze svahů silničního tělesa návrhem silničních odvodňovacích žlabů a uličních vpustí s přímým napojením do kanalizace a zachováním vsakovacích příkopů pro srážkové vody ze svahů.
 - d) Ve vztahu k minimalizaci vlivů na klima kromě úpravy RN dle požadavků uvedených pod bodem a) vytvářet bez ohledu na výsledky vsakovacích zkoušek další drobné tůňe s mírnými sklony břehů a nepravidelnou břehovou linií (nepravidelného tvaru). Návrh jejich umístění konzultovat s příslušnými orgány ochrany přírody.
 - e) V případě podání průkazu o nemožnosti vsakování řešit zadržování a regulované oddílné odvádění dešťových vod odvodňovacím systémem do povrchových vod s odpovídajícím předčištěním.

- f) Nebude-li možné oddělené odvádění do vod povrchových, navrhnout jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace.
 - g) Provéřit kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším (extrémním) srážkovým úhrnům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny.
 - h) 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).
 - i) Upřesnit nakládání s drenážními vodami z okolí tunelů včetně prověření možnosti oddělení těchto vod od ostatních vod z komunikace.
 - j) Projednat se správcem vodních toků, jakož i s příslušným orgánem ochrany přírody přesnou podobu výústních objektů od RN do recipientních vodotečí a vyústění štolových odpadů do Vltavy.
 - k) Návrh odvodnění v navazující projektové dokumentaci projednat s příslušnými správci recipientních vodotečí.
- 19) V rámci navazující projektové přípravy realizovat následující opatření pro zamezení vniku srážkových vod znečištěných ropnými látkami při havárii na komunikaci (případně jinými závadnými látkami) do recipientu:
- a) Před napojením kanalizace do dešťové usazovací nádrže (dále také jen „DUN“) v rámci stavby D0 518 prověřit možnost umístění kanalizačního šoupěte před napojením kanalizace do DUN dle konkrétních hydrotechnických parametrů odvodňovacího systému.
 - b) Před napojením kanalizace do DUN v rámci stavby D0 519 osadit na potrubí kanalizační šoupě, které se v případě havárie na odvodňované silnici uzavře.
 - c) Usazovací nádrž na vtoku do RN vybavit trvalou nornou stěnou, která bude schopna zachytit celý objem závadných látek v případě havárie (min. 30 m³).
 - d) Za regulovaným odtokem osadit odlučovač lehkých kapalin.
 - e) Na bezpečnostním přelivu osadit trvalou nornou stěnu.
 - f) Zpracovat provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení navrhované komunikace, které budou odsouhlasené příslušným stavebním úřadem po konzultaci s příslušným vodoprávním úřadem.
- 20) 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 poldry Mírovce 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 generujícím 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.

- 21) 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.
- 22) V případě, že výstavba navrhovaných poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce zajišťovaných Povodím Labe, s.p. nebude realizována před zahájením výstavby D0 519, musí se stát vyvolanou investicí D0 519. Tyto suché retenční nádrže (poldry) musí být zrealizované a provozuschopné současně s uvedením stavby D0 519 do zkušebního provozu.
- 23) V rámci navazující projektové přípravy zpracovat hydrotechnické posouzení všech dočasných i trvalých stavebních objektů nacházejících se v záplavových oblastech. Technické řešení takových stavebních objektů musí minimalizovat potenciální ovlivnění povodňových stavů, nesmí docházet k negativnímu ovlivnění povodňových rozlivů v území nad profilem nových mostů či stavebních objektů. Hydrotechnické posouzení musí zohlednit i navrhovaná protipovodňová opatření kolem Trojského zámku a celé Zoologické zahrady. Hydrotechnické posouzení předložit ke schválení příslušnému správci vodního toku.
- 24) V rámci navazující projektové přípravy řešit umístění RN 2 D0 520 mimo dosah záplavového území a dosah povodňových průtoků.
- 25) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný IGP, kde:
 - a) Dle výsledků tohoto průzkumu a navrženého technického řešení lokalizovat potenciální svahové nestability a dle geotechnického posouzení stability svahů navrhnout příslušná stabilizační opatření.
 - b) Ověřit tektonické poruchy v rámci řešené trasy a v případě potřeby navrhnout odpovídající opatření.
 - c) Navrhnout stabilizaci skalních výchozů Vltavského kaňonu před skalním říčením, a to jak pro fázi výstavby, tak i pro fázi provozu záměru.
 - d) Navrhnout adekvátní technologie ražby odvodňovacích štol, hloubení tunelových úseků a hlubokých zářezů, které zohlední specifika horninového prostředí a budou maximálně šetrné k životnímu prostředí (zejména prevence kontaminace horninového prostředí a podzemních vod, minimalizace ovlivnění režimu proudění podzemních vod a zajištění stavby proti vzniku sesuvů, závalů nebo jiných nestabilit).
 - e) Upřesnit bilance zemin na základě rozborů na stanovení obsahu škodlivin:
 - a. vhodných pro další zpracování v rámci předloženého záměru,
 - b. vhodných v rámci jiných staveb v regionu v souladu s legislativními požadavky,
 - c. zemin nevhodných, určených k uložení na skládku.
 - f) Pro snížení přebytků zeminy a nároků na odvoz zeminy přednostně prověřit možnosti jejich využití v místě stavby pozvolným tvarováním zemních valů, které lze v navazující

projektové dokumentaci řešit adresně dle charakteru jednotlivých ploch, individuálně dle majetkových poměrů, které umožní případně opětovné využití ploch pro zemědělské účely.

- g) Z hlediska minimalizace kumulativních vlivů při využití přebytečné zeminy vypracovat v navazující projektové přípravě koncepční studii nakládání s přebytečnou zeminou v koordinaci se stavbou D0 520.
 - h) Při zpětném využití zeminy na stavbě (valy, násypy, zásypy tunelů, rekultivační plochy apod.) zohlednit požadavky na budoucí vegetační úpravy. V plochách určených k výsadbě dřevin preferovat ukládání prokořitelných zemin a minimalizovat zde zpevňování hydraulickými pojivy, bude-li to vzhledem k technickému řešení stavby možné.
 - i) Do průzkumu zahrnout lokality starých ekologických zátěží (ID 12702015 – Kaučuk a.s. – ČS PHM Praha 6, ID 30041005 – Skládka vedle ulice Kamýcká a ID 30599019 – Skládka u ulice Chaberská), na jehož základě bude stanoven postup prací s případně zjištěnou kontaminovanou zeminou, jakož i případný rozsah sanačních opatření s důrazem na zamezení potenciálního rizika kontaminace podzemních vod.
- 26) V rámci navazující projektové přípravy minimalizovat dočasné zábory zemědělského půdního fondu (dále také jen „ZPF“) tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra ochrany ZPF. Zařízení staveníšť prioritně umísťovat na méně kvalitní půdy, v úseku km cca 38,2 – 41,4 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.
- 27) V rámci navazující projektové přípravy záměru předložit stavební řešení minimalizující vlivy na krajinný ráz na základě architektonické soutěže pro mosty přes Vltavu a Dražanskou rokli. Výsledky architektonické soutěže projednat s příslušnými orgány ochrany přírody. V rámci navrženého technického řešení mostu přes Vltavu dle výsledků architektonické soutěže zohlednit i důraz na minimalizaci zastínění okolí s důrazem na předměty ochrany EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, včetně vyhodnocení dopadů dle závěrů zpracovaného Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, Fialová M., 03/2023 (dále také jen „naturové posouzení“).
- 28) V rámci další 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, 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 architektonické soutěže, včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav a řešení modrozelené infrastruktury.
 - b) Obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách.
 - c) Obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů, včetně ideových řezů.

- 29) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum 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 m²). Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a obsahovat evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů (porostní skupiny číslo 4, 5, 8, 23, 24, 27, 34, 39, 45 a 56) dle dendrologického průzkumu, který byl součástí dokumentace EIA. V rámci tohoto průzkumu prověřit rovněž výskyt perspektivních mladých stromů ve stromořadích či skupinách vhodných k přesazení. Rozsah kácených dřevin projednat s příslušným orgánem ochrany přírody.
- 30) 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:
- 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 rámeček stavby v rámci pozemkových úprav prováděných nebo plánovaných dotčenými městskými částmi a obcemi.
 - Projednat s příslušnými orgány ochrany přírody, městskými částmi a obcemi, a bude zahrnovat jejich relevantní připomínky a požadavky.
 - Zpracován detailně vždy pro konkrétní danou lokalitu a bude zohledňovat návaznost na management navazujících ploch (prvky územního systému ekologické stability (dále také jen „ÚSES“), významné krajinné prvky (dále také jen „VKP“), chráněná území) a který bude koordinován se závěry detailní migrační studie.
 - Kromě zapojených pásů dřevin v blízkosti komunikace navrhnout pestřejší a více diverzifikované formy střídajících se porostů dřevin s porosty bylin bez zapojeného dřevinného porostu.
 - Plnit funkce estetické, krajinnotvorné, klimatické a protierozní.
 - Respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky.
 - Prověřovat podněty z procesu posuzování vlivů na životní prostředí na začlenění následujících ploch do projektu:
 - lesopark mezi MÚK Suchdol a zástavbou Suchdola,
 - krajinářské začlenění MÚK Březiněves do okolní krajiny,
 - úpravy v prostoru plošiny přírodního parku Drahaň – Troja nad Drahanským údolím k sídlišti Čimice,

- d. odclonění portálu tunelu, kterým bude řešen přivaděč Rybářka v Sedlci,
 - e. plochy podél skládky Ďáblice směrem k jižní, jihozápadní a jihovýchodní části katastru městské části Praha – Březiněves.
 - j) Projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro zachyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům.
- 31) 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) Detailněji rozpracuje lokalitu MÚK Rybářka s přechodem přes Vltavu a lokalitu pravobřežní části mostu přes Vltavu.
 - c) Navrhne biologickou část projektu rekultivací ploch dočasných záborů zejména v úseku km cca 38,2 – 41,4 tak, aby došlo k obnovení původního charakteru ploch.
 - d) Za potenciální dopady zastínění části přírodních památek (dále také jen „PP“) Sedlecké skály a PP Zámky a vzhledem k cennosti biotopů navrhne k realizaci v jiné části stejných zvláště chráněných území mimo dosah stavby (např. severní části PP Zámky) nebo v jiném zvláště chráněném území v nejbližším okolí stavby (např. PP Kaňon Vltavy u Sedlce) náhradní biotopy v souladu s plány péče těchto zvláště chráněných území a dle souhrnu opatření pro EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, a to na základě konzultací s AOPK ČR.
 - e) Rozpracuje návrh náhradních biotopů dle provedeného Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, včetně rozsahu kompenzačních opatření.
 - 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.
- 32) V rámci navazující projektové přípravy zpracovat detailní migrační studii, která:
- a) Bude vycházet ze zpracované migrační studie Dálnice D0, stavby 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves (Vojar J., 10/2022).
 - b) Posoudí migrační potenciál navrženého technického řešení stavby z hlediska již navržených opatření v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí.
 - c) Podrobněji rozpracuje detailní řešení jednotlivých migračních objektů.
 - d) Rozpracuje návrh trvalých bariér 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.
 - e) Bude navrhovat a realizovat oplocení dle výstupů studie s tím, že oplocení bude navrhováno v koruně svahů (zemní valy, násypy) tak, aby umožnilo využít vnější ozeleněný svah jako útočiště drobných živočichů.

- 33) V rámci navazující projektové dokumentace zpracovat a následně realizovat studii ÚSES, která bude navrhovat vhodné přetrasování lokálních biokoridorů LBK 8 a LBK 9 v úseku km 42,4 – 43, vymezení LBC L2/46 a detailní trasování RBK R4/34 přes nadchod v km 43,69 a detailněji prověřit i kontext skladebných prvků ÚSES, které jsou vedeny jako nefunkční.
- 34) V rámci navazující projektové přípravy prověřit výskyt melioračních soustav a zabezpečit zachování jejich funkce.
- 35) V rámci navazující projektové přípravy minimalizovat nároky na dočasné a trvalé odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále také jen „PUPFL“). V případě realizace odvětrání tunelu Rybářka prostřednictvím výdechu umístit objekt výdechu zcela bez zásahu do PUPFL.
- 36) V dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL v rámci rozsahu vyčíslených náhrad škody způsobené na produkčních funkcích lesa.
- 37) V rámci navazující projektové přípravy záměru specifikovat případné zásahy do ochranných pásem PUPFL, zajistit souhlas vlastníka lesa, jakož i příslušného orgánu státní správy lesů, a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn.
- 38) Dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích přiměřeně chránit i lesní dřeviny v navazujících lesních porostech.
- 39) 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 (dále také jen „hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“) s cílem upřesnit aktuální výskyt ochrannáři významných druhů rostlin a živočichů (včetně společenstev ryb ve Vltavě a fauny ptáků a savců, včetně netopýrů na svazích vltavského údolí) 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.
- 40) Ještě před realizací záměru smluvně zajistit následnou údržbu realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let.

I.II. Zásady organizace výstavby

- 41) V rámci projektu zásad organizace výstavby (dále také jen „ZOV“) respektovat následující opatření pro výstavbu záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves ve vztahu k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo:
 - a) Stanovit rozsah nezbytných dočasných uzavírek v době výstavby v souvislosti s realizací přeložek stávajících silnic, včetně upřesnění a prověření objízdných tras.
 - b) Realizaci záměru koordinovat s realizací úzce navazujících staveb D0 520 Březiněves – Satalice a D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály. Dojde-li k souběhu výstavby, navrhnout společné využívání manipulačních pruhů, sdílená zařízení stavenišť apod., jakož i zpracovat koordinované harmonogramy postupu prací. V rámci koordinovaného projektu ZOV s přípravou stavby D0 520 nebude navržena současně probíhající etapa zemních prací v oblasti MÚK Březiněves pro úsek D0 519 a plánovaný navazující úsek D0 520.
 - c) Podrobně navrhnout etapizaci výstavby v místech křížení se stávajícími komunikacemi, zejména v prostoru MÚK Březiněves.

- d) Realizaci záměru v době jejího zahájení koordinovat s dalšími stavebními aktivitami v dotčeném území dle jejich aktuálního stavu, především s připravovanými záměry v prostoru městské části Praha – Suchdol, s důrazem na zklidnění dopravy na městských komunikacích – zejména řešení napojení přivaděče Rybářka na ulici Kamýckou a vedení tramvajové trati v úseku Podbaba – Suchdol.
 - e) Zajistit společné a koordinované postupy na realizaci přeložky Káranského vodovodního přivaděče na úseku D0 519 s nutnými přeložkami tohoto přivaděče na navazující stavbě D0 520.
 - f) Přebytečné zeminy z prostoru mezi údolím Vltavy a údolím Dražanského potoka dočasně deponovat v plochách dočasného záboru a po zprovoznění mostu přes Dražanské údolí je odvázet ve stopě záměru k dálnici D8.
 - g) Pro veškerý odvoz přebytečné zeminy využívat pouze staveništní komunikace v trase záměru s napojením na hlavní dopravní tahy D7 a D8. Vyloučit jakýkoliv odvoz přebytečné zeminy po místních komunikacích přes zastavěná území (K Ládví, Čimická, Spořická, průjezd obcí Zdiby).
 - h) Dopravu materiálu na stavbu v úseku mezi údolím Vltavy a údolím Dražanského potoka vést přes zastavěná území pouze v nejnútnejším rozsahu a v počtech pohybů stanovených v aktualizovaných ZOV, a to pouze po nezbytnou dobu, dokud nebude možno využívat vlastní trasu záměru přes most a přes Dražanské údolí.
 - i) V předstihu před zahájením zemních prací vybudovat odvodňovací šachtu a štolu k preferovanému přesunu vytěžené nadbytečné zeminy z horních partií městské části Praha – Suchdol k řece Vltavě a k následnému využití lodní přepravy.
 - j) Pro minimalizaci vlivů na obyvatelstvo v etapě výstavby zajistit pro osvětlení staveniště regulativy stejné jako pro osvětlení komunikace v období provozu (viz podmínka č. 5). Mimo pracovní dobu vypnout zbytné osvětlení.
- 42) 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 (zejm. v městské části Praha – Suchdol) vybudovat po dobu provádění zemních prací bariéru s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
 - j) Zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
 - 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.
- 43) Z hlediska minimalizace vlivů hluku ze stavební činnosti zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření:
- a) Při aktualizaci hlukové studie pro období výstavby a návrhů protihlukových opatření a organizačních opatření vycházet z Hlukové studie stavby D0 518, Ruzyně – Suchdol a z Hlukové studie stavby D0 519 Suchdol – Březiněves (zak. č.: 23.0220-01, EKOLA group, spol. s r.o., duben 2023), jako výchozího podkladu pro plnění hygienických limitů v zájmovém území v etapě výstavby:
 - a. respektovat limitní pracovní dobu pro provádění hlučných prací od 07:00 do 21:00 hod., staveništní dopravu neprovozovat v noční době,
 - b. respektovat, případně zpřesnit navržená umístění mobilních stěn,
 - c. upřesnit plochy stavenišť s maximálním nasazením stavebních mechanismů v délce 4 / 6 / 8 / 10 hodin v rámci celé stavby,
 - d. respektovat, případně zpřesnit stanovení maximálního počtu nasazení strojů pilotovacích prací ve stanovených plochách v prostoru MÚK Rybářka na 5 hod/den a omezení pilotovacích prací ve stanovených plochách v prostoru mostu přes Drahanské údolí na 10 hod/den,

- e. respektovat maximální intenzity staveništní dopravy v rámci staveništních komunikací v prostoru tunelu Suchdol (7 a 13 TNA/hod. v jednom směru) a v prostoru tunelu Rybářka (5 TNA/hod. v jednom směru), které budou ověřeny v rámci aktualizované hlukové studie pro etapu výstavby,
- b) Pro zajištění plnění hygienického limitu hluku z provozu staveništní dopravy na okolní komunikační síti (dle hlukové studie pro etapu výstavby zpracované v rámci dokumentace EIA, případně na základě aktualizované hlukové studie) stanovit následující maximální intenzity staveništní dopravy na příjezdových trasách v denní době následovně:
 - a. níže specifikované příjezdové trasy na stavenišťe využívat pouze pro dovoz stavebního materiálu, nikoliv pro odvoz přebytečné zeminy,
 - b. trasa K Ládví a Čimická maximálně 11 TNA/den v jednom směru,
 - c. trasa Spořická maximálně 7 TNA/den v jednom směru,
 - d. průjezd obcí Zdiby jako možná alternativní trasa maximálně 10 TNA/den v jednom směru,
 - e. s tím, že pohyby vyvolané staveništní dopravy na uvedených komunikacích mohou být modifikovány na základě aktualizované hlukové studie pro etapu výstavby, avšak pouze tak, aby nedošlo k překročení platného hygienického limitu.
- 44) Z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody zpracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření:
 - a) Plán monitoringu dotčených povrchových vodotečí pro fázi výstavby zpracovat v minimálním rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod a výsledkům monitoringu neprodleně uzpůsobit rozsah přijatých opatření.
 - b) Ve stykovém bodě MÚK Březiněves koordinovat ZOV z hlediska ochrany vod s navazujícím plánovaným úsekem D0 520.
 - 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) U překladišť na levém i pravém břehu Vltavy zajistit bezprostřední transport odplavitelného materiálu na lodě a jeho průběžný odvoz.

- i) 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.).
 - j) Staveniště chránit před odtokem z přilehlého okolí systémem příkopů a rigolů. Zajistit (zhotovitelem stavby) pravidelné kontroly staveniště.
 - k) Během provádění stavebních prací zajistit stavbu a staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod (např. správným nakládáním se vznikajícími odpady apod.).
 - l) 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.
 - m) Strojní a stavební mechanismy zajistit proti úkapům. Zajistit (zhotovitelem stavby) pravidelné kontroly stavebních mechanismů a jejich technického stavu.
 - n) 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.
 - o) Na staveništích neprovádět údržbu mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
 - p) 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.
 - q) 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.
- 45) Z hlediska minimalizace vlivů na zvláště chráněná území, VKP a ÚSES zapracovat do aktualizovaných ZOV následující opatření:
- a) Minimalizovat plochy dočasných záborů, a to zejména v prostoru přírodně hodnotných lokalit, tj. v úseku km cca 38,2 – 41,4. Co nejvíce využívat stopu trvalých záborů s cílem maximální (až úplné) eliminace dočasných záborů.
 - b) Z důvodu ochrany EVL Kaňon Vltavy u Sedlce připravit samostatnou část ZOV pro koridor přemostění, která bude zahrnovat aktuální prověření výskytu přírodních stanovišť v území dotčeném výstavbou a zavázáním mostu včetně manipulačních ploch. Dále bude obsahovat vypracování podrobných ZOV s požadavkem zajištění maximální možné ochrany dokladovaných ploch výskytů přírodních stanovišť 40A0*, 6190, 6210 a 8230 jako předmětů ochrany této EVL při její hranici a v prostoru navazujícím na hranici této EVL v budoucím podmostí a v území bezprostředně navazujícím vně budoucího podmostí. Součástí ZOV pro koridor přemostění bude rovněž návrh postupu pro řešení odvodňovacích štol a přístupových komunikací na staveniště v blízkosti této

EVL, jakož i vyloučení jakékoli manipulační plochy a koridorů na území EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.

- c) Plochy deponií, zařízení stavenišť či přístupové komunikace umísťovat mimo přírodně hodnotné lokality, tedy bez zásahu do EVL, ZCHÚ a jejich ochranných pásem, VKP, ÚSES, PUPFL a ochranného pásma lesa. Zcela minimalizovat rozsah nutných zásahů do mimolesní zeleně.
 - d) S ohledem na rozsah a charakter ploch deponií a zařízení stavenišť umísťovat tyto na nejmenší vzdálenost 50 m od VKP (zahrnuje i ochranné pásmo lesa) a od ochranných pásem zvláště chráněných území, čímž bude zajištěno vytvoření (zesílení) nárazníkové zóny. Jmenovitě se to týká plochy P11 (50 m od ochranného pásma přírodní rezervace Údolí Únětického potoka), P21 (50 m od ochranného pásma PP Zámky), P23 (50 m od lesního porostu, tj. mimo ochranné pásmo lesa), P24 a P25 (50 m od ochranného pásma PP Čimické údolí).
 - e) V ochranných pásmech zvláště chráněných území či v prostoru zvláště chráněných území nevytvářet žádné nadbytečné dočasné zábory, jejich rozsah musí odpovídat jen nezbytně nutným pracím pro umožnění výstavby, a to zejména při realizaci mostního objektu přes Vltavu. Postup prací zde předložit a projednat s příslušným orgánem ochrany přírody a realizovat za jím stanovených podmínek.
 - f) Plochu P13 vymístit z ochranného pásma PP Sedlecké Skály.
 - g) Plochy P15 a P20 (provizorní přístaviště pro období výstavby) navrhnout pouze v nejnutnějším rozsahu, s důrazem na ochranu břehů a břehových porostů.
 - h) Na základě biologických průzkumů navrhnout a zrealizovat dočasné bariery pro zamezení pohybu drobných živočichů do prostoru stavby.
- 46) V rámci aktualizovaných ZOV z hlediska minimalizace vlivů na archeologickou kulturní památku Hradiště Zámka minimalizovat rozsah trvalých a dočasných záborů včetně plochy předpokládaného vnějšího předhradí východně od kulturní památky.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 47) 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.
- 48) 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:
- a) Vzhledem k přítomnosti citlivých biotopů a předmětů ochrany v EVL Kaňon Vltavy u Sedlce v hraničním prostoru této EVL při řešení přemostění Vltavy zajistit, aby příprava území a stavební práce důsledně respektovaly vymezení této EVL a její hranice nebyla překračována (nejlépe zaměřením a vytyčením).
 - b) Stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů).

- c) Dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí, např. realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd a dalších opatření stanovených podmínkami tohoto závazného stanoviska.
 - d) Kontrolovat dodržování opatření k omezování prašnosti.
 - e) V případě hrozícího nadměrného znečištění prachem při stavebních pracích zajistit prostřednictvím dodavatele stavebních prací realizaci opatření zamezujících vzniku nadměrné prašnosti a potenciálnímu znečišťování ploch při hranicích EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.
- 49) Před zahájením výstavby provést místní šetření o stavu vybraných stavbou využívaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto využívaných komunikací. Zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a následně uvedení komunikací, obytných objektů a jiného soukromého majetku podél využívaných komunikací do původního stavu. Tuto skutečnost protokolárně potvrdit před zahájením stavby a po jejím dokončení místním šetřením za účasti majitelů dotčených objektů, správců komunikací a zástupců dotčených městských částí a obcí.
- 50) Před zahájením výstavby realizovat ve stanovených termínech náhradní biotopy dle projektu detailního návrhu náhradních biotopů a kompenzačních opatření.
- 51) V průběhu výstavby zajistit z hlediska minimalizace vlivů trhacích prací a vibrací při výstavbě tunelů, štol a hloubení výkopů na hmotný majetek následující:
- a) 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.
 - b) 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.
 - c) Trhací práce provádět v souladu s projektem trhacích prací. Projektované hodnoty ověřit a případně korigovat seismickými měřeními.
 - d) 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.
- 52) 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).

- 53) V průběhu výstavby zajistit důsledný monitoring výskytu nepůvodních, invazních a ruderálních druhů rostlin na narušených plochách, jakož i na rekultivovaných plochách v období provozu. Tento monitoring důsledně provádět zejména v prostoru přírodně hodnotných lokalit, tj. v úseku km cca 38,2 – 41,4. Tyto plochy pravidelně kontrolovat až do stabilizace poměrů. V případě zjištění výskytu nepůvodních, invazních a ruderálních druhů rostlin tyto ihned přiměřeně likvidovat.
- 54) 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 umísťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek.
- 55) V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa trasy s lesním porostem k otevření porostu, provádět již v průběhu výstavby podporu porostního pláště, např. dosadbou keřů podél nového okraje, a to zejména na návětrné straně. Minimalizovat riziko vodní eroze lesní půdy šetrným postupem výstavby. V této souvislosti důsledně realizovat všechny možnosti ochrany okrajů lesních porostů (např. výchova porostů na cílové stromy, ochrana proti škůdcům, ochrana proti okusu zvěří apod.).

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 56) 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.
- 57) Pro zachování platnosti dopravně inženýrských podkladů dořešit a potvrdit s příslušným silničním správním úřadem zařazení zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 3,5 tuny mimo dopravní obsluhu v ulici Čimické mezi ulicemi K Ládví a Čimickým přivaděčem.
- 58) V rámci pravidelné údržby komunikace zajistit:
- Pravidelné kontroly, údržby a čištění RN a DUN.
 - 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.
- 59) Komplexně řešit následnou údržbu realizovaných výsadeb:
- V uvedeném smluvním období údržby vegetace pravidelně nahrazovat odumřelé stromy, keře či další neperspektivní jedince, finální přejímku provést po stanovené lhůtě.
 - 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:

- 60) Zpracovat projekt monitoringu kvality ovzduší. Rozsah, místa a četnost měření polutantů (NO_x, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, 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.
- 61) 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.
- 62) 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 na DO 518 a D0 519,
 - 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.
- 63) 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.
- 64) 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 a vrtů, které jsou jedinými zdroji vody, objektů stavbou ohrožených, jakož i objektů více vzdálených pro srovnání nenarušených průběhů změn stavů (na základě přílohy B14 dokumentace EIA – Hydrogeologické posouzení (AQH s.r.o. a PRAGOPROJEKT, a.s., 6/2022). 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.
 - c) Sledování hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod.
 - d) Kvalitativní monitoring, jehož rozsah a četnost (včetně stanovení vrtů s kontinuálním měřením hladiny podzemních vod) konzultovat s příslušným vodoprávním úřadem.
 - e) 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 provozu.
 - f) Hodnocení hydrogeologických poměrů v okolí mostu přes Vltavu ve vztahu k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.
 - g) Ověření opatření pro minimalizaci vlivů na prameniště pravostranného přítoku Únětického potoka z důvodů zmenšení infiltrační oblasti v úseku km 36,6 až 36,8 s případným návrhem opatření pro zajištění stávající vodnosti toku.
- 65) 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

zkušební 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, kterou předat správcům dotčených toků. Dle závěrů rozhodnout o nutnosti dalších etap monitoringu v etapě provozu.

- 66) Zpracovat podrobný projekt monitoringu bioty, který:
- a) Bude vycházet z aktualizovaného hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a z provedeného naturového posouzení a oponentního naturového posouzení.
 - b) Bude zahrnovat i území při hranici EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a bezprostředně navazující prostory na tuto hranici v širším koridoru navrhovaného přemostění údolí Vltavy.
 - c) Stanoví seznam lokalit, seznam sledovaných druhů, frekvenci a vhodné monitorovací metody ve vazbě na návrh monitoringu dle výše uvedených studií.
 - d) Zpracuje požadavky na monitoring dle detailní migrační studie.
 - e) 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 zkušební 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.
 - f) Bude projednán a odsouhlasen příslušným orgánem ochrany přírody.
 - g) 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.
 - h) 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. Součástí je přivaděč Rybářka, který je koncipován jako dvoupruhová městská komunikace, a Čimický přivaděč, který je místní směrově dělenou sběrnou komunikací o čtyřech pruzích. Zahrnuje stavby D0 518 a D0 519, které jsou dvěma úseky z celkových čtyř chybějících segmentů celého Pražského okruhu. Ten je zanesen v územně plánovacích dokumentacích na národní, krajské i lokální úrovni. Dle Politiky územního rozvoje ČR 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 518 Ruzyně – Suchdol je situována na severozápadním okraji hlavního města Prahy, s přesahem na území Středočeského kraje (cca 40 % délky, střední úsek trasy v katastrálním území Horoměřice). Do katastru městských částí Nebušice a Lysolaje stavba zasahuje zcela okrajově přeložkami křižujících komunikací. Stavba 519 Suchdol – Březiněves je situována na severním okraji hlavního města Prahy, s přesahem na území Středočeského kraje (cca 20 % délky, před MÚK Březiněves, v katastrálním území Zdiby).

K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“) dne 3. 9. 2019 předloženo oznámení první dílčí části záměru s názvem „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“ 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 v jedné aktivní variantě prostorového uspořádání záměru (PRAGOPROJEKT, a.s., 9/2019).

Dne 16. 9. 2019 bylo na MŽP předloženo k provedení zjišťovacího řízení oznámení druhé dílčí části záměru s názvem „SOKP 519 Suchdol – Březiněves“ zpracované autorským kolektivem pod vedením Ing. Zuzany Tonikové, držitelky autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j.: 2826/316/OPVŽP/94; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/6110), podle přílohy č. 3 k zákonu, a to v jedné aktivní variantě prostorového uspořádání záměru (AF-CITYPLAN s.r.o., 9/2019).

Následně dne 18. 12. 2019 vydalo MŽP k oběma výše zmíněným oznámením (resp. k oběma dílčími částem záměru) závěry zjišťovacího řízení, ve kterých na základě informací uvedených v oznámeních dílčích částí záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávních 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“) s tím, že jedním z požadavků bylo i sloučení obou dílčích částí záměru a předložení již pouze jediné dokumentace, ve které budou obě dílčí části sloučeny v jeden záměr.

Dne 16. 8. 2023 byla na MŽP předložena společná dokumentace EIA obou dílčích úseků s názvem „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“, zpracovaná autorským kolektivem pod vedením Ing. Ilony Plevové, držitelky autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu, a to v jedné aktivní variantě prostorového uspořádání záměru (PRAGOPROJEKT, a.s. a AFRY CZ s.r.o., 12/2022). 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, 6-8/2022), Hluková studie (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 4/2023), 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., 5/2023), Posouzení vlivu na veřejné zdraví – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s r.o., 4/2023), Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (Mgr. Robert Polák, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 4/2023), Přírodovědný průzkum a Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (RNDr. Vlastimil Kostkan, Ph.D., CONBIOS s.r.o. a Ing. Jiří Francek, NaturaServis s.r.o. a kol., 4/2023), Vyhodnocení vlivů stavby na soustavu Natura 2000 (Mgr. Martina Fialová, Ph.D., EXprojekt s.r.o., 3/2023), Migrační studie (doc. Ing. Jiří Vojar, Ph.D., 10/2022), Dendrologický průzkum (Ing. Tomáš Daněk a Ing. Jana Zítková, AFFRY CZ s.r.o., 8/2022), Archeologický průzkum (Ing. Tomáš Daněk a Ing. Jana Zítková, AFFRY CZ s.r.o., 8/2022), Vlivy na krajinný ráz (Ing. arch. Jiří Kupka, 7/2022), Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (Mgr. Jan Karel, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., 5/2023), Vyhodnocení dle Rámcové směrnice o vodách (Ing. Jana Caletková, Ph.D., AFFRY CZ s.r.o., 11/2022) a Hydrogeologické posouzení (AQH s.r.o. a PRAGOPROJEKT, a.s., 6/2022).

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 vydaných závěrů zjišťovacích řízení k dílčím částem stavby a relevantních vyjádření doručených v rámci zjišťovacích řízení byly oznamovatelem zadány studie k prověření variantního technického řešení, jejichž cílem byla optimalizace technického návrhu stavby v rámci platného koridoru ZÚR s cílem eliminace vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. Tato prověřovaná technická řešení byla průběžně projednávána s příslušnými zástupci dotčených samosprávných celků. Následně zadal oznamovatel pro tyto varianty zpracování multikriteriální analýzy a dle jejích závěrů následně vybral variantu pro další přípravu, která je předložena jako aktivní varianta k posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Oproti technickému řešení předloženému do zjišťovacích řízení obou dílčích částí záměru se optimalizovaný návrh týká zejména vedení nivelety trasy (kdy došlo k jejímu zahloubení, k začlenění nových tunelových úseků, k úpravě některých MÚK a začlenění zemních valů jako součástí 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 roku 2050. Pro střednědobý výhled jsou v relevantních aspektech posouzeny různé scénáře zohledňující potenciální stav podoby ostatních úseků Pražského okruhu. Pro střednědobý výhled je také doložen stav bez záměru tak, aby byl nastaven referenční scénář. Stav v roce 2050 je doložen tak, aby bylo možno posoudit vlivy záměru i z hlediska dlouhodobé predikce.

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. 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.

Významná pozitiva přinese záměr také pro řidiče z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Významným přínosem bude zajištění nového propojení obou břehů Vltavy pro silniční dopravu, ale také pro pěší a cyklisty, které v současné době (resp. v nulové variantě – referenční stav) v severní části Prahy znatelně chybí.

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 nižších desetin. Z hlediska vlivu z expozice hluku se v některých katastrálních územích jedná o navýšení max. v řádu desítek obyvatel vysoce obtěžovaných či vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy. Ve většině výhledových stavů je pak v některých katastrálních územích očekáván pokles, taktéž max. v řádu desítek obtěžovaných či rušených obyvatel. Z výsledků výpočtu případů kardiovaskulárních onemocnění ze silniční dopravy vyplývá při posouzení celkového počtu obyvatel v celém posuzovaném území velmi mírné snížení počtu případů. 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, a to i dle relevantních podnětů z Krajinářsko – urbanistických a architektonických studií pro obě části záměru (obě JK ARCHITEKTI, s. r. o., 2022).

S ohledem na rozsah stavebních prací budou znatelné dočasné vlivy výstavby na obyvatele nejbližší zástavby. Pro eliminaci těchto vlivů jsou již v samotném technickém řešení záměru zahrnuta příslušná opatření, další opatření jsou navržena pro navazující přípravu záměru. Při jejich přijetí lze dosáhnout vysoké míry eliminace rušivých vlivů a snížit rozsah negativního vnímání výstavby záměru obyvateli na přijatelnou míru.

Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru 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 případné výkonové zpoplatnění a negativní vliv ve smyslu zvyšování atraktivity silniční dopravy. Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírné.

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 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. Při přijetí navržených protihlukových a kompenzačních opatření jsou vlivy záměru přijatelné.

Velikost a míra vlivů na povrchové a podzemní vody odpovídá charakteru a rozsahu záměru a charakteru dotčeného území. Ačkoliv je záměr již od svého prvopočátku navržen s důrazem na ochranu povrchových a podzemních vod, jsou vlivy záměru s ohledem na rozsah nově vzniklých zpevněných ploch a očekávané lokální ovlivnění hladiny podzemní vody v souhrnu hodnoceny jako středně významné, při přijetí navržených opatření jsou přijatelné, bez významných negativních vlivů.

Hlavním vlivem záměru na půdu budou zábory půd spadajících do zemědělského půdního fondu (87,1 % z celkového záboru 284,15 ha), přičemž významnost zásahu je umocněna dominantním zastoupením bonitně nejceněnějších půd v I. třídě ochrany. Souhrnně lze vlivy záměru hodnotit v místním měřítku jako velké, odpovídající rozsahu a charakteru stavby a charakteru území, při dodržení navržených opatření a při zohlednění legislativních ustanovení a širších vztahů přijatelné.

Vysoké nároky na výkopy generují velmi vysoké 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.

Vlivy na faunu a flóru jsou hodnoceny jako středně významné, a to zejména s ohledem na vnos nových rušivých vlivů do dosud poměrně klidového území, vytvoření nové migrační bariéry v území a dotčení biotopů zjištěných zvláště chráněných druhů. Ve středním úseku trasy od km cca 38,2 – 41,4 trasa záměru přechází přes přírodně cenné lokality údolí vodotečí (hluboký kaňon Vltavy, údolí Čimického potoka a údolí Dražanského potoka), jedná se o přírodně cenná území, která jsou chráněna jako maloplošná zvláště chráněná území, v blízkosti je vymezena i evropsky významná lokalita Kaňon Vltavy u Sedlce. Celkově lze konstatovat, že velikost a míra vlivů odpovídá charakteru a rozsahu záměru a charakteru dotčeného území, potenciální vlivy záměru na biologickou rozmanitost jsou relevantní zejména ve střední části záměru v místech přemostění údolí vodotečí. Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že vlivy záměru jsou středně významné, při přijetí navržených opatření přijatelné, bez významných negativních vlivů.

Je zcela nesporné, že dlouhý úsek šestiproudové komunikace musí přinést zásah do rázu krajiny. Posouzením bylo prokázáno, že záměr představuje v některých aspektech středně silný zásah do znaků a hodnot některých charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny. Z textu zákona o ochraně přírody a krajiny však lze vyvodit, že krajinný ráz není nezměnitelný, není totiž všude stejně výrazný, neopakovatelný, jedinečný a cenný. Posuzovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle zákona o ochraně přírody a krajiny a je

vyhodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Únosnost záměru bude dále zvýšena přijetím navržených opatření. Vliv záměru na krajinný ráz je přijatelný.

Žádné další vlivy nebyly ve své významnosti (po zhodnocení velikosti vlivu, časového rozsahu, a dalších atributů) vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové, které by znemožnily realizaci záměru. V rámci předložené dokumentace EIA nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, nepřinese výstavba ani provoz záměru významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dopisem ze dne 28. 8. 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 informace o dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci EIA byla zveřejněna na úředních deskách obou dotčených krajů (hlavní město Praha a Středočeský kraj) dne 4. 9. 2023. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 4. 10. 2023.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 988 vyjádření (13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 3 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených orgánů, 7 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 2 vyjádření ostatních subjektů a 958 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti (14 vyjádření spolků, 907 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-V. a 37 individuálních podání)). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 13 vyjádření z řad veřejnosti (12 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-V. a 1 individuální podání). Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: celková koncepce posuzovaného záměru; absence variantního vedení trasy; rozpor s řadou celostátních strategií a koncepcí; absence vyhodnocení kumulativních vlivů; koordinace s jinými záměry v okolí záměru; nesoulad se zákonem o pozemních komunikacích; konstrukce dopravního modelu a relevantnost jeho výstupů při nerealizaci některých staveb zohledněných v modelu pro výhledové stavy; připomínky k modelu dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, respektive podcenění dopravy u jiných komunikací, dopravní indukce, nezohlednění různých rozvojových koncepcí na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje; předpoklad převedení dopravy z MHD na individuální automobilovou dopravu; požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru, zejména požadavky na tunelové vedení trasy, vypuštění některých stavebních objektů (např. MÚK Ústecká, MÚK Čimice), vedení tunelu Rybářka atd.; připomínky k rozptylové studii, předpokládanému výhledovému zpřísnění imisních limitů, umístění výduchů tunelu atd.; připomínky ke studii vlivů na klima, zejména ve vztahu k produkci CO₂; připomínky k vypovídací schopnosti hlukové studie; hluková a imisní zátěž dotčeného území pro fázi výstavby záměru; nesouhlas s predikovanou zátěží na obslužných komunikacích v rámci výstavby záměru; absence výpočtových bodů ve vztahu k hlukové a rozptylové studii; připomínky k nerealizovatelnosti navržených kompenzačních opatření ve vztahu k ovzduší; vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska hluku pro etapu výstavby; fáze výstavby záměru ve vazbě na vibrace a trhací práce ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě; způsob vyhodnocení vlivů na krajinný ráz; dotazy a připomínky k projektu vegetačních úprav (vč. upozornění na

skutečnost, že není dostatek dostupných ploch pro výsadbu); omezení rekreačního využití území (zejména v oblasti městské části Praha – Suchdol); dopad záměru na některé místní komunikace (např. Chaberská, V Brnkách, Formanská) a cyklostezky; znečištění povrchových a podzemních vod jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu; řešení odtokových poměrů v povodí Mratínského potoka; ovlivnění režimu podzemních vod a s tím související obavy o individuální zdroje podzemních vod; způsob vyhodnocení vlivů záměru na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a na oblasti soustavy Natura 2000; a další. Veškerá vyjádření k dokumentaci obdržená v zákonné lhůtě, jsou vypořádána v části V. posudku. Vyjádření obdržená po uplynutí této zákonné lhůty neobsahují žádné nové připomínky, které by mohly mít vliv na výrok tohoto závazného stanoviska (z pohledu souhlasu či nesouhlasu nebo stanovení dalších podmínek), což se týká jak vyjádření uplatněných podle shodného vzoru I.-V., tak individuálního podání. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zpracovány.

Dne 27. 10. 2023 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 30. 10. 2023.

Dne 30. 10. 2023 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).

Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 6. 11. 2023 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 (rozsah oblastí připomínek je tedy shodný). Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stan (oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace, zástupcem týmu zpracovatele posudku, zástupci MŽP) reagováno. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 1. 2. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/1858.

Dopisem ze dne 8. 1. 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 5. 3. 2024 požádal zpracovatel posudku v souladu s § 9 odst. 3 zákona o prodloužení lhůty na zpracování posudku. Dopisem odeslaným dne 12. 3. 2024 MŽP prodloužilo zpracovateli posudku lhůtu pro zpracování posudku o 10 dní.

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

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Dne 18. 3. 2024 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný autorským kolektivem pod vedením RNDr. Tomáše Bajera, CSc. v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Přílohou posudku je i Posouzení naturového hodnocení (dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů), RNDr. Milan Macháček, březen 2024 (dále také jen „oponentní naturové posouzení“). Zpracovatel posudku s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, v obdržných 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 umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 70 závaznými podmínkami 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.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 26. 4. 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, na povrchové a podzemní vody, na vlivy na zvláště chráněná území). 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. 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 popis vlivů 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.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu stanoviska uvedeno celkem 70 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací) 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 5 podmínek stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace, obdržených 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 povinnost zpřesňují či blíže specifikují. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly rovněž zahrnuty všechny podmínky, které vzešly z naturového posouzení, resp. byly zpřesněny v oponentním naturovém posouzení.

Podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah, u některých podmínek došlo k jejich technickému zpřesnění, resp. zpřesnění jednoznačnosti interpretace jednotlivých podmínek (detailněji viz odůvodnění jednotlivých podmínek níže). Dále byly některé podmínky, či jejich dílčí části, přesunuty do jiné skupiny podmínek (týká se v posudku navržených podmínek č. 13, 14 (dílčí část) a 17), příp. došlo ke sloučení obdobných podmínek do podmínky jediné (týká se v posudku navržených podmínek č. 20, 21, 22 a 24). Celá v posudku navržená podmínka č. 46 nebyla do tohoto stanoviska převzata, neboť se jedná o povinnost uvedenou přímo v ustanovení § 9a odst. 6 zákona.

Nepřevzaty byly dále také neurčité dílčí části v posudku navržených podmínek č. 48, 49 a 52 (podmínky č. 42, 43 a 46 tohoto stanoviska), 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 66 podmínek ke zmírnění a kompenzaci vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo.

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

Podmínka č. 1 vyplývá z dokumentace EIA a z obdržených vyjádření a směřuje obecně k významné minimalizaci vlivů na životní prostředí realizací uvedených úprav navrženého technického řešení z hlediska snížení vlivů na hlukové poměry, krajinný ráz, vlivů na kvalitu ovzduší, povrchových vod a migrační propustnost území.

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

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

- a) Cílem snížení nivelety tunelu Suchdol je zamezení vzniku bezodtoké oblasti bez nutnosti velkokapacitní RN Suchdol-Na Mírách v km 36,70 s cílem vytvoření příznivějších možností využití a modelace území na Suchdole. Přeřešení MÚK Rybářka a vedení ramp MÚK v tunelu přinese zlepšení i z hlediska akustické situace u nejbližších chráněných objektů, je pozitivní také z hlediska vlivů na krajinný ráz.
- b) Změna výškového vedení větví 110 A a 110 B MÚK Přední Kopanina vychází z vyjádření hlavního města Prahy. Úpravu nivelety křižovatkových větví lze vnímat pozitivně zejména z hlediska vlivů na krajinný ráz a začlenění stavby do území, neboť přeřešením MÚK lze vypustit dlouhou clonu na křižovatkové větvi 110 MÚK Přední Kopanina navrženou proti oslnění pilotů letadel.
- c) Podmínka týkající se migrační prostupnosti směřuje k optimalizaci migrace v zájmovém území. Rozšířený nadjezd V Oříškách pak lze kategorizovat dle Hlaváče et al. (2020) jako optimalizovaný nadchod (N2-2), čímž dojde ke zvýšení prostupnosti území v prostoru stavby D0 518 a vytvoření dalšího průchozího profilu pro zjištěné druhy živočichů. Realizací nového multifunkčního migračního objektu na Čimickém přivaděči bude zajištěna prostupnost území a kontinuita mezi biotopy v Drahanském údolí na severu a Čimickým údolím na jihu.
- d) Prověření přímknutí přeložky III/2404 vyplývá z námětu Krajinářsko-urbanistická studie. Přímknutí silnice III. třídy povede ke zmenšení zbytkového pozemku mezi silnicí III. třídy a dálnicí D0.
- e) Podmínka týkající se technického zabezpečení mostních estakád směřuje ke zvýšení bezpečnosti provozu a minimalizace rizik vlivů na vody v případě havárií.
- f) Podmínka týkající se použití stavebních materiálů směřuje k minimalizaci vlivů na fyzikální (zákal) a chemické vlastnosti dotčených vodních toků při výstavbě.
- g) Požadavek týkající se centrálního odvodnění mostu mimo území EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a realizace ochranných stěn vyplývá z naturového posouzení a cílem je minimalizace vlivů na tuto EVL.
- h) Požadavek na volbu stavebních materiálů, jakož i návrh protierozních opatření jsou stanoveny z důvodů predikované změny klimatu související se zvyšováním teplot a častějším výskytem přívalových srážek.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Dále v bodě a) a g) provedl příslušný úřad technické zpřesnění znění podmínky, v bodě d) pak doplnění ukládající navrhované řešení nejen prověřit, ale i realizovat.

Podmínka č. 2 byla formulována zpracovatelem posudku, vyplývá z dokumentace EIA a z řady obdržených vyjádření odkazujících se na tyto studie. Respektováním relevantních návrhů z těchto studií, které bezprostředně souvisí se záměrem D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves a které budou prověřovány a konzultovány s dotčenými městskými částmi a obcemi, mohou být dále minimalizovány vlivy na území dotčené záměrem z hlediska krajinných úprav.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti.

Podmínka č. 3 vyplývá z dokumentace EIA, jakož i z obdržených vyjádření k ní, je doplněna zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na rekreační využití území a zachování dostupnosti všech stavbou rozdělených pozemků, jakož i prostupnosti nemotorové dopravy dotčené záměrem.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. V bodě a) a b) provedl příslušný úřad zpřesnění jejího znění a v bodě c) příslušný úřad vypustil podbod týkající se multifunkčního objektu, jehož požadavek je již uložen v podmínce č. 1 c).

Podmínka č. 4 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 úsecích D0 518 a D0 519.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah.

Podmínka č. 5 vyplývá z dokumentace EIA, která předpokládala plné osvětlení záměru, zároveň však stanovila návrh opatření k jeho minimalizaci, resp. regulaci. Podmínka byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci světelného znečištění jak ve vztahu k obytné zástavbě, tak ve vztahu k přírodě citlivým lokalitám.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. V bodě a) provedl příslušný úřad zpřesnění jejího znění.

Podmínka č. 6 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním definovaných změn stavebního řešení a případných legislativních změn z hlediska imisních limitů a změn v imisním pozadí zájmového území. Současně bude sloužit jako dílčí podklad k žádosti o vydání jednotného environmentálního závazného stanoviska¹ k povolení záměru pozemní komunikace v zastavěném území obce spolu s návrhem minimalizačních opatření vyplývajících z aktualizované rozptylové studie zohledňující také aktuální imisní pozadí.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti.

Podmínka č. 7 vyplývá z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku s tím, že její naplnění může být předpokladem 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, a to na základě dokladování konkrétní podoby a rozsahu kompenzačních opatření ke snížení vlivu záměru na kvalitu ovzduší. Podmínka ve své dílčí části ukládá realizaci obměny topných systémů v nemovitostech, která povede ke snížení hodnot emisí z těchto nemovitostí, a tedy ke snížení hodnot imisního pozadí v dotčené lokalitě (jako kompenzace části příspěvků záměru), kde dochází k překročení imisního

¹ dle zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

limitu v prostoru obytné zástavby. Podmínka dále ukládá, aby tato obměna byla realizována zcela na náklady oznamovatele po projednání s jednotlivými vlastníky nemovitostí.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti.

Podmínka č. 8 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k vyhodnocení vlivů výstavby na imisní zátěž v zájmovém území na základě aktualizovaných ZOV.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah.

Podmínka č. 9 směřuje k prověření a vyhodnocení hlukových dopadů na komunikační síti v území dopravně ovlivňovaném MÚK Čimická a MÚK Ústecká, případně MÚK Březiněves. Podmínka vyplývá z obdržených vyjádření k dokumentaci, kdy řada subjektů požadovala nezprovoznit MÚK Čimice a Čimický přivaděč, pokud nebude souběžně zprovozněn Čimický sběrač, a to s odkazem na hlukové porovnání stavu ve Spořické ulici bez a s Čimickým sběračem. Čimický sběrač je vymezen v platném územním plánu hl. m. Prahy i v připravovaném Metropolitním plánu. Jak je patrné z předložené dokumentace EIA, byl v jejím rámci prověřen i scénář bez existence Čimického sběrače s tím, že nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly možnost tohoto scénáře při navržení odpovídajících protihlukových a kompenzačních opatření. Schematicky je znázorněn v příloze dokumentace B.1, Dopravně inženýrské podklady, v části TSK, obr. 4. Očekávané intenzity dopravy na Čimickém sběrači jsou zobrazeny v kartogramech stavů se záměrem E.1, E.2, E.3, F.3. Pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byl posouzen i scénář se záměrem bez plánovaného sběrače – scénář E.3.1. V tomto scénáři skutečně dochází ke zvýšení dopravních intenzit v ulici Spořická, ke kterým přiléhá obytná zástavba a škola, je v nich zavedena zóna 30 km/hod. atd. Ve scénářích se záměrem a s Čimickým sběračem intenzita dopravy ve Spořické ulici naopak klesá. Přestože byly dopady na životní prostředí a veřejné zdraví i ve scénáři bez Čimického sběrače hodnoceny jako kompenzovatelné a přijatelné, z dopravně inženýrského hlediska při zohlednění místních urbanistických poměrů se tento scénář jeví jako nevhodný. Na uvedený požadavek bylo proto v posudku reagováno uvedenou podmínkou. Pokud na základě předložení podmínkou uloženého vyhodnocení, resp. porovnání příslušný orgán ochrany veřejného zdraví odsouhlasí pro možný scénář bez Čimického sběrače k realizaci záměr bez zprovoznění MÚK Čimice a Čimického přivaděče, bude v rámci výstavby záměru realizována pouze nezbytná část MÚK Čimice, příp. Čimického přivaděče a dostavba zbývajících částí bude realizována až následně společně s realizací Čimického sběrače (jenž je městskou investicí, na jejíž případné urychlení nemá oznamovatel vliv).

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti.

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.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Dále bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti a byla vypuštěna její dílčí duplicitní část (požadující jako výchozí podklad pro plnění hygienických limitů v zájmovém území zohlednění navržených protihlukových opatření, která jsou však již zahrnuta v bodě a), resp. e) této podmínky).

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

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění (zejména toho, jakým subjektům bude dokladován způsob realizace podkladních vrstev nízkohlučných povrchů) za účelem jednoznačnosti této podmínky.

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.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti.

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 tunelů, štol a hloubení výkopů. Podmínka současně zajišťuje realizaci nápravných opatření při případném poškození hmotného majetku.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, taktéž bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti. Poslední dvě odrážky v posudku navrhovaného znění této podmínky (č. 14) příslušný úřad přesunul z fáze přípravy záměru do lépe odpovídající fáze realizace, resp. výstavby záměru, a to do podmínky č. 51.

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.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Dílčí část této podmínky (navrhované v posudku v podmínce č. 15), týkající se požadavku na podrobné rozpracování nakládání s vodami v kontaktu či blízkosti zvláště chráněných území, sloučil příslušný úřad do bodu b).

Podmínka č. 15 vyplývá z dokumentace EIA a zabezpečuje podrobnější rozpracování informací z předběžně provedených průzkumů z hlediska minimalizace vlivů na kvantitativní a kvalitativní režim podzemních vod se zaměřením především na možné ovlivnění podzemních vod v rizikových úsecích stavby. Podrobného IGP se pak rovněž týká podmínka č. 25.

Podmínka č. 16 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.

Podmínka č. 17 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k respektování takového technického řešení, které bude minimalizovat vlivy na režim podzemních vod, což by ve svém důsledku mělo i maximálně vyloučit vliv na prameniště pravostranného přítoku Únětického potoka.

Výše uvedené znění podmínek (č. 15 až 17) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 16, 18 a 19) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah.

Podmínka č. 18 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje jak k reálnému ověření možnosti preferovaného zachování předčištěných dešťových vod v území, tak 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 možnost řešit zasakování přírodě blízkým způsobem. V dílčích částech byly dokumentací navrhované podmínky modifikovány zpracovatelem posudku na základě vyjádření Povodí Vltavy, s.p. Dále podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry a ke snaze zachování maxima čistých vod v nejbližším okolí záměru a k minimalizaci vlivů na půdy a podzemní vody ve vztahu k zasakování vod z komunikací v době zimní údržby. Zároveň podmínka respektuje návrhy vyplývající z biologického průzkumu ve vztahu k charakteru zasakovacích RN z hlediska zvýšení biodiverzity, požadavků na podobu výústních objektů od RN do recipientních vodotečí a dále respektuje požadavky hl. města Prahy z hlediska podpory modrozelené infrastruktury. V neposlední řadě podmínka reaguje na vyjádření dotčených obcí a veřejnosti z hlediska klimatických změn ve vztahu k prověření kapacity retenčních nádrží.

Znění podmínek (č. 20, 21, 22 a 24) uvedených v návrhu stanoviska v posudku příslušný úřad sloučil do podmínky jediné s tím, že je zároveň formálně, resp. gramaticky upravil bez dopadu na jejich věcný obsah. Dílčí části této podmínky (navrhované v posudku v podmínce č. 21), týkající se požadavku na přednostní vsakování a parametrů RN, sloučil příslušný úřad do bodu a).

Podmínka č. 19 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku s odkazem na připomínku Povodí Vltavy, s.p. a směřuje k další minimalizaci rizika kontaminace povrchových vod především v případě vzniku havarijních situací na komunikaci.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah.

Podmínky č. 20, 21 a 22 vyplývají z dokumentace EIA a byly modifikovány zpracovatelem posudku s ohledem na vyjádření Povodí Labe, s.p., které jednoznačně požaduje, aby výstavbě

D0 519 předcházela výstavba navrhovaných poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce a v případě, že poldry nebudou realizovány před stavbou záměru, aby se tyto staly vyvolanou investicí D0 519. 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.

Znění těchto podmínek uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 25, 26 a 27) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah. U podmínky č. 22 doplnil příslušný úřad zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačné interpretace podmínky.

Podmínka č. 23 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku s ohledem na vyjádření Povodí Vltavy, s. p. a směřuje k minimalizaci vlivů na odtokové poměry v záplavových oblastech.

Podmínka č. 24 vyplývá z dokumentace EIA. Vymístění RN 2 D0 520 (která je z provozních důvodů součástí stavby D0 519) mimo dosah záplavového území a dosah povodňových průtoků směřuje k vyloučení kvalitativního ovlivnění povrchových vod.

Podmínka č. 25 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k prevenci rizik souvisejících se skalními výchozy, jakož i se samotnou stavbou rozhodujících stavebních objektů z hlediska minimalizace rizik kontaminace horninového prostředí a podzemních vod včetně hlediska bezpečnosti provozu. Podmínka dále směřuje k upřesnění nakládání s přebytečnou zeminou a současně vytváří předpoklad pro potenciální snížení trvalých nároků na ZPF.

Podmínka č. 26 vychází 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 520 a dalších současně realizovaných významných staveb opět s cílem minimalizovat nároky na dočasný zábor ZPF využíváním stejných pozemků pro některé fáze výstavby.

Podmínka č. 27 vyplývá z dokumentace EIA, jakož i z dalších obdržených vyjádření. Architektonická soutěž povede k takovému konečnému návrhu mostů, které by mělo být příznivé z hlediska začlenění stavby do exponovaných částí území.

Podmínka č. 28 byla formulována zpracovatelem posudku 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. 29 vyplývá z dokumentace EIA a 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. 30 vychází z dokumentace EIA a směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci vegetačních úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě s tím, že vytváří předpoklad pro zohlednění detailních požadavků dotčených městských částí a obcí z hlediska možných ploch pro realizaci vegetačních úprav. Podmínka současně v obecné rovině dané předprojektovou přípravou

respektuje požadavek z obdržení vyjádření striktně oddělovat výsadby dle jejich účelu a funkcí.

Výše uvedené znění podmínek (č. 23 až 30) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 28 až 35) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah.

Podmínka č. 31 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k včasnému návrhu realizace náhradních biotopů jako kompenzačního opatření za likvidované, resp. zastíněné biotopy v trase záměru.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň bylo provedeno zpřesnění v bodě c), konkrétně byla doplněna i PP Zámky, neboť i u ní dojde k určitému vlivu formou zastínění. Dále byla upřesněna textace k možnostem lokalit náhradních biotopů a povinnost návrhy konzultovat s AOPK ČR.

Podmínka č. 32 vyplývá z dokumentace EIA, 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. 33 vyplývá z dokumentace EIA a zajišťuje zachování dotčených prvků ÚSES, které umožní v budoucnu vytvoření funkčního systému bez limitujících překážek.

Podmínka č. 34 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. 35 vyplývá z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka směřuje k prověření a snížení nároků na dočasné, respektive trvalé odnětí PUPFL.

Podmínka č. 36 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.

Podmínka č. 37 byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k zajištění ochrany i lesních pozemků v ochranném pásmu lesa a k plnění podmínek, kterými bude podmíněn souhlas vlastníka lesa tak, aby byly omezeny negativní činnosti v ochranných pásmech lesa.

Podmínka č. 38 byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k ochraně lesních pozemků, které by již sice neměly být realizací záměru dotčeny, ale z preventivních důvodů je uložením této podmínky zajištěna větší ochrana i pro lesní dřeviny v navazujících lesních porostech.

Výše uvedené znění podmínek (č. 32 až 38) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 37 až 43) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah.

Podmínka č. 39 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku 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. 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).

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň příslušný úřad provedl její zpřesnění. Po dopracování finálního technického řešení celé stavby dle podmínek závazného stanoviska EIA podmínka směřuje z důvodů závažnosti záměru z hlediska zásahů do významných krajinných prvků, krajinného rázu, zvláště chráněných území a podmínek zvláště chráněných druhů ke zpracování nejen biologických průzkumů, jak bylo v původně v návrhu podmínky v posudku stanoveno, ale přímo k provedení aktualizovaného hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

Podmínka č. 40 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah.

Podmínka č. 41 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů na obyvatelstvo ve vztahu k imisní a hlukové situaci v etapě výstavby související jak se samotnou výstavbou hodnoceného záměru, tak i z hlediska koordinace s jinými stavbami v území, respektive pro vyloučení negativního vlivu osvětlení prostoru stavby, jakož i z hlediska nezbytné koordinace s přeložkou vodovodního přivaděče tak, aby nebyla přerušena dodávka vody pro obyvatelstvo.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah.

Podmínka č. 42 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci emisí spojených se stavební činností a provozem stavebních mechanismů, zejména prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} v etapě výstavby.

Podmínka č. 43 vychází z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že ZOV budou podkladem pro zpracování hlukové studie pro etapu výstavby.

Znění výše uvedených podmínek (č. 42 a 43) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 48 a 49) bylo nejprve příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, některé dílčí části týkající se preventivních opatření ke snížení prašnosti byly sloučeny do jednoho bodu k) podmínky č. 42. U podmínky 43 bylo přistoupeno je zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti. Zároveň příslušný úřad u obou podmínek přistoupil k nepřevzetí neurčitých dílčích částí v posudku navrhovaných preventivních opatření ke snížení prašnosti a hlučnosti pro etapu výstavby záměru (týkajících se např. použití stojů s nižší hlučností a v dobrém technickém stavu, redukce volnoběhů, vypínání motorů a minimalizace pojezdů nákladních vozidel, tvorby deponií a mezideponií atd.). Důvodem je skutečnost, že nelze jednoznačně stanovit, co je garantovaná nižší hlučnost, ani nelze stanovit, o kolik by měly být stroje méně hlučné než standardní stroje. Nelze stanovit, co se rozumí

řádným nebo dobrým technickým stavem, a jaký objektivní stav strojů, zařízení, nářadí 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. Takový typ podmínek je nekontrolovatelný, a tedy nevymahatelný a není je proto možné v závazném stanovisku ukládat, což platí obdobně i pro zbývající nepřevzaté části podmínek č. 42 a 43.

Za účelem doložení prokázání plnění platných hygienických limitů pro staveništní dopravu na místních komunikacích již v dokumentaci pro povolení záměru byla příslušným úřadem dále modifikována i poslední dílčí část v posudku navrhované podmínky č. 49 (podmínka č. 43 tohoto stanoviska, konkrétně bod b), podbod e.). Příslušný úřad vycházel z úvahy, že záměr nemůže být povolen bez splnění podmínek tohoto závazného stanoviska v navazujícím řízení k povolení záměru, část podmínky se však vztahovala k řízení, které není navazujícím řízením ve smyslu zákona (řízení o případném udělení výjimky pro nadlimitní hluk ze staveništní dopravy dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů), a toto závazné stanovisko tedy nemůže ovlivnit, zda bude o zahájení tohoto řízení, které není navazujícím řízením, požádáno nebo nikoliv. Dále je třeba zmínit, že o tuto výjimku případně žádá provozovatel komunikace, na které může být orgánem ochrany veřejného zdraví dočasně povoleno překračování hlukových limitů. V případě staveništní dopravy vedené po místních komunikacích blíže stanovených v této podmínce však tímto provozovatelem není oznamovatel posuzovaného záměru a není možné tímto závazným stanoviskem ukládat povinnosti jinému subjektu. Cílem v posudku navržené podmínky bylo zajistit, aby staveništní doprava na dotčených místních komunikacích byla navržena tak, aby byl dodržen platný hygienický limit pro tyto komunikace i bez nutnosti žádat o uvedenou výjimku. Takový požadavek, resp. neudělení této výjimky nezpůsobí nemožnost realizace záměru, nýbrž zmenšuje vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, což je jedním z cílů procesu posouzení vlivů na životní prostředí. Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem přeformulována tak, aby jejím smyslem bylo prokázání plnění platných hygienických limitů pro staveništní dopravu na místních komunikacích již v dokumentaci pro povolení stavby, a aby byla uložena pouze oznamovateli, nikoliv jinému subjektu. Jde tedy o prokázání v navazujícím řízení, že o uvedenou výjimku nebude třeba žádat, čímž bude zajištěno uvedené snížení vlivů záměru. Nejde tedy o zákaz uplatnění výjimky, ale spíše o zajištění toho, aby výjimka nebyla třeba. Jedná se o uplatnění téhož požadavku v obdobném rozsahu, který je ale významově a formulačně přizpůsoben tak, aby byl uplatnitelný a kontrolovatelný v řízení, které je řízením navazujícím, byl uložena oznamovateli, a mohl tak být uložen v tomto závazném stanovisku.

Podmínka č. 44 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a směřuje k minimalizování vlivů na povrchové a podzemní vody v průběhu stavebních prací, respektive na půdy v rámci požadavků vyplývajících z konkretizovaných ZOV. Podmínka formuluje rozhodující opatření směřující k činnostem ohrožujícím jakost povrchových a podzemních vod.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Dále byla v souladu s výše uvedeným odůvodněním podmínek č. 42 a 43 z bodu l) podmínky vypuštěna zmínka o řádném technickém stavu stavební techniky.

Podmínka č. 45 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na floru, faunu a ekosystémy včetně EVL Kaňon Vltavy u Sedlce v etapě výstavby. V podmínce jsou zapracovány i požadavky, které vyplynuly z oponentního naturového posouzení.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň bylo zpřesněno její znění týkající se výčtu přírodně hodnotných lokalit v bodě c). Dílčí části podmínky vztahující se k EVL Kaňon Vltavy u Sedlce byly sloučeny do jednoho podbodu – písm. b).

Podmínka č. 46 vyplývá z archeologické rešerše a její význam spočívá v omezení dopadů etapy výstavby na archeologickou kulturní památku Hradiště Zámka.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň příslušný úřad přistoupil k nepřevzetí neurčité poslední části této podmínky, neboť nelze jednoznačně stanovit, jak konkrétně by měla stavba probíhat se zřetelem k archeologické hodnotě lokality a jak konkrétně by měly být nastaveny a definovány stavební postupy. Tím spíše nelze ani kontrolovat plnění takového požadavku, natož ho nějak sankcionovat či vymáhat. Takový typ podmínky je nekontrolovatelný, a tedy nevymahatelný a není proto možné ji v závazném stanovisku ukládat.

Podmínka č. 47 byla formulována zpracovatelem posudku, vyplývá z dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na obyvatele dotčené stavbou a z důvodu zajištění průběžné a komplexnější informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu přípravy a stavebních prací.

Podmínka č. 48 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů výstavby záměru na životní prostředí, a to i se zohledněním závěrů oponentního naturového posouzení.

Výše uvedené znění podmínek (č. 47 a 48) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 53 a 54) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah, zároveň bylo zpřesněno znění podmínky č. 48 za účelem jednoznačné interpretace.

Podmínka č. 49 byla formulována zpracovatelem posudku a stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek v důsledku využívání komunikací v etapě výstavby.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň bylo doplněno zpřesnění jejího znění o to, jakým způsobem se bude plnění podmínky dokladovat a kdo se bude účastnit místního šetření.

Podmínka č. 50 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.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah.

Podmínka č. 51 vychází 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 úpravy stavebních operací směřující ke snížení nepříznivých účinků stavební činnosti.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Poslední dva body této podmínky, navrhované v posudku původně u znění podmínky č. 14, příslušný úřad přesunul z fáze přípravy záměru do lépe odpovídající fáze realizace, resp. výstavby záměru s tím, že zároveň doplnil i zpřesnění posledního bodu jejího znění za účelem jednoznačné interpretace této podmínky.

Podmínka č. 52 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Podmínka č. 53 vyplývá z dokumentace EIA, jakož i z dalších obdržení vyjádření na základě kterých byla zpracovatelem posudku upravena. Podmínka směřuje k minimalizaci rizika šíření uvedených druhů jako prevence jejich možného následného rozšíření v řešeném území v etapě výstavby i po dokončení stavby, především pak ve stavbou dotčených prostorech, které se nacházejí v rámci zvláště chráněných území a jejich ochranných pásmech.

Výše uvedené znění podmínek (č. 52 a 53) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 58 a 59) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah.

Podmínka č. 54 byla stanovena zpracovatelem posudku a směřuje především k ochraně fauny, která je z hlediska nároků na biotop či reprodukční prostředí závislá na porostech dřevin.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, zároveň bylo doplněno termínové zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačné interpretace.

Podmínka č. 55 byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na PUPFL realizací opatření směřujících k podpoře porostního pláště nově vzniklých okrajů lesa a také k minimalizaci vlivů na půdy.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, zároveň bylo doplněno zpřesnění jejího znění (týkající se možnosti ochrany okrajů lesních porostů) za účelem jednoznačné interpretace této podmínky.

Podmínka č. 56 byla formulována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci nezbytného provozního opatření pro zachování kompenzační funkce nových nízkohlučných povrchů.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň bylo doplněno zpřesnění jejího znění týkající se vymezení dotčených subjektů, kterým bude předkládán harmonogram pravidelné údržby komunikací v místech pokládky nízkohlučných asfaltů.

Podmínka č. 57 vyplývá z dopravně inženýrských podkladů a směřuje k zachování jejich platnosti, jakožto podkladů, které jsou vstupem do akustického a imisního posouzení.

Podmínka č. 58 vyplývá z dokumentace EIA a byla modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka představuje preventivní opatření kontrolující zachování funkčnosti navržených technických řešení a tím minimalizující vlivy na povrchové a podzemní vody.

Výše uvedené znění podmínek (č. 57 a 58) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 63 a 64) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah. Zároveň bylo doplněno zpřesnění znění podmínky č. 58 za účelem jednoznačnosti.

Podmínka č. 59 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k udržitelnosti vegetačních úprav a zachování plnění funkčnosti realizovaných vegetačních úprav po realizaci výsadeb.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň příslušný úřad pro lepší přehlednost rozdělil znění této podmínky do dvou bodů.

Podmínka č. 60 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k ověření jak změn v imisním pozadí zájmového území, tak vlivu posuzovaného záměru, a to jak v etapě výstavby, tak následného provozu. Podmínka současně slouží i k odůvodnění realizace dalších minimalizačních nebo kompenzačních opatření k omezování emisí.

Podmínka č. 61 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. 62 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.

Znění výše uvedených podmínek (č. 60, 61 a 62) uvedených v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínky č. 66, 67 a 68) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah. Ve znění podmínky č. 60 a 62 zpřesnil příslušný úřad časový rámec pro provádění příslušných monitoringů za účelem jednoznačné interpretace těchto podmínek.

Podmínka č. 63 vyplývá z dokumentace EIA, byla modifikována zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření a směřuje k vyhodnocení vlivů vibrací z provozu záměru a důsledků provedených stavebních činností souvisejících s trhacími pracemi, včetně případného řešení kompenzačních opatření při prokazatelných negativních vlivech na stavební objekty.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínka č. 13) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Podmínka byla zároveň přesunuta z fáze přípravy záměru do fáze monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Dále bylo provedeno zpřesnění jejího znění za účelem jednoznačnosti této podmínky (doplnění požadovaného potvrzení výsledků post monitoringu majiteli dotčených objektů a upřesnění časového rámce, kdy má být podmínkou stanovený monitoring prováděn).

Podmínka č. 64 vyplývá z dokumentace EIA a navazuje na vypracování aktualizovaného hydrogeologického průzkumu ve vztahu k precizovanému technickému řešení záměru. Podmínka stanovuje požadavky na 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. Pro realizaci tunelu Suchdol jsou formulována opatření, která by měla eliminovat vliv na prameniště Únětického potoka, podmínka zde směřuje k ověření účinnosti těchto opatření. Současně podmínka směřuje k vyhodnocení hydrogeologických poměrů v okolí Vltavy z hlediska potenciálních vlivů na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, a to mj. i na základě některých doručených vyjádření.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku (jako podmínka č. 17) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah, dílčí části podmínky (k pasportizaci studní a vrtů a jejímu odsouhlasení dotčenými subjekty) byly sloučeny, a naopak jiné dílčí části (k monitorování hladin a parametrům kvalitativního monitoringu) byly rozděleny. Podmínka byla přesunuta z fáze přípravy záměru do fáze monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Podmínka č. 65 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.

Znění této podmínky (v návrhu stanoviska v posudku se jedná o podmínku č. 69) bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na jejich věcný obsah, příslušný úřad zároveň ve znění podmínky upřesnil časový rámec pro provádění monitoringu dotčených povrchových vodotečí za účelem jednoznačné interpretace této podmínky.

Podmínka č. 66 vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k upřesnění požadavků na ochranu místních populací ochranně 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. V podmínce je zdůrazněna i potřeba monitoringu z hlediska EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a jejích předmětů ochrany.

Znění této podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku bylo příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveno bez dopadu na její věcný obsah. Zároveň byl zpřesněn požadavek, aby projekt monitoringu bioty vycházel z aktualizovaného hodnocení dle § 67 zákona

č. 114/1992 Sb. a dále nejen z provedeného naturového posouzení, ale i z oponentního naturového posouzení, které upravuje a rozšiřuje navržená zmírňující opatření původního naturového posouzení. Zároveň bylo zpřesněno znění podmínky za účelem jednoznačné interpretace a text bodu j) podmínky byl přesunut pod odpovídající bod e).

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 Ruzyně – Březiněves“. Záměr představuje realizaci dvou úseků Pražského okruhu, a to stavby D0 518 Ruzyně – Suchdol a stavby D0 519 Suchdol – Březiněves. Jedná se o šestipruhovou dálnici kategorie D34/100 v celkové délce 15,11 km. Začátek záměru je v MÚK Přední Kopanina, kde se napojuje na přeložku silnice I/7, přičemž součástí předkládaného záměru je dobudování MÚK Přední Kopanina, ve které se připojí dálnice D7. Konec stavby je v MÚK Březiněves v místech křížení s Proseckou radiálou/dálnicí D8, za níž navazuje další plánovaná část Pražského okruhu, a to stavba D0 520 Březiněves – Satalice (která již není součástí záměru). MÚK Březiněves je součástí záměru v částečném rozsahu, který zahrnuje samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 520 Březiněves – Satalice. 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). Nedílnou součástí záměru je Přivaděč Rybářka a Čimický přivaděč. Na hlavní trase záměru je navrženo 7 MÚK a 5 tunelových úseků (v tunelu je veden také Přivaděč Rybářka).

Zájmové území je situováno do příměstské krajiny na severozápadním a severním okraji hl. m. Prahy s rozličným charakterem ploch na levém a pravém břehu Vltavy. Osu zájmového území tvoří kaňon Vltavy, jehož přírodní hodnoty spočívají nejenom v geologických a geomorfologických jevech, ale také ve vegetačním pokryvu srázů údolí. Nejcennější skalnaté srázy kaňonu Vltavy (Baba, Podbabské skály, Podhoří, Sedlecké skály, Zámky) s xerothermními společenstvy skalních stepí jsou předmětem ochrany EVL (nespojité lokalita EVL Kaňon Vltavy u Sedlce) a několika maloplošných zvláště chráněných území na obou březích řeky.

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.

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 s jeho provozem. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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.

Záměr je v převážné délce veden volnou krajinou otevřených ploch polí mimo zástavbu. V okolí obce Horoměřice je záměr trasován tunelem, od km cca 36,3 (za MÚK Suchdol) prochází tunelovým úsekem přes proluku a zahrádkářskou oblast městské části Praha Suchdol, kde je nad levobřežním svahem Vltavy umístěna MÚK Rybářka. Ta připojuje přívaděč Rybářka, který prochází tunelem po jižním okraji zástavby této městské části. Čimický přívaděč napojuje na D0 oblast Čimic a Dolních Chabry, podél nichž je trasa vedena v tunelu. V blízkosti zástavby je řešena MÚK Březiněves, jejíž umístění vychází ze stávající stopy Prosecké radiály.

Následující tabulka uvádí aktuální počty obyvatel v jednotlivých městských částech a obcích (jejichž k. ú. je záměrem přímo dotčeno) udávané Českým statistickým úřadem k 31. 12. 2021 (resp. u obcí Středočeského kraje k 1. 1. 2022). Hustota obyvatel je čerpána z ročenky životního prostředí Praha z Portálu životního prostředí hl. m. Prahy a z národního geoportálu INSPIRE. Dynamiku demografického vývoje orientačně udává sloupeček se změnou počtu obyvatel v porovnání s rokem 2010.

Městská část/obec	Počet obyvatel	Přírůstek	Hustota	Městská část/obec	Počet obyvatel	Přírůstek	Hustota
Praha-Př.Kopanina	589	-25 %	212 ob./km ²	Praha 8	102 847	-1 %	4 874 ob./km ²
Praha-Nebušice	2 672	-20 %	916 ob./km ²	Praha-D. Chabry	4 825	+34 %	962 ob./km ²
Praha-Lysolaje	1372	+3 %	610 ob./km ²	Praha-Březiněves	1806	+72 %	519 ob./km ²
Praha-Suchdol	6 481	-3 %	1 407 ob./km ²	Praha-Řáblice	3 595	+12 %	494 ob./km ²
Horoměřice	4 511	+46 %	555 ob./km ²	Zdiby	3 766	+51 %	389 ob./km ²

V rámci obyvatel Suchdola bylo nutné zohlednit ještě dalších cca 23 000 osob pohybujících se v areálu České zemědělské univerzity, z čehož přibližně 2 230 osob je zde během školního roku ubytováno na kolejích (dle výroční zprávy ČZU za rok 2020).

Pro dokumentaci EIA byla následně zpracována Demografická analýza území dotčeného severní částí Pražského okruhu (IPR Praha, 08/2022). 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 scénáře, které se liší stavem komunikační sítě (plánovaných dopravních staveb). Podoba posuzovaných scénářů vychází zejména ze závěru zjišťovacího řízení pro stavbu navazujícího úseku s názvem „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ (vydaného MŽP dne 24. 3. 2021 pod č.j.: MZP/2021/710/1732), neboť závěry zjišťovacích řízení dílčích úseků posuzovaného záměru (D0 518 a D0 519) žádné scénáře striktně nedefinují. Za účelem dosažení kompatibility procesů posuzování vlivů těchto na sebe navazujících záměrů na životní prostředí proto byly požadavky na posuzované scénáře ke stavbě D0 520 respektovány také pro posuzovaný záměr.

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

Stav	časový horizont	zkapacitnění DO 510 a DO 515, zprovoznění DO 511 a I/12	DO 518 a 519 Ruzyně – Březiněves (hodnocený záměr)	DO 520 Březiněves – Satalice
Současný stav				
B	2019	NE	NE	NE
Výhledové stavy bez záměru				
C	2030	NE	NE	NE
D	2030	ANO	NE	NE
Výhledové stavy se záměrem				
E.1	2030	NE	ANO	NE
E.2	2030	ANO	ANO	NE
E.3	2030	ANO	ANO	ANO
E.3.1	2030	ANO	ANO, bez Čimic. sběrače	ANO

Jednotlivé scénáře/stavy lze stručně shrnout takto:

1. *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).
2. *Fáze výstavby* – na podkladě předběžného projektu ZOV zpracovaného pro potřeby dokumentace EIA.
3. *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 pro stavbu navazujícího úseku s názvem „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“).
4. *Výhledový rok 2030* – nulová varianta – stav D dle DIP – referenční stav ke stavům E.2, E.3, E.3.1 (stav realizace a provozu všech stávajících i plánovaných úseků Pražského okruhu (vč. plánovaných rozšíření stávajících úseků) kromě stavby D0 520; a bez záměru DO 518 a 519).
5. *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 pro stavbu navazujícího úseku s názvem „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“).
6. *Výhledový rok 2030* – aktivní varianta – stav E.2 dle DIP, tedy stav D + záměr
7. *Výhledový rok 2030* – aktivní varianta – stav E.3 dle DIP, tedy stav D + záměr + D0, stavba 520 Březiněves – Satalice; podvariantně je řešen stav E.3.1, který vyhodnocuje pro tento stav dopad neexistence Čimického sběrače.
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).

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, 6-8/2022)).

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, případně přilehlé obce, ale s ohledem na jeho význam a charakter 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 snížení intenzit dopravy na severním okraji centra města, především ve směru západ – východ, jmenovitě v Evropské, na Městském okruhu v Bubenečském tunelu, V Holešovičkách a Liberecké a dalších, v menší míře i na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku. Pro modelový stav E3 se výše zmíněné přínosy Pražského okruhu ve vnitřním městě ještě

zvýrazní, a to včetně severovýchodního sektoru, kde se sníží intenzita nákladní dopravy na Kbelské a Cínovecké (uvolněnou kapacitu však opět pravděpodobně dorovnejí osobní auta a dodávky).

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 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, jak je uvedeno v předchozím odstavci.

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., 5/2023) a hluková studie (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 4/2023).

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., 4/2023).

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 (NO₂), suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, 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 NO₂ a denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀, 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 NO₂ nad hranici směrné hodnoty WHO (při splnění navržených opatření).

Z hlediska znečištění suspendovanými částicemi PM₁₀ 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 PM₁₀ u nejméně ovlivněné zástavby v suchých dnech. Vzhledem ke skutečnosti, že v případě očekávání překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ jsou v rozptylové studii navržena opatření, jejichž dodržováním se docílí plnění imisního limitu, budou se nejvyšší nárůsty denních koncentrací v obytné zástavbě pohybovat do 12 µg.m⁻³ (pětileté průměry denních koncentrací částic PM₁₀ se pohybují v rozmezí 36-38 µg.m⁻³). Hodnotě nárůstu imisní zátěže o 12 µg.m⁻³ odpovídá zvýšení relativního rizika výskytu kašle ve výši 1,0366 - 1,0427 (tj. 1 případ na 117 až 137 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 PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ 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 NO₂ pod hranici směrné hodnoty WHO.

Vlivem záměru lze očekávat zanedbatelné zvýšení míry zdravotního rizika ve sledovaném území, které lze pro výhledový stav roku 2030 shrnout následovně:

1. V případě suspendovaných částic byl nárůst míry úmrtnosti u dospělých vypočten v řádu nižších desetin 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 desetin nového případu ve stávající zástavbě i 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.

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 roku 2050 bylo provedeno vyhodnocení imisní situace jen pro stav se záměrem, nelze tedy kvantifikovat změnu míry zdravotního rizika jeho vlivem. 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 předpokládaným nárůstem počtu obyvatel v hodnocených lokalitách.

Celkově lze konstatovat, že i ve výhledovém roce 2050 lze v zájmovém území očekávat výskyt koncentrací suspendovaných částic PM₁₀, suspendovaných částic PM_{2,5}, oxidu dusičitého nad hranicí směrných hodnot WHO a koncentrací benzo(a)pyrenu nad hranicí 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 (detailněji viz kapitola vlivy na ovzduší a klima). Při porovnání jednotlivých výhledových výpočtových stavů k roku 2030 bylo zvýšení emisí vypočteno pouze lokálně ve výpočtových stavech E.1 a E.2, a to zejména na komunikacích Cínovecká, Kbelská a Novopacká, ve výpočtovém stavu E.3 a E.3.1 zvýšení emisí nebylo zaznamenáno na žádném ze sledovaných úseků. Konkrétně rozdíl stavu E.3 a D při porovnání emisí znečišťujících látek z dopravy dokládá, že realizací záměru dojde na vybraných úsecích k poklesu emisí sledovaných znečišťujících látek v řádech jednotek až desítek procent oproti stavu bez záměru. V porovnání mezi roky 2030 a 2050 lze zaznamenat také celkové snížení emisí z dopravy, na kterém se podílí zejména probíhající obměna vozového parku.

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,

Ize považovat předpoklad o celkovém poklesu vlivu znečištění ovzduší na zdraví obyvatel v širším okolí záměru za oprávněný.

Vlivy na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku

Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku je provedeno v přílohové části dokumentace EIA ve studii Posouzení vlivu na veřejné zdraví – hluk (RNDr. Libuše Bartošová, EKOLA group, spol. s r.o., 4/2023). 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, E.3.1), dále byla provedena analýza předpokládaného vlivu stavby ve výhledovém období 2050 (stav F).

Hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou 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.

Z výsledků výpočtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy vyplývá při celkovém posouzení navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ve výhledových stavech se záměrem oproti stavům bez záměru. Nejvyšší navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy ve stavech se záměrem oproti stavům bez záměru bylo zjištěno v k. ú. Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Nebušice, Suchdol. Ve všech případech se ale v jednotlivých katastrálních územích jedná o navýšení zpravidla max. v řádu desítek obyvatel. Významnější snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy ve stavu E.1 oproti stavu C nebylo prokázáno. Ve stavech E.2 - E.3.1 oproti stavu D dochází k významnějšímu poklesu v k. ú. Ďáblice, a to ve stavech E.3 a E.3.1, jedná se o snížení max. v desítkách obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy. K velmi mírným změnám (poklesu) v řádu jednotek obyvatel dochází oproti stavu D v k. ú. Čakovice (stavy E.3, E.3.1), Liboc, Lysolaje, Ruzyně (stavy E.2, E.3, E.3.1). Z hlediska počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy ve výhledových stavech E je relativně nejpříznivější stav E.2. Z hlediska počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy jsou rozdíly mezi výhledovými stavy E max. v desítkách obyvatel, rozdíly mezi stavy E.2 - E.3.1 jsou max. v jedincích. Lze tedy konstatovat, že mezi stavy E.2., E.3. a E.3.1 nejsou z hlediska počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem ze silniční dopravy významné rozdíly.

Z výsledků výpočtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy ve spánku vyplývá při celkovém posouzení navýšení počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ve spánku ve výhledových stavech se záměrem oproti stavům bez záměru. Nejvyšší navýšení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem bylo zjištěno v k. ú. Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Horoměřice, Suchdol. Tento závěr platí jak pro stav E.1, tak pro stavy E.2, E.3 a E.3.1. Ve všech případech se jedná o navýšení v řádu max. desítek obyvatel. Nejvyšší navýšení bylo zjištěno v k. ú. Suchdol, a to oproti stavům C i D. Naopak k mírnému snížení počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy ve spánku dochází ve stavech E.2, E.3 a E.3.1 vůči stavu D v k. ú. Ďáblice (ve stavech E.3 a E.3.1), k minimálnímu poklesu dochází dále v k. ú. Čakovice (stavy E.3 a E.3.1), Liboc a Ruzyně (ve všech stavech E.2 - E.3.1 oproti stavu D), zde se ovšem jedná o změny v řádu jedinců. Ve stavu E.1 nebyl zjištěn pokles počtu vysoce rušených obyvatel oproti stavu C. Z hlediska počtu obyvatel vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy ve spánku jsou nejpriznivější stavy E.2, E.3 a E.3.1, které jsou z hlediska počtu obyvatel vysoce rušených ve spánku srovnatelné. Rozdíly mezi jednotlivými výhledovými stavy E v počtu vysoce rušených obyvatel jsou minimální, řádově v jedincích. Mezi jednotlivými výhledovými stavy E se záměrem (E.1, E.2, E.3 a E.3.1) nejsou z hlediska ovlivnění počtu obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem a vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy zásadní rozdíly.

Z výsledků výpočtu počtu případů kardiovaskulárních onemocnění ze silniční dopravy vyplývá při celkovém posouzení velmi mírné snížení počtu případů ve výhledových stavech se záměrem, a tedy velmi mírné snížení potenciálního rizika kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy oproti stavům bez záměru. Z posouzení jednotlivých katastrálních území vyplývá ve stavu E.1 vůči stavu C velmi mírné navýšení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění zejména v k. ú. Čakovice, Čimice, Ďáblice a Suchdol, jedná se o navýšení max. v nehodnotitelných desetinách případu za 5 let. Ve stavech E.2, E.3 a E.3.1 vůči stavu D dochází k velmi mírnému navýšení počtu případů kardiovaskulárních onemocnění zejména v k. ú. Březiněves (stavy E.3, E.3.1), Čakovice (E.2), Čimice (E.2, E.3), Ďáblice (E.2) a Suchdol (E.2, E.3 a E.3.1), jedná se shodně o navýšení max. v nehodnotitelných desetinách případu kardiovaskulárních onemocnění za 5 let. V části posuzovaných k. ú. dochází naopak k mírnému poklesu počtu případů kardiovaskulárních onemocnění. Relativně nejvyšší rozdíl byl zaznamenán ve stavu E.1 vůči stavu C v k. ú. Dolní Chabry a Horoměřice. V obou případech se ale jedná o snížení v nehodnotitelných desetinách případu za 5 let. Nejvyšší rozdíl (pokles) ve stavech E.2, E.3 a E.3.1 vůči stavu D byl zaznamenán v k. ú. Čakovice (stavy E.3, E.3.1), Ďáblice (stavy E.3, E.3.1), Dolní Chabry (stavy E.2, E.3), Horoměřice (E.2, E.3 a E.3.1). Ve všech případech se ale jedná o snížení v nehodnotitelných desetinách případu kardiovaskulárních onemocnění za 5 let. Z hlediska ovlivnění počtu případů kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy je nejpriznivější stav E.3. Rozdíly mezi všemi stavy E se záměrem i rozdíly mezi stavy E.2, E.3 a E.3.1 jsou ale minimální (méně než 1 případ za 5 let).

Záměr tedy v souhrnu v nejvíce dotčené obytné zástavbě způsobí jen málo významné změny (v nehodnotitelných desetinách případu za 5 let) potenciálního rizika kardiovaskulárních onemocnění v důsledku dlouhodobého působení hluku ze silniční dopravy oproti stavům bez záměru.

Pro dlouhodobý výhled období 2050 lze konstatovat, že z pohledu posuzovaných, výše uvedených kritérií je stav F zhruba srovnatelný s výhledovými stavy E.1, E.2, E.3 a E.3.1, a tedy i v porovnání vůči výhledovým stavům bez záměru (C, D). Vyšší stanovený počet obyvatel obtěžovaných hlukem, rušených hlukem ve spánku a vyšší počet případů kardiovaskulárních onemocnění je ovlivněn vyšším posuzovaným počtem obyvatel v daném stavu proti stavům v roce 2030, což je však dáno pouze předpokládaným nárůstem počtu obyvatel v hodnocených lokalitách.

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., 4/2023) 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).

Na základě emisního akustického porovnání lze konstatovat, že na většině kapacitních komunikací dochází ke zlepšení akustické situace (a to až o 2,3 dB (ulice Evropská), dále dojde k výraznějšímu zlepšení akustické situace např. v ulicích Bělohorská, Patočkova (ve stavech E.1, E.2 a E.3) a v ulicích Poděbradská či Chlumecká (ve stavu E.3); k mírnému zhoršení (většinou o 0,1 dB, max. však do 0,3 dB) dochází ve stavech E.1 a E.2 v ulicích 5. května, Sokolská a ve stavu E.2 v ulici Poděbradská v noční době; po úplném dokončení okruhu, tj. ve stavu včetně úseku D0 520, 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, je deklarované navýšení max. v desetinách 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. 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 – okrajová zástavba Horoměřic (Revoluční), realizace tunelů a MÚK Rybářka v prostoru městské části Praha Suchdol, přemostění Dražanského údolí (objekty u ČOV), nejbližší okrajová zástavba Dolních Chaběr a nejbližší okrajová zástavba Březiněvsí, kde bude realizována MÚK Březiněves ve vazbě na stávající stopu Prosecké radiály.

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. V prostoru městské části Praha – Suchdol jsou pro výstavbu tunelů kromě výše uvedených obecně uplatňovaných opatření za účelem maximální eliminace nepříznivých vlivů na obyvatelstvo dále navržena a v technickém návrhu stavby zapracována opatření s využitím nejmodernějších technologií. Mezi nejzásadnější patří:

1. Progresivní stavební technologie tunelových úseků pomocí podzemních stěn (systém „cover and cut“) umožní výrazné zkrácení přímého vlivu výstavby tunelů na obyvatelstvo. Na povrchu terénu proběhnou pouze přípravné práce, výkop pouze do úrovně stropu budoucího tunelu, realizace podzemních stěn, betonáž stropní desky, zásypy a konečné úpravy terénu. Veškeré další stavební práce včetně montáže technologického vybavení tunelů budou následně probíhat pod již hotovou stropní deskou a budou vidět („obtěžovat okolí“) pouze v místě přístupu na staveniště. Proces výstavby na povrchu se všemi svými nepříznivými vlivy (zejména hluková a rozptylová situace, rušení pohody) je značně minimalizován. Na povrchu

může být v co nejkratší době obnoven běžný provoz a ukončena nejvíce obtěžující fáze výstavby, zatímco pod stropní konstrukcí dále probíhá těžba a další stavební práce. Takto zvolená technologie výstavby minimalizuje negativní účinky stavebních prací jak plošně a časově, tak i svou intenzitou.

2. Možnost přesunu vytěžené nadbytečné zeminy pomocí systému štol a šachty z horních partií Suchdola k řece Vltavě a následné využití lodní přepravy.
3. Pro další snížení negativních vlivů spojených s přepravou nadbytečné zeminy a ornice je navrženo maximální využití v místě stavby - např. zemní valy, vhodné terénní úpravy v okolí záměru či v nadloží tunelů.

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, případně 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. 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 zařazení tunelových úseků, zemní valy, vhodné terénní a vegetační úpravy). Zeleň přispívá k celkové estetice nové stavby, a ovlivňuje tak její vnímání člověkem. Vliv zeleně na psychiku je studiemí dokladován uklidňující schopností barev zelených odstínů, proměnlivostí během roku apod.

Zlepšení psychické pohody nastane u 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 pociťovém kontaktu. Tyto vlivy lze dle výsledků dopravních prognóz nejvýznamněji očekávat pro obyvatelstvo kompaktně a hustě urbanizovaných částí Prahy.

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 usmrcených 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 hl. m. 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 hl. m. Prahy, eliminace přetížení sítě místních komunikací.
- Převedení tranzitní dálkové dopravy, ochrana před nežádoucími průjezdy tranzitu a zbytným dopravním zatížením městské komunikační sítě.
- Vytvoření nového kapacitního propojení obou Vltavských břehů mezi mostem přes Vltavu v Holešovicích a v Kralupech nad Vltavou.
- 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 analýzy (provedené v rámci studie Sweco Hydroprojekt a.s. kol. autorů D0 518 a 519 Ruzyně-Suchdol-Březiněves, shrnutí přínosů zprovoznění pro území a obyvatelstvo, 6/2019) vyplývá, že celkový vliv zprovoznění záměru na počet dopravních událostí je pozitivní a dochází ke snížení celkového počtu dopravních nehod na silniční síti předmětného území. Stejně tak vyplývá celkový úbytek usmrcených a zraněných osob při dopravních nehodách vlivem zprovoznění záměru, což koresponduje s výše uvedeným celkovým snížením počtu dopravních nehod.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví – závěr

S ohledem na rozsah stavebních prací budou znatelné dočasné vlivy výstavby na obyvatele nejbližší zástavby. 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 nižších desetin. Z hlediska vlivu z expozice hluku se v některých katastrálních územích jedná o navýšení max. v řádu desítek obyvatel vysoce obtěžovaných či vysoce rušených hlukem ze silniční dopravy. Vyjma dopravního scénáře E.1 je pak v některých katastrálních územích očekáván pokles, taktéž max. v řádu desítek obtěžovaných či rušených obyvatel. Z výsledků výpočtu případů kardiovaskulárních onemocnění ze silniční dopravy vyplývá při posouzení celkového počtu obyvatel v celém posuzovaném území velmi mírné snížení počtu případů. 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.

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.

Významná pozitiva přinese záměr také pro řidiče a z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Významným přínosem bude zajištění nového propojení obou Vltavských břehů pro silniční dopravu, ale také pro pěší a cyklisty, které v současné době (resp. v nulové variantě – referenční stav) v severní části Prahy znatelně chybí.

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

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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.

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 v pěti čtvercích (2,3 % výpočtové oblasti) zaznamenáno překročení imisního limitu (nejvýše o 20 %). Koncentrace ostatních imisních veličin dosahují nejvýše 85,5 %. 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 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.

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, ze samotné stavební činnosti a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sytkými 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., 5/2023)) 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

Vzhledem k tomu, že podél trasy záměru jsou kromě stávající obytné zástavby navrhovány také rozvojové plochy, bylo posouzení provedeno formou zónového hodnocení. Výpočet byl proveden pro reprezentativní zástavbu dílčích osmi úseků stavby. Výsledky výpočtů jsou uvedeny v kapitole 5 rozptylové studie přílohou části dokumentace EIA. Jedná se o příspěvky k denním koncentracím suspendovaných prachových částic frakce PM₁₀ a příspěvky k hodinovým koncentracím NO₂ ze stavebních prací. V případě hodinových koncentrací NO₂ i denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ 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 D7 a D8) nepřekročí u nejméně ovlivněné obytné zástavby 0,9 µg.m⁻³. Příspěvky k denním koncentracím částic PM₁₀ ze staveništní dopravy u nejméně ovlivněné zástavby nepřekročí 0,7 µg.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 opatřeními již zapracovanými v samotném technickém návrhu záměru (progresivní stavební technologie tunelů pomocí podzemních stěn, možnost využití lodní 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 PM₁₀, průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5} a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu.

V modelových výpočtech jsou zahrnuty jak samotné zdroje znečišťování z automobilové dopravy, ale i příspěvky železniční a letecké dopravy (ve výhledu včetně vlivu nové paralelní dráhy), ale i 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 178 km². Výpočtové stavy odpovídají modelovým stavům dle dopravní prognózy. Vyhodnocení dopadu záměru na imisní situaci bylo provedeno pro projektový stav s odvětráním tunelových úseků pomocí portálů tunelů, pouze v případě tunelu Rybářka bylo uvažováno s využitím výdechu (který je v technickém řešení záměru již navržen). Variantně je pak provedeno hodnocení vlivů v případě využití výdechového objektu i pro tunel Suchdol, a naopak nevyužití výdechového objektu pro tunel Rybářka. 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, benzenu i suspendovaných částic PM₁₀ i PM_{2,5}. V případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu bylo vypočteno překračování imisního limitu na území hl. m. Prahy v prostoru Suchdola a dále v zastavěných oblastech na území Středočeského kraje (zejména v Hostivicích, Tuchoměřicích, Horoměřicích, Stanicích, Úněticích, Roztokách, Klecanech, Zdibech). V případě hodinových koncentrací oxidu dusičitého bylo vypočteno překročení imisního limitu pouze zcela lokálně v oblasti Tróji a letiště Václava Havla, mimo obytnou zástavbu. V případě denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ bylo překročení imisního limitu vypočteno jen lokálně podél Pražského okruhu v oblasti napojení ulic Karlovarská a Evropská, v oblasti Holešovic a podél dálnice D8.

Ve výhledových stavech 2030 se záměrem byly pro jednotlivé znečišťující látky vypočteny následující koncentrace:

Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace

Nejvyšší nárůsty v rámci celé výpočtové oblasti byly vypočteny zcela lokálně v těsné blízkosti portálu tunelu Suchdol, kde ve scénáři E.1. dosahují hodnot do 33 µg.m⁻³, ve scénáři E.2 do 29 µg.m⁻³ a scénáři E.3 do 30 µg.m⁻³. Podél povrchových úseků komunikace byl vypočten nárůst zpravidla v rozmezí 2–6 µg.m⁻³. V nejvíce ovlivněné stávající zástavbě byl vypočten nejvyšší příspěvek mezi 8 až 9 µg.m⁻³ (východní část zástavby Suchdola) dle jednotlivého scénáře. Na okraji nejvíce ovlivněné rozvojové plochy s funkcí bydlení byl vypočten nárůst v intervalu 11 až 12,5 µg.m⁻³ dle jednotlivého scénáře, opět se jedná o lokalitu Suchdola. Mírný nárůst byl vypočten i podél stávající části Pražského okruhu na západním okraji výpočtové oblasti, nejvýše okolo 1,5 až 2 µg.m⁻³. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten ve scénáři E.1 zejména v prostoru Dejvic (v blízkosti tunelu Blanka) a lokálně také v oblasti Středokluk a Tuchoměřic, ve scénáři E.2 v prostoru Dejvic (v blízkosti tunelu Blanka), ve scénáři E.3 zejména podél ulice Kbelská a v prostoru Dejvic (v blízkosti tunelu Blanka), Pokles v těchto lokalitách bude činit do 1 µg.m⁻³, v případě ulice Kbelské lokálně do 1,7 µg.m⁻³.

Benzen

Nejvyšší nárůsty v rámci celé výpočtové oblasti byly vypočteny víceméně shodně pro všechny aktivní scénáře do 0,40 µg.m⁻³, a to v těsné blízkosti portálů tunelu Suchdol. Podél povrchových

úseků komunikace byl vypočten nárůst zpravidla v rozmezí 0,05–0,12 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V nejvíce ovlivněné stávající zástavbě byl vypočten nejvyšší příspěvek do 0,11 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (východní část zástavby Suchdola), na okraji nejvíce ovlivněné rozvojové plochy s funkcí bydlení byl vypočten nárůst do 0,16–0,17 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Mírný nárůst byl vypočten i podél stávající části Pražského okruhu na západním okraji výpočtové oblasti, nejvýše okolo 0,02 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Naopak pokles imisní zátěže byl ve scénáři E.1 a E.2 vypočten zejména v prostoru Milady Horákové, Svatovítské, Evropské a Povltavské, a to lokálně do 0,03 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$; ve scénářích E.3 pak také v oblasti ulic Čuprova a Zenklova, a to lokálně do 0,035 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Suspendované částice PM₁₀

Nejvyšší nárůsty v rámci celé výpočtové oblasti byly vypočteny zcela lokálně do 34 až 37 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (dle výpočtového scénáře), a to v těsné blízkosti portálu tunelu Suchdol. Podél povrchových úseků komunikace byl vypočten nárůst zpravidla v rozmezí 4–10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V nejvíce ovlivněné stávající zástavbě byl vypočten příspěvek nejvýše do 9,6 až 10,7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (východní část zástavby Suchdola) dle výpočtového scénáře. Na okraji nejvíce ovlivněné rozvojové plochy s funkcí bydlení byl vypočten nárůst do 14 až 15 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, opět se jedná o lokalitu Suchdola. Nárůst byl vypočten i podél stávající části Pražského okruhu na západním okraji výpočtové oblasti, nejvýše okolo 5 až 7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůsty byly zaznamenány vždy pro scénář E.1. Naopak pokles imisní zátěže byl ve scénáři E.1 a E.2 vypočten v oblasti Středokluk a Tuchoměřic (do 1 až 1,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) a lokálně v oblasti ulic Povltavská, Evropská a Milady Horákové, a to do 1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Ve scénáři E.3 a E.3.1 byl pokles imisní zátěže vypočten podél ulic Novopacká, Kbelská a Cínovecká, a to lokálně do 4,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Suspendované částice PM_{2,5}

Nejvyšší nárůsty v rámci celé výpočtové oblasti byly vypočteny zcela lokálně do 10 až 11 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (dle výpočtového scénáře), a to v těsné blízkosti portálů tunelu Suchdol. Podél povrchových úseků komunikace byl vypočten nárůst zpravidla v rozmezí 2–3 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V nejvíce ovlivněné stávající zástavbě byl vypočten příspěvek nejvýše do 2,8 až 3,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (východní část zástavby Suchdola) dle výpočtového scénáře. Na okraji nejvíce ovlivněné rozvojové plochy s funkcí bydlení byl vypočten nárůst do 4,1 až 4,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, opět se jedná o lokalitu Suchdola. Nárůst byl vypočten i podél stávající části Pražského okruhu na západním okraji výpočtové oblasti, nejvýše okolo 1,3 až 1,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůsty byly zaznamenány vždy pro scénář E.1. Naopak pokles imisní zátěže byl ve scénáři E.1 vypočten v oblasti Středokluk a Tuchoměřic (až o 0,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) a dále lokálně v oblasti ulic Povltavská a Milady Horákové, a to okolo 0,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$; ve scénáři E.2 byl pokles v těchto oblastech vypočten do 0,45 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Ve scénáři E.3 a E.3.1 byl pokles imisní zátěže vypočten podél ulic Novopacká, Kbelská a Cínovecká, a to lokálně do 1,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Benzo(a)pyren

Nejvyšší nárůsty v rámci celé výpočtové oblasti byly vypočteny zcela lokálně do 1,1 až 1,2 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ (dle výpočtového scénáře), a to v těsné blízkosti západního portálu tunelu Suchdol. Podél povrchových úseků komunikace byl vypočten nárůst koncentrací nejčastěji v rozmezí 0,1–0,3 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. V nejvíce ovlivněné stávající zástavbě byl vypočten příspěvek ve scénáři E.1 nejvýše okolo 0,31 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$; ve scénáři E.2 do 0,27 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$; a ve scénáři E.3 a E.3.1 do 0,30 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$; vždy ve východní části zástavby Suchdola. Na okraji nejvíce ovlivněné rozvojové plochy s funkcí bydlení byl vypočten nárůst do 0,43 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ ve scénáři E.1, do 0,37 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ ve scénáři E.2 a do

0,40 ng.m⁻³ ve scénáři E.3 a E.3.1, opět se jedná o lokalitu Suchdola. Nárůst byl vypočten i podél stávající části Pražského okruhu na západním okraji výpočtové oblasti, nejvýše okolo 0,20 ng.m⁻³ ve scénáři E.1, ve scénáři E.2 a scénářích E.3 pak nejvýše okolo 0,15 ng.m⁻³. Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten ve scénáři E.1 a E.2 v oblasti Středokluk a Tuchoměřic a dále lokálně v oblasti ulic Povltavská a Milady Horákové, a to do 0,04 ng.m⁻³. Ve scénáři E.3 a E.3.1 byl pokles imisní zátěže vypočten podél ulic Novopacká, Kbelská a Cínovecká, a to lokálně do 0,11 ng.m⁻³.

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

- v případě průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} bylo jen zcela lokálně vypočteno překročení limitu v těsné blízkosti portálů tunelu Suchdol, mimo obytnou zástavbu, v případě suspendovaných částic PM₁₀ ve stavu E.1 i v těsné blízkosti stávajícího úseku Pražského okruhu, taktéž mimo obytnou zástavbu,
- v případě benzenu nebylo překročení imisního limitu zaznamenáno v žádné části výpočtové oblasti,
- u průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu bylo vlivem záměru zaznamenáno rozšíření oblasti s nadlimitními hodnotami ve výchozím stavu v zástavbě Suchdola a také v těsné blízkosti západního portálu tunelu Suchdol (mimo obytnou zástavbu),
- z hlediska krátkodobých koncentrací je možné konstatovat, že zcela lokálně nelze vyloučit hodinově koncentrace oxidu dusičitého nad hranicí 200 µg.m⁻³ v nejbližším okolí západního portálu tunelu Suchdol (mimo obytnou zástavbu), nicméně počet překročení nepřesáhne povolených 18 případů za rok, imisní limit tedy bude splněn,
- u denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ bylo vypočteno mírné rozšíření oblasti s překročením imisního limitu podél stávajícího úseku Pražského okruhu a nově v blízkosti portálů tunelu Suchdol a podél východní části záměru (ve stavech E.3 a E.3.1 i podél navazujícího úseku D0 520), vždy se však jedná o oblasti bez obytné zástavby.

Výsledky rozptylové studie – dlouhodobý výhled období 2050

V roce 2050 (stav F) bylo zaznamenáno plnění imisního limitu pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého a benzenu v celé výpočtové oblasti. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} bylo překročení imisního limitu zaznamenáno pouze v nejbližším okolí portálů tunelu Suchdol, mimo obytnou zástavbu. Koncentrace benzo(a)pyrenu v trase záměru byly vypočteny nejčastěji do 1,0 ng.m⁻³, pouze zcela lokálně vyšší, a to v těsné blízkosti portálů tunelu Suchdol a také na okraji zástavby Suchdola, kde se projevuje vliv stacionárních zdrojů znečišťování, v nejvíce ovlivněné zástavbě v těsné blízkosti východního portálu tunelu Suchdol byly vypočteny hodnoty do 1,04 ng.m⁻³. V širším území (kde se, obdobně jako v současném stavu významněji projevují vlivy stacionárních zdrojů znečišťování) byly nejvyšší koncentrace vypočteny do 2,0 ng.m⁻³, a to v zástavbě Roztok, hodnoty nad 1,5 ng.m⁻³ byly dále vypočteny v oblasti Státnic a Únětic. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (stanovený ve výši 1 ng.m⁻³) bude překročen obdobně jako v současném stavu a ve střednědobém výhledu v zástavbě městské části Praha – Suchdol a dále zejména v Hostivicích, Tuchoměřicích, Horoměřicích, Státnicích, Úněticích, Roztokách, Klecanech a Zdibech.

V případě hodinových koncentrací oxidu dusičitého bylo překročení imisního limitu vypočteno v oblasti Tróji a letiště Václava Havla, mimo obytnou zástavbu. V prostoru záměru nebyly hodnoty nad hranicí $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ vypočteny. Překročení imisního limitu pro denní koncentrace suspendovaných částic bylo vypočteno jen lokálně podél Pražského okruhu v oblasti napojení ulic Karlovarská a Evropská, v blízkém okolí portálů tunelu Suchdol a také v prostoru MÚK Březiněves. Ve všech případech se jedná o oblasti bez obytné zástavby.

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 zpracováno). V následující tabulce jsou pak uvedeny souhrnné emise znečišťujících látek pro výhledové stavy roku 2030:

Stav	Emise (t.rok ⁻¹), B[a]P (kg.rok ⁻¹)				
	oxidy dusíku	benzen	částice PM ₁₀	částice PM _{2,5}	B[a]P
C	871,60	11,06	1259,74	358,26	38,00
E.1	815,90	10,52	1161,07	330,14	34,94
Rozdíl (E.1 – C)	-55,70	-0,54	-98,67	-28,12	-3,06
D	920,05	11,84	1288,74	366,02	39,73
E.2	864,32	11,22	1202,09	341,20	36,79
E.3	820,82	10,98	1123,25	318,48	34,52
E.3.1	821,62	10,99	1124,11	318,74	34,55
Rozdíl (E.2 – D)	-55,73	-0,62	-86,65	-24,82	-2,94
Rozdíl (E.3 – D)	-99,23	-0,86	-165,49	-47,54	-5,21
Rozdíl (E.3.1 – D)	-98,43	-0,85	-164,63	-47,28	-5,18

Z výsledků je zřejmé, že vlivem zprovoznění záměru je možné očekávat celkové snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek na vybraných profilech. Konkrétně rozdíl stavu E.3 a D při porovnání emisí znečišťujících látek z dopravy dokládá, že realizací záměru dojde na vybraných úsecích k poklesu emisí sledovaných znečišťujících látek v řádech jednotek až desítek procent (lokálně až okolo 50 % na ulici Novopacká v úseku Kbelská – Budovatelská) oproti stavu bez záměru. Konkrétně v modelovém stavu E.2 se z hlediska ovlivnění ovzduší předpokládá snížení emisí o cca 10 a více % na Evropské, v Bubenečském tunelu, v Nové Povltavské, V Holešovičkách, Cínovecké, Bělohorské, Plzeňské a na jižních úsecích Pražského okruhu, včetně stavby 511. V modelovém stavu E.3 se tato oblast rozšíří i na Kbelskou, Novopackou, Poděbradskou, Pražský okruh, stavbu 515, ulici K Barrandovu a Radlickou. 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 520.

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.

Tunelové výdechy

V rozptylové studii bylo provedeno porovnání imisní situace z pohledu variantního umístění výdechu z tunelu Suchdol na průběh izoliní imisní zátěže pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Jedná se o znečišťující látku, u které byl vypočten výskyt nadlimitních hodnot v prostoru, na jehož ochranu je imisní limit stanoven. Jedná se o zvýšené koncentrace v prostoru obytné zástavby v oblasti Suchdola.

Jako základní stav je uvažováno odvětrání tunelu Suchdol pouze výjezdovými portály a odvětrání tunelu Rybářka je uvažováno výdechem a výjezdovými portály. Pro potřeby výpočtu bylo uvažováno rozdělení vzdušiny v poměru 80 % výdechem a 20 % výjezdovými portály. Naproti tomu byla dále namodelována situace, kdy tunel Suchdol bude v každém svém směru odvětrán výdechem (opět 80 % vzdušiny) a zbylých 20 % bude odcházet výjezdovými portály. Výška výdechu byla uvažována na úrovni 15 metrů nad terénem. Jako další situace byla modelována varianta odvětrání obou tunelů (Suchdol a Rybářka) pouze výjezdovými portály, bez využití výdechových objektů.

Hodnocení bylo provedeno pro výpočetní stav E.1, ve kterém byly vypočteny ze všech výpočetních stavů nejvýraznější příspěvky východního portálu tunelu Suchdol k imisní zátěži v nejbližším okolí. Výsledkem porovnání je konstatování, že použití výdechu v oblasti Suchdola nemá jednoznačně pozitivní vliv:

- Příznivý vliv lze zaznamenat u zástavby nejvíce přilehlé k výjezdovému portálu, kdy dochází ke snížení nejvyšších hodnot v těsné blízkosti portálu (včetně nejvíce přilehlé zástavby) a také posun izolinie s hodnotou 1 ng.m^{-3} (tedy hranici imisního limitu) zejména na východním okraji Suchdola.
- V centrální části Suchdola je však možné naopak očekávat mírné zhoršení imisní situace, kdy je patrné mírné rozšíření pásma hodnot nad $1,2 \text{ ng.m}^{-3}$.

V případě varianty odvětrání obou tunelů jen výjezdovými portály, bez uvažování výdechů, je v oblasti severního portálu tunelu Rybářka patrný posun limitní izolinie více k jihu v blízkosti zahrádkářské kolonie v prostoru portálu. V okolí jižního portálu tunelu Rybářka nebyly zaznamenány nadlimitní hodnoty průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu ani ve stavu bez použití výdechu pro odvětrání tunelu Rybářka.

Z uvedeného prověření je zřejmé, že realizace výdechů přináší výše uvedené výhody, nicméně nebylo jednoznačně potvrzeno, že by tyto výhody převažovaly nad negativy s tím spojenými. Ty zahrnují jednak rozptylovou studii nastíněné mírné zhoršení imisní situace v centrální části Suchdola, dále je však nutno zohlednit i další limity, které takové objekty přinesou do lokality, kam budou umístěny. Tzn. že v místě situování výdechů bude nutno koncipovat budoucí využití území se zohledněním tohoto objektu. Navíc nezanedbatelným parametrem je také provozní náročnost takového objektu s dopadem na energetické vstupy a v širším pojetí i na klima. Z tohoto důvodu bylo v podmínkách tohoto stanoviska uloženo prověření způsobu odvětrání tunelů Rybářka a Suchdol v navazující projektové dokumentaci, pro kterou bude aktualizována

rozptylová studie, která zohlední aktualizované dopravní prognózy, reálný stupeň rozvoje elektromobility a upřesněné technické řešení záměru. Zároveň zohlední aktuální stav přípravy jednotlivých dopravních staveb zahrnutých v posuzovaných modelových stavech.

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 PM₁₀ a PM_{2,5} bylo vlivem záměru překročení jen zcela lokálně v nejbližším okolí portálů tunelu Suchdol, 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 opatření 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 blízkosti zástavby Ruzyně je uvažováno s výsadbou vegetační bariéry podél dálnice D0 v úseku mezi MÚK Řepy a MÚK Ruzyně. Vliv bariéry na průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu v okrajové obytné zástavbě dosahuje až 0,026 ng.m⁻³. Nejedná se o zásadní redukci imisní zátěže, nicméně ani o redukci zcela zanedbatelnou, a to mj. i s ohledem na nižší potenciál kompenzačních opatření v dané oblasti.

V prostoru Suchdola je D0 vedena tunelem a hodnocení se tudíž týká západního a východního okraje této městské části. Východní okraj Suchdola, kde je vyústění tunelu (spolu s vyústěním přivaděče Rybářka a související MÚK) umístěno v blízkosti obytné zástavby, představuje jednoznačně lokalitu s nejnáměnnějším potenciálem pro realizaci opatření k minimalizaci vlivů záměru na kvalitu ovzduší (prověřování zahrnovalo úpravu MÚK Rybářka s překrytím větví této křižovatky dle námětu Krajinářsko – urbanistické a architektonické studie DO 518 (JK ARCHITEKTI, s. r. o., 2022), využití návrhu protihlukových stěn k překrytí severní části D0 po úroveň mostu přes Vltavu, odvětrání tunelu vzduchotechnickým výdechem, zvýšení podílu využití vzduchotechniky na 90 %, výsadbou vegetační bariéry).

Detailní rozsah opatření je zřejmý ze zákresu doloženého ve Studii opatření. Modelové prověření ukázalo, že pomocí navrhovaného souboru opatření je možné snížit imisní příspěvky záměru k průměrným ročním koncentracím benzo(a)pyrenu v nejvíce exponované části obytné zástavby o 60-70 %. Se vzdáleností od MÚK relativní účinnost opatření přirozeně klesá, na druhé straně ovšem klesá i imisní příspěvek záměru. Jako nejúčinnější se jeví obě překrytí a odvětrání tunelu výdechem, vliv těchto tří opatření je v zásadě srovnatelný, byť se přirozeně liší v jednotlivých lokalitách (podle vzájemné polohy výpočtového bodu a příslušných zdrojů emisí).

Přínosy dalších dvou opatření, tzn. vyššího využití vzduchotechniky a vegetační bariéry jsou podstatně menší, byť nikoli zanedbatelné.

Vlivy uvedených opatření na úroveň imisních příspěvků dalších znečišťujících látek jsou v zásadě srovnatelné, se dvěma rozdíly. V případě suspendovaných částic PM₁₀ lze očekávat podstatně větší efekt vegetační bariéry, srovnatelný s vlivem překrytí MÚK, a mírně nižší vliv odvětrání. U oxidu dusičitého je tomu právě naopak – vyšší efekt má odvětrání, naopak vliv vegetační bariéry je nulový (resp. není uvažován).

V západní části Suchdola bylo prověřováno opatření formou odvětrání tunelu vzduchotechnickým výdechem. Výsledky hodnocení ukázaly, že dopad opatření na průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu v okrajové zástavbě je v podstatě zanedbatelný, u ostatních látek mírný. Obecně pak platí, že opatření snižuje imisní příspěvky v bodech nejvíce ovlivněných záměrem, avšak zvyšuje hodnoty ve vzdálenější části zástavby. Zde jsou ovšem imisní příspěvky záměru menší, a navíc takto vyvolané nárůsty jsou nižší než poklesy.

Ostatní oblasti, v nichž dochází k překročení imisního limitu v prostoru obytné zástavby, jsou již od posuzovaného záměru natolik vzdáleny, že možnost efektivního ovlivnění imisní zátěže pomocí opatření přímo v rámci této stavby lze prakticky vyloučit. V těchto územích je nutno uplatnit opatření kompenzační. Stejně tak se kompenzační opatření uplatní v území blíže k záměru v těch případech, kde samotná realizace minimalizačních opatření nedostačuje pro dosažení podmínek. Jako kompenzační opatření je uvažována obměna topných systémů v nemovitostech a výsadba sídelní zeleně.

Vzhledem k potenciálu snížení emisí je jako prioritní opatření uvažována obměna vytápění s tím, že po vyčerpání dostupného potenciálu bude zbývající část požadovaného snížení naplněna pomocí vegetačních výsadeb. Z provedeného vyhodnocení vyplynulo, že v naprosté většině obytné zástavby s nadlimitními koncentracemi je možné dosáhnout stanovených požadavků ochrany ovzduší pomocí obměny topných systémů. Počet bytů, jejichž zdroje tepla by bylo nutno nahradit pro dosažení potřebného snížení emisí, se pak liší podle zvoleného přístupu. Výhledové jednotkové emise benzo(a)pyrenu jsou vyšší pro zdroje na biomasu než pro kotle na uhlí, z čehož plyne, že pokud by opatření bylo orientováno výhradně na snížení emisí benzo(a)pyrenu, bylo by efektivnější nahrazovat přednostně zdroje na biomasu. Tento přístup by však byl v rozporu s trendy v oblasti ochrany klimatu, kdy lze předpokládat naopak přednostní nahrazování kotlů na uhlí. Z tohoto důvodu byl výpočet zpracován ve dvou variantách – při preferenci odstavování zdrojů na biomasu se jedná o náhradu 58 zdrojů, při přednostní náhradě zdrojů na uhlí pak o 105 zdrojů.

Dále byly stanoveny oblasti, v nichž nebyl identifikován dostatečný potenciál snížení emisí přeměnou topných systémů. Jedná se o celkem 13 oblastí, kde se nachází vesměs okraje sídel, případně rozvolněné či solitérní zástavby. Pro tato území je navrženo další opatření, spočívající ve výsadbě sídelní zeleně. Potřebný rozsah výsadeb se pak pohybuje podle zvoleného druhu dřeviny v rozpětí 6 572 až 19 500 kusů stromů. Případně činí 103 601 m² keřů. Podrobně pro jednotlivé oblasti a dle jednotlivých dřevin je toto doloženo tabulkou ve Studii opatření.

Lze shrnout, že studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší 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 jednak 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 $1,6 \text{ ng.m}^{-3}$ a hodnoty nižší než 1 ng.m^{-3} se vyskytovaly jen v cca 10 % čtverců. Lze očekávat, že tento trend bude přinejmenším pokračovat, a to již s ohledem na požadavky zákona o ochraně ovzduší (výměna kotlů na pevná paliva nesplňujících stanovené parametry do srpna 2024). To potvrzuje i emisní prognóza pro rok 2025, provedená za účelem stanovení výchozího stavu pro kvantifikaci vlivu kompenzačních opatření v rámci předkládané studie, kde jen samotnou změnou v podílech kotlů došlo ke snížení emisí benzo(a)pyrenu z lokálních zdrojů cca o 50 %. Současně však lze očekávat opačný vývoj u dalších znečišťujících látek, tzn. suspendovaných částic frakcí PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ a oxidu dusičitého. V současné době je v pokročilém stádiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ a 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., 5/2023). 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, 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. CO₂ ekvivalent) z automobilové dopravy na hodnocené stavbě D0 518 a 519 a okolní komunikační síti v širším území pražského regionu k roku 2030. Výpočty byly provedeny pro šest scénářů uspořádání komunikační sítě, z čehož jsou ve vztahu k hodnocenému záměru dva stavy „nulové“ a čtyři „aktivní“. Výsledný nárůst emisí se pohybuje na úrovni cca 44 – 83 kt/rok, což představuje zvýšení emisí z dopravy v řešeném regionu o 1 – 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 CO₂ ekvivalentu ročně.

S ohledem na skutečnost, že rozdílové hodnoty emisí CO₂ ekvivalentu přesahují 20 kt/rok, byl dále v souladu s Technickými pokyny proveden výpočet pomocí stínové ceny uhlíku, výsledná hodnota se pohybuje na úrovni 13 – 14,8 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 k 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.

Samostatně jsou hodnoceny též přímé emise z realizace záměru, tzn. emise produkované při výstavbě záměru. Vlivy fáze výstavby na klimatický systém byly vyhodnoceny jako 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. K 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 hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako neutrální až mírně negativní, což je dáno produkcí emisí skleníkových plynů. Z podrobného posouzení vlivů záměru na klima vyplynulo, že míra rizika potenciálních negativních vlivů záměru (např. rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůst teplot, nestabilita půdy, vlhkost, kvalita vzduchu) byla vyhodnocena na úrovni mírné, jedná se tedy o nízké riziko.

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 opatřeními již zapracovanými v samotném technickém návrhu záměru (progresivní stavební technologie tunelů pomocí podzemních stěn, možnost využití lodní

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 blízkosti portálů tunelu Suchdol. Z hlediska plnění limitů lze pro střednědobý výhled konstatovat, že v případě průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} bylo jen zcela lokálně vypočteno překročení limitu v těsné blízkosti portálů tunelu Suchdol, mimo obytnou zástavbu, v případě suspendovaných částic PM₁₀ ve stavu E.1 i v těsné blízkosti stávajícího úseku okruhu, taktéž mimo obytnou zástavbu. V případě benzenu nebylo překročení imisního limitu zaznamenáno v žádné části výpočtové oblasti. U průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu bylo vlivem záměru zaznamenáno rozšíření oblasti s nadlimitními hodnotami ve výchozím stavu v zástavbě Suchdola a také v těsné blízkosti západního portálu tunelu Suchdol (mimo obytnou zástavbu). Pro dlouhodobý výhled bylo zaznamenáno plnění imisního limitu pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého a benzenu v celé výpočtové oblasti. V případě průměrných ročních koncentrací PM₁₀ a PM_{2,5} bylo překročení imisního limitu zaznamenáno pouze v nejbližším okolí portálů tunelu Suchdol, mimo obytnou zástavbu. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu bude překročen obdobně jako ve střednědobém výhledu (i obdobně jako za současné situace) v zástavbě Suchdola a dále zejména v Hostivicích, Tuchoměřicích, Horoměřicích, Stanicích, Úněticích, Roztokách, Klecanech, Zdibech.

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 možností obměny topných systémů a kompenzačních výsadeb 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, 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 záměru na ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit 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 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.

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

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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.

Vlivy na hlukovou situaci

Komunikace působí jako liniový zdroj hluku. V hlukové studii přílohové části dokumentace EIA (Hluková studie (Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., 4/2023)) 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. 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, návrh dočasných mobilních protihlukových stěn (dále také jen „PHS“) a omezení maximálních intenzit staveništní dopravy na staveništních komunikacích a příjezdových trasách (detailní popis a umístění jsou uvedeny v hlukové studii). Tato opatření budou nezbytná zejména v prostoru tunelu Horoměřice, tunelu Suchdol, okolí MÚK Rybářka, tunelu Rybářka, předzářezu a tunelu Dolní Chabry-Zdiby a prostoru MÚK Březiněves.

Z vypočítaných ekvivalentních hladin akustického tlaku A ze stavebních zemních prací 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, díky stanovení maximálních intenzit staveništní dopravy na staveništních komunikacích a příjezdových trasách, nepřekročí příslušné hygienické limity z provozu silniční dopravy, resp. v případě, že je již ve výhledovém stavu ve výpočtovém kontrolním bodě bez staveništní dopravy predikováno překročení příslušných hygienických limitů, nedochází v tomto bodě k dalšímu navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku vlivem staveništní 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. ne 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.1 a Stav F. 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 případné 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. Výpočet prokázal, že v případě uvažování navrhovaných protihlukových valů a PHS nedochází v žádném posuzovaném stavu v těchto výpočtových bodech vlivem provozu dopravy pouze na D0 518, 519 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). Jak u stavby D0 518, tak u stavby D0 519 výpočet prokázal, že v případě uvažování protihlukových opatření nedochází v žádném posuzovaném scénáři, až na dva výpočtové body, v celkové akustické situaci z provozu silniční dopravy, k překročení hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc). V těchto dvou výpočtových bodech (Nebusice_108_b a Nebusice_947) je však také dodržen hygienický limit

(ve výši 68/58 dB (den/noc)), který je platný pro úseky komunikací nacházející se před těmito výpočtovými body, ve kterých je provoz silniční dopravy z těchto úseků dominantním zdrojem (jedná se o komunikace umístěné a povolené před 1. 1. 2001, které mají legislativně nastavenou jinou výši limitu). Z výpočtů je navíc patrné, že v obou zmiňovaných výpočtových bodech dochází ve všech stavech s posuzovaným záměrem (E.1, E.2, E.3 a E.3.1) k poklesu hodnot oproti stavům bez záměru.

Celková akustická situace z provozu silniční dopravy

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, západním a jižním směrem na komunikacích navazujících na stavbu 518 a severním, východním a jižním směrem na komunikacích navazujících na stavbu 519.

Lze konstatovat, že pro posuzované stavy stavby D0 518 dochází ke zlepšení akustické situace např. v ulicích Hrdinů a Velvarská (od středu obce směrem na sever), v Horoměřicích, dále na komunikacích v Přední Kopanině, v Nebušicích, v Lysolajích a v ulici Kamýcká v Suchdole (od napojení na přivaděč Rybářka směrem na severozápad). K nárůstu intenzit dopravy dochází naopak v ulici Velvarská v Horoměřicích od křižovatky s ulicí Hrdinů směrem k MÚK Horoměřice. V ulici Velvarská v Horoměřicích bude muset být kromě kompenzačního opatření v podobě výměny povrchu za povrch, který bude z akustického hlediska generovat min. o 1 dB nižší emise, řešena situace i formou individuálních protihlukových opatření u dvou, resp. tří chráněných staveb v závislosti na posuzovaném stavu (Velvarská čp. 54, Velvarská čp. 146 a Velvarská čp. 156). Alternativním řešením místo individuálních protihlukových opatření je vyloučení průjezdné nákladní dopravy v ulici Velvarská. Dále v ulici Kamýcká (úsek před výpočtovým bodem Sedlec čp. 51) nelze kompenzovat nárůst hodnot vlivem posuzovaného záměru formou výměny povrchu, akustická situace v této oblasti musí být řešena alternativním způsobem pomocí individuálních protihlukových opatření (jedná se o ochranu tří chráněných staveb – Kamýcká čp. 51/3, Kamýcká čp. 236, Kamýcká čp. 228). Řešením může být např. zajištění větrání jiným způsobem než přirozeně okny, změna užívání stavby či výkup objektů. V ostatních případech, kdy dochází v posuzovaných modelových stavech k nárůstu dopravy, bylo výpočtem prokázáno dodržení příslušných hygienických limitů nebo nezhoršení akustické situace vlivem posuzovaného záměru.

V rámci řešeného území stavby D0 519 lze konstatovat, že pro posuzované stavy dochází ke zlepšení akustické situace např. v ulici Ústecká v Dolních Chabrech, ulici Pražská ve Zdicech, dále např. na komunikacích v Ďáblicích a Bohnicích a v ulici Liberecká na Praze 8. K nárůstu intenzit dopravy dochází naopak v ulici Čimická na Praze 8, v ulici Průběžná ve Zdicech a ve výpočtových stavech s čimickým sběračem dochází k výraznějším nárůstům dopravy v Kobylicích v ulicích Žernosecká a Hornátecká. Ve scénáři bez D0 520 dochází k relativně významnému navýšení dopravy v ulici Cínovecká od MÚK Březiněves směrem do Prahy a dále na ulici Kbelská. Ve stavech bez D0 520 dochází k nárůstům dále v obcích ve Středočeském kraji nacházejících

se východním směrem od posuzovaného záměru. Pro celé hodnocené území stavby D0 519 jsou buď splněny příslušné hygienické limity pro hluk z provozu dopravy, nebo v případě míst, kde výpočtem byla zjištěna nadlimitní akustická situace, nedochází vlivem realizace záměru ke změně akustické situace, nebo dochází vlivem realizace záměru k poklesu hodnot $L_{Aeq,T}$, vyjma výpočtového bodu Libeznice_9 ve stavech E.1 a E.2. Výpočtový bod Libeznice_9 je umístěn před rodinným domem Zdibská čp. 9. V případě tohoto rodinného domu (Zdibská čp. 9) bude muset být spolu s vedlejším rodinným domem Krátká čp. 115 přistoupeno k individuální protihlukové ochraně, protože zde nelze ve stavech E.1 a E.2 kompenzovat nárůst hodnot vlivem posuzovaného záměru tak, aby nedocházelo k navýšení hodnot (v chráněném venkovním prostoru těchto staveb zároveň dochází k překračování hygienického limitu). Řešením může být např. zajištění větrání jiným způsobem než přirozeně okny, změna užívání stavby či výkup objektů.

Lze shrnout, že vlivem posuzovaného záměru při zohlednění protihlukových a kompenzačních opatření nedochází výpočtově v aktivních výhledových stavech (střednědobých scénářích E.1 až E.3.1) oproti stavům bez posuzovaného záměru k nárůstu hodnot v nadlimitně zatíženém území, vyjma dvou až tří výpočtových bodů v Horoměřicích (dle výpočtového stavu), tří chráněných staveb v ul. Kamýcká a dvou chráněného objektu v Líbeznicí (pro stav bez stavby D0 520), nebo nedochází k překračování hygienických limitů. 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).

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), 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 2,3 dB (ulice Evropská). Kromě ulice Evropské dojde dále k výraznějšímu zlepšení akustické situace např. v ulicích Bělohorská, Patočkova (ve stavech E.1, E.2 a E.3) a v ulicích Poděbradská či Chlumecká (ve stavu E.3). K mírnému zhoršení (většinou o 0,1 dB, max. však do 0,3 dB) dochází ve stavech E.1 a E.2 v ulicích 5. května, Sokolská a ve stavu E.2 v ulici Poděbradská v noční době. 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 520, 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. Pro řešený záměr jsou vzhledem k charakteru území, rozmístění zástavby a k technickému řešení potenciální vlivy vztaženy do období výstavby. Jedná se zejména o úsek hlavní trasy od km 36,3 - 38,3, kde trasa prochází přes městskou část Praha-Suchdol hloubeným tunelem Suchdol, a dále o přivaděč Rybářka, který prochází po východní hranici zástavby. V úseku stavby D0 519 je kontakt se zástavbou jen zcela lokální.

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 odvodňovací šachty a štol, přičemž nejvýznamnější vibrace jsou obecně způsobeny používáním trhačích prací.

V navazující projektové dokumentaci bude nezbytné vymezit (dle výsledků podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu, ve vazbě na technické řešení záměru a projekt trhačích prací) zónu ohrožení, jako předpokládanou zónu dosahu možných negativních účinků výkopových prací a předpokládaného dosahu účinků trhačích 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. Trhačí práce budou provedeny v souladu s projektem trhačích 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.

V místech s blízkostí zástavby je záměr veden tunely. Vibrace generované dopravou jsou jen zřídka větším problémem 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 hl. m. 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) a 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, navíc v těsné blízkosti Letiště Václava Havla Praha, které již v nulové variantě generují 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 čtvrtinu 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 ve větší vzdálenosti od sídel, vlivy na obyvatelstvo se i při zohlednění již zapracovaných opatření neočekávají.

S ohledem na dotčené území jsou relevantní také vlivy na noční přírodu, zejména v úseku od km 38,2 až po km 41,4, kde je trasa vedena přes přírodně hodnotné (citlivé) lokality (přičemž 450 m trasy je zde vedeno v tunelech). 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 (včetně Čimického přivaděče), 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. Nedochází 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 zbytného 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 520, 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.

Z hlediska světelného znečištění lze s ohledem na sousedství západního segmentu úseku D0 518 s Letištěm V. H. Praha zmínit také potenciální vlivy z hlediska nebezpečí ztráty orientace posádek letadel ve fázi konečného přiblížení se letišti. Studií bezpečnosti, zpracovanou Letištěm Praha k záměru Přeložka I/7 v úseku mezi MÚK Aviatická a MÚK Ruzyně, bylo identifikováno nebezpečí ze světla reflektorů vozidel projíždějících po odbočovací nájezdové rampě MÚK Přední Kopanina. Aby bylo toto nebezpečí odstraněno, byla již v rámci technické studie záměru na křižovatkové rampě navržena clonící stěna (resp. clona proti oslnění, která se skládá z kombinace svislé a šikmé části celkové výšky cca 7,50 m). Ztráta orientace posádek letadel z důvodu vizuální záměny dálničního tělesa a ranveje nebyla zmíněnou studií identifikována, jelikož není relevantní. Je to zejména z důvodu, že posuzovaný záměr je projektován v táhlém oblouku a není zde přímý úsek, který by mohl být vizuálně zaměnitelný s ranvejí. Dálnice v blízkosti letišť běžně existují a na straně letecké provozní bezpečnosti je dostatek postupových, infrastrukturních i technologických bariér k tomu, aby riziko vizuální záměny bylo minimální.

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 navržených opatření zapracovaných v technickém návrhu záměru (progresivní stavební technologie tunelů pomocí podzemních stěn, či možnost využití lodní 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, omezení doby a počtu nasazení stavebních strojů, včetně stanovení maximálních intenzit staveništní dopravy na staveništních komunikacích a příjezdových trasách.

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 v případě míst, kde výpočtem byla zjištěna nadlimitní akustická situace, nedochází vlivem realizace záměru ke změně akustické situace, nebo dochází vlivem realizace záměru k poklesu hodnot $L_{Aeg,T}$. Výjimkou jsou v rámci širšího území dva chráněné objekty v Líbeznici, tři chráněné objekty v ulici Velvarská v Horoměřicích a tři chráněné objekty v ulici Kamýcká v městské části Praha – Suchdol, kde bude nutno přijmout individuální protihluková opatření (příp. alternativně vyloučit průjezdnou nákladní dopravu v ulici Velvarská), jejich detailnější prověření je uloženo v podmínkách tohoto stanoviska.

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 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.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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.

Vlivy na povrchové vody

Záměr je realizován v přímém kontaktu s povrchovými vodami, přechází po dlouhých mostních estakádách řeku Vltavu, Čimický potok, Dražanský potok se sedimentační nádrží ČOV a Mratínský potok v ulici Cínovecká. Recipientem vod ze záměru je řeka Vltava, Mratínský potok a Třeboradický potok, velmi okrajově také potok Kopaninský.

Vlivy na povrchové vody – období výstavby

Při pracovních činnostech v blízkosti vodních toků či vodních ploch může docházet ke znečišťování povrchových vod pohybem mechanizace, 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 zviření 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 (Vltava, Dražanský potok, Mratínský potok a Třeboradický potok), ke zvýšeným povodňovým průtokům však může docházet při zvýšených srážkových úhrnech i na ostatních vodotečích (Čimický potok). To 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.

Vlivy na povrchové vody – období provozu

Veškerá srážková voda ze zpevněných ploch komunikací bude zachycována v rigolech se svedením vody do dešťové kanalizace, nebude nikde volně rozptylována po terénu. Na kanalizaci

jsou navrženy bezpečnostní prvky: DUN s odlučovačem lehkých kapalin (dále také jen „OLK“) z hlediska kvalitativního a RN jako opatření pro snížení průtoků z hlediska kvantitativního.

Možnosti vsakování byly posouzeny vodo hospodářskou studií, z výsledků posouzení možného vsakování srážkových vod do vod podzemních plyne, že nelze počítat s významným podílem vsakovacích vod do celkových vodo hospodářských bilancí (v převážné většině trasy jsou pro zasakování nevhodné geologické podmínky).

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 retenční nádrže, které zajišťují požadovanou míru ochrany recipientů. Uvažované odtoky jsou i pro odtok srážkových vod ze zářezových svahů, které je možno vsakovat a odvádět jen části nevsáklé, tedy je hodnocen zatíženější stav na straně bezpečnosti.

Ochrana hydrologického režimu recipientních vodotečí je zajištěna opatřením v podobě RN, které snižují kulminační průtoky přiváděné do recipientu (RN Horoměřice, RN Suchdol-Výchledy, DUN Čimice, RN Dáblice). Pro snížení koncentrovaného svodu vod kanalizací bude v navazující projektové dokumentaci podrobně rozpracováno nakládání s vodami z okolí tunelů. Je nutno 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.

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

Dotčená povodí a vodní toky

- Nebušický potok: záměr do povodí zasahuje velmi okrajově větví MÚK Přední Kopanina. Bez vlivu.
- Kopaninský potok: záměr do povodí velmi okrajově zasahuje částí MÚK Přední Kopanina. Odvodnění části křižovatkových větví MÚK Přední Kopanina bude svedeno do kanalizace navržené přeložky silnice I/7, která je vyústěna do suchého poldru Letiště V. H. Praha na Kopaninském potoce. S ohledem na poldr a velmi malý rozsah odvodňované plochy komunikace záměru bez vlivu na vodní tok a povodí.
- Horoměřický potok: stavba prochází povodím v úseku km 30,00 - 33,85. V tomto úseku se trasa přibližuje k rozvodnici s dílčím povodím Nebušického potoka se spádovým recipientem Šárecký potok. Trasa D0 518 odřízne malou plochu povodí při jeho jižní rozvodnici, čímž dojde ke zmenšení plochy povodí o cca 6 %. Tato odříznutá plocha bude odvodněna nadzářezovými

příkopy v kombinaci s příkopy při patě zemních valů a takto podchycené vody budou svedeny dle přirozené morfologie terénu či vsakovány. Vzhledem k plochému terénu však lze očekávat, že většina tohoto povrchové ronu bude zasáknuta dříve, než k příkopům doteče.

- potok Housle (Lysolajský potok): záměr do povodí zasahuje MÚK Horoměřice. Potok je přítokem Šáreckého potoka. Trasa odřízne jen velmi malou plochu povodí při jeho severozápadní rozvodnici, čímž dojde ke zmenšení plochy povodí o cca 0,6 %. Tato odříznutá plocha bude odvodněna nadzářezovými příkopy v kombinaci s příkopy při patě zemních valů a takto podchycené vody budou svedeny dle přirozené morfologie terénu či vsakovány. Vzhledem k plochému terénu však lze očekávat, že většina tohoto povrchové ronu bude zasáknuta dříve, než k příkopům doteče.
- Suchdolský potok: stavba prochází povodím v úseku km cca 34,65 - 37,10, se spádovým recipientem Únětický potok. V tomto povodí je trasa vedena ve značné části tunelovým úsekem (Horoměřice, Suchdol). Změnu morfologie terénu s dopadem na odtokové poměry úsekově přinese realizace přesypaného tělesa tunelů. U tunelu Horoměřice bude nutno realizovat příkopy při patě přesypaného tělesa, které budou při vhodných podmínkách k vsakování koncipovány jako vsakovací příkopy, které podpoří přirozené zadržování vody v krajině. V mělké depresi na Suchdole okolo km 36,70 vytvoří přesypání tunelu hráz a malé bezodtoké území. Proto je zde navržena retenční nádrž Suchdol – Na Mírách, jejímž účelem je odvodnění této bezodtoké deprese do kanalizačního systému D0 518.
- řeka Vltava: k tomuto povodí náleží kromě hlavní trasy D0 i trasa přivaděče Rybářka včetně tunelu Rybářka. Na levém břehu jsou v tomto povodí dílčí vodoteče bez setrvalého průtoku, drobné deprese jsou odvodňovány přímo do Vltavy, jejich křížení s železniční tratí je klenbovými mostky. V příbřežní části Vltavy zhruba na úrovni železniční trati podél Roztocké ulice se nacházejí ojedinělé, i pramenné vývěry. Na pravém břehu je území odvodňováno drobnými vodotečemi, tj. Čimickým a Bohnickým potokem. Záměr bude bez podstatného vlivu na charakter dotčeného dílčího povodí, hydromorfologické poměry území nebudou změněny (tunely, mostní estakády). Do Vltavy je sveden celý odvodňovací systém D0 518 přes štolu zaústěnou v ř. km 40,40, s předpokládaným regulovaným odtokem 230 l/s. Ze stavby D0 519 jsou zaústěny vody v úseku km 38,28 - 43,20 z RN a DUN Čimice, štolou v ř. km 39,560, $Q_{reg} = 266$ l/s. Vltava je velmi vodným tokem a příspěvky z kanalizačního systému záměru nebudou mít zásadní dopady na změnu hydrologických poměrů toku.
- Drahanský potok: záměr bude bez podstatného vlivu na charakter dotčeného dílčího povodí, hydromorfologické poměry území nebudou významně změněny (tunely, mostní estakáda).
- Přemyšlenský potok: záměr prochází tímto povodím v úseku 42,75 - 44,00. Trasa D0 519 odřízne malou plochu povodí v jeho jižním vrcholovém cípu, čímž dojde ke zmenšení plochy povodí o cca 8 %. Tato odříznutá plocha bude odvodněna nadzářezovými příkopy v kombinaci s příkopy při patě zemních valů a takto podchycené vody budou svedeny dle přirozené morfologie terénu či vsakovány. Vzhledem k plochému terénu však lze očekávat, že většina tohoto povrchové ronu bude zasáknuta dříve, než k příkopům doteče.
- Třeboradický potok: v povodí tohoto potoka je umístěna MÚK Březiněves. Do Třeboradického potoka je odvodněna část MÚK Březiněves přes retenční nádrž RN2 stavby D0 520, která bude vybudována s tím úsekem D0, který bude v území realizován jako první. Zaústění do

Třeboradického potoka je navrženo v ř. km 0,40, bude zde realizován betonový výústní objekt se zpevněním koryta lomovým kamenem.

- Mratínský potok: do povodí tohoto potoka záměr zasahuje jen zcela okrajově, a to zkapacitněním stávajícího tělesa Prosecké radiály. Do Mratínského potoka budou vypouštěny vody z DUN/RN Ďáblice dešťovou stokou, která bude zaústěna v místech, kde je stávající koryto dostatečně kapacitní. Z koordinační vodohospodářské studie vyplynulo, že vody z DUN a RN Ďáblice lze odvádět do Mratínského potoka kanalizací vedenou Proseckou radiálou do stávající DUN Prosek2.

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

Záplavová území

Záměr kříží dva vodní toky, u kterých jsou vymezena záplavová území – Vltava a Dražanský potok. Záměr překonává tyto vodní toky velkými kapacitními objekty, u nichž se nepředpokládá vliv na povodňové rozlivy. Dále je záplavové území vymezeno pro Mratínský potok, kde bude v rámci záměru rozšířen mostní objekt přes zkapacitňovanou Proseckou radiálu, změna stávajících poměrů se nepředpokládá. Bude dotčeno záplavové území pro Třeboradický potok, kde je dle technické studie navržena orientační poloha retenční nádrže RN2. V navazující projektové přípravě bude tato RN2 umístěna mimo dosah záplavového území a povodňových průtoků, v případě limitních výškových (spádových) parametrů na jeho okraj s přijetím příslušných opatření.

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. Pro 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 havárií. Pro případ havárie (zejména většího rozsahu, např. vozidla převážející nebezpečný náklad) je podmínkami tohoto stanoviska uloženo prověření 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 zachytném území).

Samostatně je řešeno odvodnění tunelů. To se předpokládá přes systém šterbinových žlabů a kanalizace do nádrží znečištěných vod. Tímto systémem budou svedeny znečištěné vody při požárním zásahu v tunelu nebo nepředvídané úniky kapalin při haváriích vozidel a vody z mytí tunelových trub. Znečištěné vody budou z nádrže odváženy k odstranění oprávněnou osobou. Pokud v průběhu požáru dojde k naplnění akumulacího prostoru požární vodou, bude přítok dalších požárních vod již protékat nádrží do dešťové kanalizace dálnice, 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 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 stavby 520. 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 navazující stavby 520. Provoz DUN/RN Ďáblice bude tedy rozdělen na letní a zimní. V letním provozu budou do nádrže odváděny srážkové vody z Prosecké radiály mezi MÚK Zdiby a MÚK Březiněves a z části odvodňovaných ploch MÚK Březiněves. V zimním období se odváděné množství srážkových vod sníží o předpokládaných 50 % odvodňovaných ploch z Prosecké radiály, které se v rozdělovací komoře přesměrují do DUN+RN2 stavby 520. Pro takové technické řešení byly provedeny výpočty vlivu chloridů, a to i při zohlednění kumulativních vlivů s navazující stavbou D0 520.

Vliv provozu zimní údržby na koncentrace chloridů ve Vltavě je prakticky zanedbatelný. Z pohledu koncentrací chloridů bude kvalita vody ve Vltavě stále s velkou rezervou v I. třídě čistoty vody u povrchových toků. Posouzení bylo provedeno i pro Čimický potok, který nelze jako recipient vod z dálnice využít, čemuž technický návrh záměru odpovídá a vody ze záměru do něj nejsou svedeny. 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 z navazující stavby D0 520 (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 520. 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 závěru vyhodnocení vlivů dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách, které je doloženo jako příloha dokumentace EIA, je uvedeno, že vzhledem k charakteru, rozsahu a umístění stavebních objektů s možnými vlivy na vodní útvary povrchových vod lze konstatovat, že by mohlo dojít v rámci realizace záměru ke změně fyzikálních parametrů útvarů povrchových vod v souvislosti s průchodem stavby stanovenými záplavovými územími křížených vodních toků Vltavy, Dražanského potoka a Mratínského potoka. Lze však předpokládat, že realizace a provoz záměru nebude překážkou v dosažení dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu v případě vodního útvaru povrchových vod DVL_0820 Vltava od toku Berounka po ústí do Labe, a dále v dosažení dobrého ekologického stavu a dobrého chemického stavu vodního útvaru povrchových vod HSL_3060 Mratínský potok od pramene do ústí do Labe, resp. splnění požadavků, které jsou dané přijetím a implementací Směrnice o vodách v rámci národní legislativy. Potenciální vlivy vyplývající z výstavby jsou pouze dočasné po dobu výstavby, lokálního charakteru, bez předpokladu negativního ovlivnění navazujících útvarů povrchových vod. Záměr není v rozporu s navrženými opatřeními v Plánu dílčího povodí Dolní Vltavy, resp. v Plánu dílčího povodí Horního a středního Labe, které jsou navrženy s ohledem na dosažení rámcových i konkrétních cílů.

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

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Vlivy na podzemní vody

Posouzení vlivů záměru na podzemní vody je provedeno na základě hydrogeologického posouzení, které je přílohou dokumentace EIA.

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, a to v poměrně velkém rozsahu v tunelových úsecích a štolách.

V současném stupni přípravy záměru je pro realizaci tunelových úseků Suchdol a Rybářka uvažována progresivní stavební technologie pomocí podzemních stěn (systém „cover and cut“), která má základ v podzemních stěnách budovaných z předvýkopu. Ovlivnění hladiny podzemní vody touto technologií je podstatně menší, neboť předvýkopy pro podzemní stěny jsou minimální. Vlastní výkopy pro tunel se provádí až po zastropení díla a jsou omezeny pouze na budoucí profil tunelu. Stěny jsou nepropustné. Voda může vniknout do výkopu pouze omezeně, a to čelem. Hloubka podzemní stěny zabraňuje intenzivním přítokům podzemní vody. Ovlivnění hladiny podzemní vody vlastní stavbou je tedy výrazně menší než u klasické stavební jámy. Nečerpá se nikdy celá stavební jáma, ale pouze úsek, kde se hloubí pod zastropením. Podzemní stěna je z betonu s omezenou nasákavostí, prakticky je "nepropustná". Vlastní hloubení podzemních stěn je pod ochranou bentonitové suspenze, která je také nepropustná. Hladina podzemní vody může být ovlivněna vlastní konstrukcí, zejména podzemními stěnami, které zasahují hlouběji pod terén, než je vlastní tubus tunelu. Aby se zabránilo vytvoření přehrady pro proudění podzemní vody, budou přijata příslušná opatření (např. příčné drenážní lavice).

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 a úpravy.

Při výstavbě bude v prostoru MÚK Březiněves (přestavba D8, resp. Prosecké radiály, odpad od DUN/RN Ďáblice) nezanedbatelným dočasným vlivem také realizace přeložky Káranského vodovodního přivaděče, která si vyžádá 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 520, 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.

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, tj. bez vlivu na změny směru proudění podzemní vody. Na dosah ovlivnění podzemní vody v případě depresního kuželu v trase hloubení (tunely, zářezy) má vliv zejména odčerpávání vody či případný gravitační odtok, který je uvažován vždy od vnější stěny objektu. Dosah ovlivnění podzemní vody stavbou byl vzhledem k puklinovému prostředí vztažen na horninový masiv jako celek. V případě ražby, která by mohla zastihnout zvodnělé pukliny nebo tektonické narušené zóny, bude dosah ovlivnění podzemní vody závislý na jejím plošném vývoji.

Ovlivnění kvality podzemní vody tak hrozí zejména v místech, kde je stavební činností odstraněna přípoверхová ochranná vrstva a dochází ke zvýšení zranitelnosti kolektorů.

Ovlivnění studní, ochranná pásma vodních zdrojů

Potenciální ovlivnění studní je dle hydrogeologického posouzení očekáváno u stavby D0 518 v prostoru MČ Praha – Suchdol. K ovlivnění hladiny podzemní vody může dojít v jednotlivých úsecích dle pasportu trasy, jedná se o tyto oblasti (umístění jednotlivých studní je detailně popsáno v příloze dokumentace EIA):

- ulice Kamýčká mezi ulicemi Kosova, Dvorská (studna S29),
- chatová oblast v km 36,8 - 37,3 (S4, S24 – v trase, studna S24 situovaná v zahradě se nachází v trase komunikace, dojde k jejímu zrušení),
- Suchdolská mezi ulicemi Armádní a Internacionální (studna S22),
- Ulice Armádní (S5, S8, S11),
- Chatová oblast ve staničení 37,6 - 38,0 v dosahu (viz pasport trasy),
- Ulice Na Rybářce (studna 4, 7),
- Ulice Nad Mohylou, U Roztockého háje (S21, S26),
- chatová oblast, zahrádky (SO101 – v úseku od 37,7 – Vltavu, SO102 od 1,3, včetně oblasti západně až po Vltavu).

Záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma vodních zdrojů. Nejbližší ochranné pásmo pro podzemní zdroj vody leží ve vzdálenosti 20 m od stavby na konci úseku ve staničení km 38,3.

U stavby D0 519 je potenciální ovlivnění studní dle hydrogeologického posouzení očekáváno následující:

- studny u chat a domů v Dražanském údolí ve vzdálenosti 190-300 m severně od trasy při úseku staničení 40,1-40,6 km (S4, S12). U případných studní hloubených ve vyšší části jižního svahu Dražanského údolí (v provedených průzkumech nejsou tyto zdroje zjištěny) by bylo možné částečné ovlivnění vydatnosti.
- studny v zástavbě v SZ části MČ Praha – Dolní Chabry u ulice K Brnkám (S5, S6A, S6B) ve vzdálenosti 150-270 m při úseku staničení 41,6-41,7 km. Vydatnost zdrojů může být částečně ovlivněna drenážním účinkem navazujícího dálničního zářezu. Ovlivnění nezpůsobí nemožnost využívání zdroje.
- Zdroje v SV části MČ Praha – Dolní Chabry (S11 a P3 – zachycený pramen) leží jižně od trasy ve vzdálenosti 250-400 m při úseku staničení 42,25-42,35 km. Ovlivnění vydatnosti těchto zdrojů je reálné a může až znemožnit další využití zdrojů.

Průchod záměru v okolí starých ekologických zátěží

Pro zhodnocení průchodu záměru v okolí evidovaných ekologických zátěží je rozhodující, zda realizací stavby nedojde vlivem drenážního účinku k aktivaci podzemní vody a rozšíření případné kontaminace do kolektorů. V blízkosti záměru se jedná o tři lokality dle evidence Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM), dále je komentována také skládka komunálního odpadu Ďáblice.

Kaučuk a.s. - ČS PHM Praha 6 (ID 12702015) - V blízkém vrtu nebyla hladina podzemní vody zjištěna do 8 m. S ohledem na výskyt znečištěných zemin mezi dnem nádrží a základovou

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

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

betonovou deskou v hloubkovém rozsahu 2,5 až 4,0 m se nepředpokládá ovlivnění realizací stavby. V dalších etapách je uloženo prověřit kontaminaci zemin a posoudit její případný vliv na kvalitu podzemní vody ve sledované lokalitě.

Skládka vedle ulice Kamýcká (ID 30041005) - Báze tunelu Rybářka je v tomto úseku projektována nad hladinou podzemní vody, směr proudění podzemní vody je zhruba souběžný s osou přivaděče. Realizací tunelu by nemělo dojít k ovlivnění hladiny podzemní vody ani směru proudění. V dalších etapách je uloženo prověřit kontaminaci zemin a posoudit její případný vliv na kvalitu podzemní vody ve sledované lokalitě.

Skládka u ulici Chaberská (ID 30599019) - v úseku je projektován tunel Dolní Chabry – Zdiby. V dalších etapách je uloženo prověřit kontaminaci zemin a posoudit její případný vliv na kvalitu podzemní vody ve sledované lokalitě.

Skládka komunálního odpadu Ďáblice je v provozu od roku 1993. Vliv zařízení na podzemní vodu je pravidelně monitorován v soustavě monitorovacích vrtů. Realizace stavby dálnice nezpůsobí změnu v proudění podzemní vody v prostoru tělesa skládky odpadů Ďáblice

Pro přijatelnost popsaných vlivů jsou v tomto stanovisku uložena příslušná opatření, která zahrnují zejména technické řešení tunelů a zřízení náhradních vodních zdrojů. V rámci hydrogeologického posouzení je navržen program a obsah etapovitého hydrogeologického monitoringu režimu a kvality podzemní vody v okolí stavby.

Dotčené útvary podzemních vod

V závěru vyhodnocení vlivů dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách, které je doloženo jako příloha dokumentace EIA, je uvedeno, že v rámci tohoto vyhodnocení byla koncipována technická a technologická doporučení vycházející ze zpracovaných hydrogeologických rešerší, která by měla minimalizovat vliv stavby na vodní útvary podzemních vod. I za předpokladu respektování všech těchto doporučení lze na bázi současných znalostí o zájmovém území konstatovat, že v důsledku realizace objektů: tunel Suchdol, tunel Rybářka a odvodňovací štoly (ID 62500 Proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy) dojde pravděpodobně k trvalému ovlivnění hladiny podzemní vody v kvartérní zvodni. Výstavbou podzemních stěn dojde ke změně proudění podzemní vody. V případě hladiny Proterozoických hornin je předpokládán pokles v období výstavby (tunel Suchdol a tunel Rybářka), kdy bude docházet k odčerpávání vody. Po ukončení výstavby (za předpokladu vodonepropustných uzavřených konstrukcí) je předpokládán návrat do původní úrovně. V případě odvodňovací štoly bude dosah i trvání plně závislé na zvolené technologii, která se může negativně projevit jak v kvartérní, tak i ve zvodni vázané na proterozoické horniny. Obdobně lze předpokládat trvalé ovlivnění zvodně bez předpokladu návratu na původní úroveň v případě Tunelu Zámky - Východ (ID 62500 Proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy) a dále tunelu Dolní Chabry (částečně - ID 62500 Proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy, většina úseku - ID 45100 Křída severně od Prahy). Součástí dalších prací je návrh hydrogeologického monitoringu.

Stavební činnost pod úrovní hladiny podzemních vod zvyšuje riziko znečištění podzemních vod závadnými látkami. Součástí přípravy stavby je nezbytná vysoká úroveň opatření proti úniku závadných látek a následný požadavek jejich důsledného dodržování během samotné výstavby.

Oba uvedené útvary podzemních vod mají shodně klasifikovaný kvantitativní stav na úrovni dobrý, bez stanovených environmentálních cílů v této oblasti. V rámci realizace stavby se vzhledem k návrhu řešení nepředpokládá, že by realizace nebo provoz záměru představovala překážku v zachování dobrého chemického stavu v případě ID 62500 Proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy, nebo překážku k dosažení chemického stavu v úrovni dobrý v případě ID 45100 Křída severně od Prahy. Současně se nepředpokládá, že by stavba představovala ohrožení z hlediska navržených opatření pro útvary podzemních vod Proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy a Křída severně od Prahy.

Za předpokladu splnění navržených opatření a definovaných požadavků týkajících se detailnějšího technického řešení záměru pro podzemní vody budou v maximální míře učiněny kroky k zamezení zhoršení stavu těchto vodních útvarů, a tedy i ohrožení environmentálních cílů daných Rámcovou směrnicí o vodách.

Vlivy na povrchové a podzemní vody – závěr

Záměr ve své trase přechází po dlouhých mostních estakádách řeku Vltavu, Čimický potok, Dražanský potok a nevyvolá potřebu přeložek vodních toků. Odvodnění záměru zahrnuje bezpečnostní prvky na ochranu kvalitativních a kvantitativních parametrů recipientních vodotečí. Zároveň systém odvodnění respektuje požadavky na minimalizaci vlivů stavby na vodní toky. Pro jejich ochranu a dodržení legislativou stanovených limitů je již v technickém řešení záměru zakomponováno poměrně náročné řešení odvodnění zahrnující svedení dálniční kanalizace systémem štol a šachty do řeky Vltavy (vysoce vodný recipient) bez nutnosti zatížení místních drobných, málo vodných vodotečí, a dále např. přerozdělování odvodnění MÚK Březiněves v letním a zimním období. Pro minimalizaci vlivů na povrchové vody je dále v rámci předloženého posouzení navržena řada opatření pro navazující přípravu, z nichž mezi nejvýznamnější patří promítnutí výsledků vsakovacích zkoušek do návrhu odvodnění záměru s důrazem na zadržování vody v krajině.

Podzemní vody budou zastiženy při výstavbě tunelu Suchdol, tunelu Rybářka, odvodňovací štoly z úseku D0 518 do Vltavy, tunelu Zámky-východ a tunelu Dolní Chabry-Zdiby, kdy je lokálně předpokládáno i trvalé ovlivnění hladiny podzemní vody, které neodezní po ukončení výstavby. Pro minimalizaci těchto vlivů na přijatelnou úroveň jsou navržena příslušná technická opatření (zejména vodonepropustné konstrukce tunelů s celoobvodovou izolací, vhodné technologie trhacích prací atd., to vše na podkladě podrobných inženýrskogeologických průzkumů.). Velmi důležitá je minimalizace vlivů z období výstavby, které lze velmi účinně dosáhnout přijetím navržených opatření pro období výstavby, mezi která patří zejména 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 ovlivnění režimu podzemní vody v několika studních (MČ Praha-Suchdol, zahrádkářská osada ulice Do Rybníčku v Dolních Chabrech). V podmínkách tohoto stanoviska je v takovém případě uloženo zřízení náhradních vodních zdrojů či náhradního zásobování vodou. Studny a zdroje v zájmovém území jsou zařazeny do plánu hydrogeologického monitoringu.

V případě respektování všech uvedených opatření pro povrchové vody nebude realizace záměru důvodem ke zhoršení stavu útvarů povrchových vod DVL_0820 Vltava od toku Berounka

po ústí do Labe a HSL_Mratínský potok od pramene do ústí do Labe, nebo nesplnění environmentálních cílů daných Rámcovou směrnicí o vodách. Za předpokladu splnění všech stanovených opatření a definovaných požadavků týkajících se navazujících projektových řešení záměru pro podzemní vody budou v maximální míře učiněny kroky k zamezení zhoršení stavu vodních útvarů ID 62500 Proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy a ID 45100 Křída severně od Prahy, a tedy i ohrožení dosažení environmentálních cílů daných Rámcovou směrnicí o vodách.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že velikost a míra vlivů odpovídá charakteru a rozsahu záměru a charakteru dotčeného území. Ačkoliv je záměr již od svého prvopočátku navržen s důrazem na ochranu povrchových a podzemních vod, jsou vlivy záměru s ohledem na rozsah nově vzniklých zpevněných ploch a očekávané lokální ovlivnění hladiny podzemní vody v souhrnu hodnoceny jako středně významné, při přijetí uložených opatření jako přijatelné, bez významných negativních vlivů.

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, což bylo učiněno.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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 tvarování zemních valů. Trvalý zábor tak představuje vozovku, samotné těleso silnice, včetně zářezových svahů či zemních valů, mimoúrovňových křižovatek, obslužných a navazujících komunikací, zařízení souvisejících s tunely aj.

Záměr vyvolá celkový trvalý zábor půdy 284,15 ha. Dle zjednodušeného záborového elaborátu na úrovni technicko-ekonomické studie se jedná o trvalé zábory pozemků ZPF (pozemky ZPF jsou dotčeny z 87,1 %), PUPFL (pozemky PUPFL jsou dotčeny zcela okrajově v rozsahu přibližně 1,6 %), ostatní plochy (tvoří přibližně 10,8 %), zastavěné plochy (nebudou prakticky dotčeny, cca 0,05 %) a vodní plochy (cca 0,4 %).

Dočasné zábory budou potřebné pro zařízení stavenišť, přístupové komunikace na stavenišť a deponie stavebních materiálů a zemin. Celkový dočasný zábor stavby bude představovat cca 63,50 ha (dominantně jsou dotčeny pozemky ZPF – cca z 99 %, ostatní plochy jsou dotčeny pouze okrajově – cca 0,5 %, vodní plochy jsou dotčeny z cca 0,2 %, PUPFL a zastavěné plochy nejsou dočasnými zábory dotčeny).

Zemědělský půdní fond

Trvalým zábohem ZPF bude dle předběžného záborového elaborátu dotčeno cca 247,50 ha ploch, dominantně orná půda (99,5 %), zbytek tvoří pozemky vedené dle katastru nemovitostí jako trvalé travní porosty, zahrady a ovocné sady.

V případě dočasných záborů, které činí cca 63,50 ha, budou taktéž v naprosté většině ovlivněny pozemky vedené jako orná půda (97,3 %), zbytek tvoří zahrady.

Míra vlivu je dána zábořem půdy dle její bonity, tu lze odvodit z dotčených bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále také jen „BPEJ“). Následující tabulka uvádí záboř půdy v dotčených katastrálních území podle jednotlivých tříd ochrany ZPF (v m²).

	katastrální území	Zábor ZPF	1. třída	II. třída	III. třída	IV. třída	V. třída
Úsek D0 518	Přední Kopanina	329 225	252 279	0	0	76 946	0
	Nebušice	5 839	2 925	0	0	2 252	662
	Lysolaje	860	0	0	520	340	0
	Horoměřice	547 409	176 946	115 806	209 431	45 226	0
	Suchdol	291 570	210 607	8 627	26 298	5 756	40 282
	Sedlec	29 004	9 736	0	1256	10 475	7 537
Úsek D0 519	Suchdol	3 745	0	3 734	0	0	11
	Bohnice	113 832	0	42 664	13 231	27 590	30 347
	Čimice	172 030	2 435	128 512	4 351	0	36 732
	Dolní Chabry	121 207	253 83	1741	0	94 083	0
	Zdiby	207 135	172 788	0	0	34 347	0
	Březiněves	197 988	114 681	46 032	0	37 275	0
	Ďáblice	455 306	332 440	122 818	0	48	0
	celkem	2 475 150	1 300 220	469 934	255 087	334 338	115 571
		100 %	52,53 %	18,99 %	10,31 %	13,51 %	4,67 %

Stavbou budou zcela dominantně dotčeny půdy I. třídy ochrany (130 ha) a půdy II. třídy ochrany ZPF (46,9 ha). Jedná se o bonitně nejcenější půdy, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně (převažující veřejný zájem). Půdy s III., IV. a V. třídou ochrany budou vzhledem k celkovému záboru stavby představovat menší plochy (11,5 až 33,4 ha). U těchto tříd ochrany ZPF se jedná o půdy s průměrnou až velmi nízkou produkční schopností.

Z hlediska dočasných záborů budou stavbou ovlivněny všechny třídy ochrany ZPF. Primárně budou dotčeny půdy I. třídy ochrany ZPF (28 % z celkového dočasného záboru) a II. třídy ochrany ZPF (30 % z celkového dočasného záboru). Dále budou stavbou dotčeny půdy IV. třídy ochrany ZPF (22 % z celkového dočasného záboru) a V. třídy ochrany ZPF (18 % z celkového dočasného záboru). 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 navraceny zpět do ZPF.

Souhrnně lze konstatovat, že v trase navrženého záměru v úseku D0 518 je zemědělská půda zastoupena v převážné většině hnědozemí na sprašových hlínách v třídě ochrany ZPF I. V trase přivaděče Rybářka jsou dotčeny půdy I., III., IV. i V. třídy ochrany ZPF. V úseku D0 519 jsou zastoupeny převážně černozemě na spraši, které se řadí k nejkvalitnějším půdám s I. a II. třídou ochrany ZPF. V menší míře jsou zastoupeny černice (u rybníka v Dražanském údolí), pelozemě, kambizemě, které se řadí mezi málo až velmi málo produkční půdy (III. až V. třídy ochrany ZPF).

Skrývka bude uložena na zvláštní deponii a použita pro následnou rekultivaci území. Ornice a podorniční vrstvy budou deponovány odděleně. Ornice sejmutá z dočasných záborů bude po ukončení výstavby vrácena na původní místo v původní vrstvě (při zohlednění bonity ZPF). Přebytečnou 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 podorničí. Přebytečné 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.

Dočasné zábory budou představovat dočasný, s ohledem na dotčení půd v I. třídě ochrany středně významný vliv, který však bude vratný (rekultivace dočasných záborů). Uložená opatření směřují k maximální míře snížení záborů, rekultivace půd je poté nástrojem pro minimalizaci a kompenzaci potenciálních vlivů záměru na půdy. Pozemky ZPF po dočasných záborech stavby (zařízení staveniště, dočasné příjezdové cesty apod.) budou rekultivovány podle schváleného plánu a na základě podmínek orgánu ochrany ZPF. Předmětem rekultivací budou také plochy demolic. Obvykle se jedná o přeložky související cestní sítě, kde se původní trasa komunikace kultivuje do podoby nejbližšího okolí (např. ZPF). Na dotčených pozemcích budou po ukončení nezemědělské činnosti odstraněny všechny dočasné stavby a zařízení, které by bránily provedení rekultivace. Poté bude plynule provedena technická a biologická rekultivace v pořadí a rozsahu dle stanoveného plánu rekultivace.

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) budou záměrem dotčeny jen okrajově (1,6 % z celkového trvalého záboru stavby). Celkový trvalý zábor PUPFL je dle technických studií pro oba úseky záměru stanoven na 4,49 ha, přičemž převážná část záborů lesních pozemků je v úseku stavby D0 519. Lesní porosty budou dotčeny zejména v místě přechodu přes Čimický potok a dále u Drahanského údolí. Dočasné zábory lesních pozemků dle aktuálních podkladů záměr prakticky nevyvolá.

Dominantně budou stavbou dotčeny převážně lesy zvláštního určení (cca 87 % z celkového záboru PUPFL), zbytek tvoří zábor lesů ochranných. 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.

Prověření řešení křížení komunikací je uloženo v podmínkách tohoto stanoviska. Řešení kontinuity a propojenosti sítě polních cest bude v navazující projektové dokumentaci zohledňovat podněty Krajinářsko – urbanistických a architektonických studií D0 518 a D0 519 (obě JK ARCHITEKTI, s.r.o., 2022) - např. doplnění cyklostezky při koruně zemního valu či most přes Čimický přivaděč atd.

Vlivy na půdu – závěr

Hlavním vlivem záměru na půdu budou zábory půd spadajících do zemědělského půdního fondu (87,1 % z celkového záboru 284,15 ha), přičemž významnost zásahu je umocněna dominantním zastoupením bonitně nejcennějších 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 nejcennější 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 pouze okrajový (1,6 % z celkového záboru 284,15 ha). Jedná se pouze o trvalé zábory, které jsou nevratné, s ohledem na rozsah se nejedná o významný vliv.

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 zářezích, 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 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.

Vlivy na přírodní zdroje

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ na přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Nová komunikace vytvoří v území nový liniový útvar. V těsné blízkosti nové stavby dojde lokálně ke změnám topografie terénu (zářezy, místně násypy, zemní valy, mosty, tunely). Největším zásahem do původní morfologie terénu bude budování tunelů a hlubokých zářezů. Trasa silničního okruhu je v převážné části vedena v zahlobení. V západní části může zahlobení dosahovat více jak 8 m pod terénem, v části východní i cca 10 m. V případě hloubených tunelových úseků je očekáváno, že bude nutné provést výrub do hloubky, která může přesahovat 10 m. Výraznější násypy jsou realizovány pouze v prostoru MÚK, křižujících komunikací nebo

v místech přechodů hlavní trasy na mosty. V následující tabulce je uvedeno zahloubení projektované nivelety trasy nových komunikací:

Staničení	Niveleta	Poznámka
DO 518 - HLAVNÍ TRASA		
ZÚ - 35,0	Zářez o hloubce cca 1,0 - 8,5 m.	Úsek od začátku úpravy až po tunel Horoměřice, včetně MÚK Horoměřice.
35,0 - 35,5	Výrub pro hloubený tunel o hloubce cca 2,5 - 6,5 m.	Tunel Horoměřice.
35,5 - 36,1	Zářez o hloubce cca 6,0 - 6,5 m.	Úsek od tunel Horoměřice po tunel Suchdol, včetně MÚK Suchdol.
36,1 - 38,0	Výrub pro hloubený tunel o hloubce cca 2,5-10,0 m.	Tunel Suchdol.
DO 518 - PŘÍVADEČ RYBÁŘKA		
0,2 -1,2	Výrub pro hloubený tunel o hloubce cca 1,5-10,0 m.	Tunel Rybářka.
1,2- 1,5	Zářez o hloubce cca 2,0 m.	Úsek v MÚK Rybářka.
DO 519 - HLAVNÍ TRASA		
38,9 - 39,3	Zářez a výrub pro hloubený tunel o hloubce cca 8,0 m.	Úsek mezi mosty přes Vltavu a Čimické údolí s tunelem Zámky-západ.
39,6 - 39,7	Zářez o hloubce cca 11,5 m.	Úsek mezi mostem přes Čimické údolí a tunelem Zámky-východ.
39,7-40,0	Výrub pro hloubený tunel o hloubce cca 9,5 m.	Tunel Zámky-východ.
40,0-40,9	Zářez o hloubce cca 4,0 -10,5 m.	Úsek mezi tunelem Zámky-východ a mostem přes Dražanské údolí, včetně MÚK Čimice.
41,6-41,8	Zářez o hloubce cca 5,0 - 9,5 m.	Úsek mezi mostem přes Dražanské údolí a tunelem Dolní Chabry-Zdiby.
41,8-42,5	Výrub pro hloubený tunel o hloubce cca 9,5-13,0 m.	Tunel Dolní Chabry-Zdiby.
42,5 - KÚ	Zářez o hloubce cca 5,0 - 9,5 m.	Úsek mezi tunelem Dolní Chabry-Zdiby a MÚK Březiněves.
DO 519 - PŘÍVADEČ ČIMICE		
0,5 - KÚ	Zářez o hloubce cca 2,5 - 6,5 m.	Úsek před napojením na MÚK Čimice.

Ve zbývajících úsecích neuvedených v tabulce je záměr veden buď v úrovni terénu anebo v násypu.

Výstavbou záměru bude dotčeno horninové prostředí a dojde k narušení jeho přirozeného stavu 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 úsecích, kde bude stavba procházet hlubokými zářezy. Tam 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 převlhčení okolního horninového prostředí, čímž by se zvýšilo riziko vzniku svahových nestabilit (v místech budování mostních objektů (založení mostních pilířů a opěr) a rovněž u hloubených tunelů (tunel Horoměřice, Suchdol, Rybářka, Zámky-východ, Zámky-západ, Dolní Chabry-Zdiby)). Pro všechny hloubené tunely platí, že výkopové práce a s tím spojený zásah do horninového prostředí bude v rozsahu stavebních jam, a nikoliv pouze tunelových tubusů. Zásah do geologických poměrů nastane také u ražených odvodňovacích šachet a štol na obou stranách Vltavy. Součástí záměru jsou dvě ražené odvodňovací štoly, které jsou navrženy na obou stranách Vltavského údolí a jsou ukloněné dolů směrem k řece (pro stavbu D0 518 o délce cca 760 m, pro stavbu D0 519 o délce cca 400 m). Portály budou umístěny na vhodných místech v blízkosti Vltavy. Obě štoly budou procházet skalním podložím, kde lze s vysokou pravděpodobností předpokládat potřebu rozpojování hornin za pomoci trhacích prací (nejen strojním rozpojováním), a to díky výskytu předkvartérních hornin.

Záměr nezasahuje do žádných ložisek nerostných surovin ani se nedotýká žádného dobývacího prostoru či chráněného ložiskového území. Záměr je veden v blízkosti několika lokalit nevýhradního ložiska cihlářské suroviny Sedlec – Únětice. Nevýhradní ložiska jsou součástí pozemku, tedy ve vlastnictví majitele pozemku, nejsou ve vlastnictví státu a nemají zákonnou ochranu (nevztahuje se na ně právní úprava pro výhradní ložiska obsažená v horním zákoně). K přímému průchodu záměru tímto ložiskem nedojde, k nejbližšímu přiblížení dochází pouze na začátku úpravy přivaděče Rybářka, kde se nachází západní cíp tohoto ložiska. Toto ložisko je vedeno jako vytěžené, k ovlivnění nerostných zásob tedy nedojde (vzhledem k malé velikosti ložiska je předpokládáno, že došlo k vytěžení všech perspektivních zásob). Záměr se nedostává do kontaktu s poddolovanými územími ani se k nim nijak nepřibližuje.

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. Přesnější klasifikaci bude možné určit až na základě podrobného inženýrsko-geologického průzkumu, který bude proveden v navazující projektové dokumentaci.

Z hlediska těžené kubatury budou na úseku D0 518 dominantní sprašoidní zeminy, tj. spraše a sprašové hlíny, které jsou ovšem jen podmíněčně vhodné pro výstavbu těles komunikací vzhledem k jejich obtížné zhutnitelnosti, namrzavosti a rozbředavosti. Jsou však nejsnáze zúrodnitelnou půdou, tudíž mimořádně vhodné pro zlepšení zrnitostního složení a tím i úrodnosti lehkých zemědělských půd. Pro stavební účely bude zajímavá poloha terasových štěrkopísků v oblasti Suchdola, jež bude těžena ze zářezových partií komunikace. Z ostatních materiálů jsou zastoupeny eluvia a deluvia křídových a proterozoických hornin. Za předpokladu příznivé fragmentace budou využitelné do zemních těles komunikací, přičemž způsob hutnění bude závislý na množství, velikosti a stupni zvětrání úlomků, zároveň procentuální zastoupení

jednotlivých frakcí bude určovat vhodnost použití pro daný účel. K existenci mocné vrstvy navážky na začátku tunelu Rybářka se v archivních geologických průzkumech uvádí, že jsou pro podloží zcela nevhodné a bude nutná jejich výměna v celé mocnosti do požadované úrovně.

Inženýrsko-geologické podmínky pro inženýrské objekty na úseku D0 519 jsou klasifikovány jako složité, neboť horninové prostředí vykazuje nepříznivé geomechanické vlastnosti ve vztahu k charakteru inženýrského díla. Jedná se o tunely hloubené, v rozhodující míře v prostředí kvarterních pokryvů. Vytěžené zeminy jsou spíše nevhodné pro přímé uložení do těles naspů bez dalších úprav. Křídové a některé proterozoické sedimentární horniny jsou potenciálně využitelné (pokud horniny neobsahují vyšší podíly jílovitých složek).

Bilance zemních prací vychází z výškového řešení tras nových komunikací, tj. nivelety stavby, zejména se jedná o hlavní trasu záměru a přivaděče. Vedením hlavní trasy v zářezu a v tunelových úsecích vzniká značný přebytek výkopu s omezenými možnostmi jeho zpětného uložení v rámci stavby. Orientačně stanovená bilance zemin uvádí přebytky zeminy pro úsek D0 518 ve výši cca 2,4 mil. m³ a pro úsek D0 519 ve výši cca 2,5 mil. m³. 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.

Stavba prochází oblastí, která není postižena geodynamickými jevy. V trase záměru se nenacházejí žádná sesuvná území ani nebyly v minulosti při provedených terénních prohlídkách pozorovány žádné svahové deformace. Nejbližše evidované bodové sesuvy č. 777 a č. 778 při okraji dálnice D7 jsou stabilizované, situované ve vzdálenosti cca 350 m od záměru. K sesuvu však může dojít při stavebních pracích např. v zářezích nebo ve svazích. Uvedené vlivy je však možné dobře eliminovat vhodně zvolenými stavebními a technickými opatřeními.

Vlivy na přírodní zdroje – závěr

Realizací záměru nedojde k ovlivnění nerostných zásob, nebudou dotčeny žádné dobývací prostory, poddolovaná či sesuvná území. Zásah do geologických poměrů přinese realizace záměru vlastním založením stavby. Vlivy na horninové prostředí budou spojeny s úseky hlubokých zářezů, s hloubenými tunely, a s úseky ražených odvodňovacích šachet a štol, případně se zakládáním mostních objektů. Při využití vhodně zvolené technologie výstavby však nebudou vlivy na horninové prostředí významně negativní.

Vysoké nároky na výkopy generují velmi vysoké 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.

Potenciální vlivy na životní prostředí, které by mohly vzniknout z průchodu záměru přes staré ekologické zátěže, nebudou při respektování všech zákonných požadavků na jejich odstranění nebo sanaci významné.

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

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Územní a druhová ochrana

Záměr je v převažující délce veden zemědělskou krajinou s převahou orné půdy, kde jsou vlivy na biologickou rozmanitost jen mírné. Ve středním úseku od km cca 38,2 až 41,4 však přechází přes přírodně cenné lokality údolí vodotečí (hluboký kaňon Vltavy, údolí Čimického potoka a údolí Dražanského potoka). Jedná se o území s mimořádnými přírodními hodnotami, která jsou chráněna jako maloplošná zvláště chráněná území, v blízkosti je vymezena EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Tato údolí přechází záměr po dlouhých mostních estakádách a přímý fyzický zásah je tak plošně značně omezen. Trasa záměru rovněž křížuje biotopy se zvláště chráněnými druhy rostlin a živočichů, s výskytem vzácných a ohrožených druhů, definovaných červenými seznamy a chráněnými podle zásad obecné ochrany druhů a protíná i některé významné krajinné prvky (vodní toky, nivy vodních toků).

Biologickými průzkumy bylo v trase posuzovaného záměru bylo zaznamenáno celkem 534 druhů živočichů (26 druhů měkkýšů, 382 druhů hmyzu, 6 druhů obojživelníků, 6 druhů plazů, 6 druhů ryb, 63 druhů ptáků a 45 druhů savců) a celkem 246 floristických druhů. Zvolenými metodami průzkumů se podařilo zjistit výskyt 52 zvláště chráněných druhů živočichů (11 druhů bezobratlých, 10 druhů herpetofauny, 12 druhů ptáků, 19 druhů savců) a 11 zvláště chráněných druhů rostlin.

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. Mezi nejvýznamnější migrační trasy, se kterými je záměr v kolizi, patří: kaňon Vltavy včetně navazujících partií horních svahů a nejbližšího okolí, údolí Čimického potoka a Dražanské údolí. Kromě těchto zřejmých migračních profilů probíhá poměrně intenzivní pohyb živočichů (zejména středně velkých až větších savců) i na dalších místech, není zde ale směřován do určitých míst (blíže viz Migrační studie (doc. Ing. Jiří Vojar, Ph.D., 10/2022) v přílohouvé 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). Na stavbě D0 518 jsou dále dva silniční nadjezdy a nadjezd polní cesty, které mají však jen omezený význam pro zajištění pohybu živočichů, zejména při převedení silnice. V trase plánovaného záměru byly zhodnoceny primární stavební objekty a byla navržena opatření pro zlepšení migračního potenciálu těchto objektů. 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 propojení biotopů, resp. populací zde se vyskytujících živočichů.

Vlivy na faunu a flóru jsou hodnoceny jako středně významné, a to zejména s ohledem na vnos nových rušivých vlivů do dosud poměrně klidového území (ve středním úseku trasy), vytvoření nové migrační bariéry v území a dotčení biotopů zjištěných zvláště chráněných druhů. Tyto vlivy jsou s ohledem na navržené průchozí profily (tunelové úseky, mostní objekty, nadchody) a navržená kompenzační a minimalizační opatření hodnoceny jako přijatelné.

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 a sídel, jejichž přírodovědecká hodnota je nízká. Dotčené plochy jsou plně obnovitelné během cca dvou (pole) až čtyř let (trávníky). Lokálními průchody lesními porosty Čimického a Dražanského údolí dojde k likvidaci vegetace v trase záměru, zásadní újma na biologické hodnotě lokality se však nepředpokládá. Vlivy záměru lze kompenzovat náhradními výsadbami a vegetačními úpravami, které budou v těchto úsecích řešeny detailně pro tyto lokality tak, aby odpovídaly navazujícím porostům.

Významná společenstva jsou vázána na vrcholové skalní partie Vltavského kaňonu. Zde bude v navazující projektové dokumentaci proveden konkrétní detailní návrh opatření (tj. technické řešení stavby, asanace, revitalizace, management okolí po dokončení stavby), který zohlední stávající charakter ploch. Eliminace vlivů bude dosaženo také návrhem biologického dozoru, který zajistí kontrolu dodržování pohybu stavební techniky pouze v prostoru vytyčených záborů a důsledné zajišťování technologické kázně.

S ohledem na převažující dotčení biologicky méně hodnotných ploch by mohl být celkový vliv záměru na ekosystémy hodnocen jako slabý. Zásah do přírodně hodnotných biotopů je plošně značně omezený. Avšak s ohledem na jejich cennost a jedinečnost je celkový zásah hodnocen jako středně silný. Při zohlednění navržených opatření 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.

Zvláště chráněná území jsou soustředěna ve středním úseku trasy, tj. na konci úseku D0 518 a na počátku úseku D0 519. Záměr se přímo dotýká PP Sedlecké Skály a PP Zámky, nad jejichž územím je trasa vedena po mostě, do PP Sedlecké skály jsou umístěny pilíře mostu. Přírodní rezervace Roztocký háj – Tiché údolí je v hraničním kontaktu.

Trasa záměru se přibližuje k jižnímu výběžku PR Roztocký háj – Tiché údolí na nejmenší vzdálenost přibližně 20 m v místech přechodu trasy od MÚK Rybářka na most přes Vltavu. K fyzickému (přímému) zásahu nedojde. V rámci biologického hodnocení je předpokládán vliv zastínění na hraniční zónu rezervace. Z hlediska nepřímých vlivů lze uvést potenciální nepřímé

vlivy v důsledku provozu (umístění MÚK Rybářka a přivedení značného množství automobilové dopravy do těsného sousedství této rezervace) a od toho se odvíjející navýšení znečišťujících látek emitovaných do ovzduší. S ohledem na okrajový kontakt záměru s tímto zvláště chráněným územím a jeho celkovou rozlohu je záměr bez významného negativního vlivu na předmět ochrany akceptovatelný.

MÚK Rybářka, opěra mostu přes Vltavu, a přivaděč Rybářka do km cca 0,95 jsou situovány v ochranném pásmu PP Sedlecké skály. V tomto ochranném pásmu je situováno také zařízení staveniště pro realizaci významných stavebních objektů (MÚK, tunel, most přes Vltavu). Tato plocha zařízení staveniště musí být v navazující projektové dokumentaci přemístěna zcela mimo toto ochranného pásmo, v ochranném pásmu nesmí docházet k žádným nadbytečným a plošně takto rozsáhlým záborům, navíc s rizikem splachů. Přírodní památka je přemostěna. K přímému (fyzickému) zásahu dojde umístěním pilířů v km 38,34. Jedná se o plošně malý zásah, avšak jeho významnost bude spojena s obdobím výstavby (pohyb techniky, emise znečišťujících látek, prašnost, riziko splachů, aj.). Stejně jako u předchozí přírodní rezervace je zde nezbytné zajistit nepřetržitý biologický dozor. Záměr dále přechází mostním objektem přes Vltavu v úseku 38,32 - 38,45, kde lze v pruhu v podmostí očekávat změnu klimatických podmínek (zastínění, změna srážkového režimu), ale nepředpokládá se významná změna v oslunění nebo zastínění plochy přírodní památky. Vzhledem k cennosti těchto biotopů (v PP Sedlecké skály i v PP Zámky) a k trvalosti tohoto vlivu, je však navržena kompenzace vytvořením a udržováním srovnatelných biotopů v jiné části těchto zvláště chráněných území mimo dosah stavby nebo v jiném maloplošném zvláště chráněném území v nejbližším okolí stavby. Při přijetí navržených opatření lze vlivy záměru na PP Sedlecké skály pokládat za přijatelné.

Dále trasa záměru kříží PP Zámky v její jižní části. Obdobně jako u PP Sedlecké skály je v místě křížení (km 38,67-38,75) realizován mostní objekt přes údolí Vltavy, který vliv minimalizuje a nedochází k přímému zásahu do cenných ekosystémů. V pruhu v podmostí však lze očekávat změnu klimatických podmínek (zastínění, změna srážkového režimu), ale nepředpokládá se významná změna v oslunění nebo zastínění plochy této přírodní památky. K okrajovému zásahu může dojít při obnově ulice V Zámčích v místě napojení na stávající stav. V místě zásahu se jedná o asfaltovou komunikaci a zatravněný příkop s vysokým podílem ruderálních rostlin. Pilíře mostu jsou situovány mimo plochu PP Sedlecké skály, avšak v těsném sousedství, lze tak očekávat jisté negativní ovlivnění v období výstavby mostu (emise znečišťujících látek, prašnost, pohyb techniky, riziko splachů apod.). Stejně jako u předchozí přírodní památky je zde nezbytné zajistit nepřetržitý biologický dozor. V předběžně zpracovaném návrhu ZOV je navržena plocha deponie zemin mimo ochranné pásmo této přírodní památky, avšak v hraničním kontaktu. Pro zajištění dostatečné míry eliminace potenciálních vlivů stavby či dopadů potenciálních rizik z havárií je uloženo, aby tato deponie byla situována na nejmenší vzdálenost cca 50 m od hranice ochranného pásma PP Sedlecké skály. Nezbytné je zajištění kontroly a správné údržby deponie a důsledné rekultivace plochy po ukončení výstavby. Popsané vlivy je uloženo kompenzovat vytvořením a managementem obdobných biotopů ve stavbu nedotčené části PP Zámky nebo PP Kaňon Vltavy u Sedlce. Vlivy záměru pak lze hodnotit jako přijatelné.

Vlivy na tato území jsou vztaženy zejména do období výstavby a dále k očekávané změně stanovištních podmínek pod mostními objekty a v přilehlém okolí. Při přijetí navržených opatření

k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivu jsou vlivy záměru na zvláště chráněná území středně významné, přijatelné.

Četnost střetů s prvky ÚSES a VKP je s ohledem na celkovou délku záměru nízká a plošně omezená a tyto vlivy by bylo možno hodnotit jako malé. S ohledem na průchod přes zalesněná údolí Čimického a Drahanského potoka a přes kaňon Vltavy jsou tyto vlivy v souhrnu hodnoceny jako středně významné.

Evropsky významné lokality a ptačí oblasti

K možnosti ovlivnění EVL a ptačích oblastí (tzv. lokalit soustavy Natura 2000) záměrem samostatně nebo ve spojení s dalšími byla v souladu s požadavky § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vydána stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody. Na území Středočeského kraje příslušný orgán ochrany přírody vliv záměru na tyto lokality vyloučil, na území hlavního města Prahy příslušný orgán ochrany nevyločil významný vliv na evropsky významnou lokalitu EVL CZ0110154 – Kaňon Vltavy u Sedlce. Záměr se v místě přemostění Vltavy dostává do bezprostřední blízkosti s touto EVL, která je vymezena jako disjunktivní, zahrnující nejcennější skalnaté srázy kaňonu Vltavy. K přímému (fyzickému) zásahu záměru do této lokality nedochází.

Povinnou součástí dokumentace EIA proto bylo i Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, Fialová M., 03/2023. Z provedeného naturového posouzení vyplynulo, že posuzovaný záměr nebude zasahovat přímo do území EVL Kaňon Vltavy u Sedlce a nedojde k fyzickému rozdělení lokalit. Volná výška pod mostem mezi koridorem již oddělenými částmi EVL činí cca 20 až 70 m směrem k Vltavě. Umístění pilířů je navrženo mimo plochy, kde se v koridoru mezi jednotlivými částmi EVL rozkládají stanoviště, která jsou předměty ochrany. Prostorové propojení tedy zůstane i nadále zachováno. V souvislosti s realizací stavby nedojde ke změně ekologických funkcí této lokality, plochy stanovišť nebudou redukovány. Realizace záměru nepovede ani ke ztrátě či redukci klíčových charakteristik lokality. Část území bude ovlivněna změnou imisního zatížení, okrajově dojde k drobné změně oslunění. Vzhledem k předmětům ochrany EVL, jejímu vymezení a charakteru záměru bylo závěrem naturového posouzení konstatováno, že posuzovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost území EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Zároveň byla z preventivních důvodů stanovena zmírňující opatření.

Jak bylo již zmíněno v části týkající se vlivů na ovzduší, byla s ohledem na další snížení negativního působení znečišťujících látek v okolí portálu tunelu Suchdol prověřována možnost odvětrání tunelu s využitím tzv. výdechu, přičemž byl prověřován dopravní scénář E.1 s nejnápadnějšími příspěvky. V případě průměrných ročních koncentrací oxidů dusíku je zřejmé, že v případě stavu bez výdechů se okrajová část EVL Kaňon Vltavy u Sedlce ocitá v pásmu možného překročení imisního limitu pro ekosystémy a vegetaci. Při využití výdechu pro odvětrání tunelu Suchdol se limitní izolinie dostává prakticky na hranici EVL. Nicméně je nutné konstatovat, že z pohledu ochrany veřejného zdraví a průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu dojde při realizaci výdechu k přesunu hraniční izolinie imisního limitu ve směru k obydleným oblastem. V rámci rozptylové studie bylo konstatováno, že použití výdechu v oblasti Suchdola nemá jednoznačně pozitivní vliv. Z tohoto důvodu nebyla realizace výdechu zařazena v naturovém

hodnocení mezi zmírňující opatření stanovená pro ochranu EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, ale je v podmínkách tohoto stanoviska uloženo prověření variant odvětrání tunelů Suchdol a Rybářka (po zpřesnění technického řešení stavby, aktualizaci dopravní prognózy a z nich vycházející aktualizaci rozptylové studie) s tím, že konečné navržené řešení musí být předloženo k projednání a schválení příslušnému orgánu ochrany ovzduší i orgánu ochrany přírody. Z provedeného naturového hodnocení však vyplynulo, že i bez realizace výdechu lze konstatovat pouze mírně negativní vliv na EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.

Povinnou přílohou posudku dle přílohy č. 5 k zákonu bylo následně i oponentní naturové posouzení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, RNDr. Milan Macháček, 03/2024). Závěrem tohoto oponentního naturového posouzení je konstatování, že naturové posouzení obsahuje všechny podstatné údaje, je provedeno metodicky korektně souborem objektivních metod hodnocení a jsou identifikovány potenciálně dotčené předměty ochrany jediné dotčené EVL Kaňon Vltavy u Sedlce s tím, že pro fázi výstavby jsou pro všechna řešená přírodní stanoviště předpokládány nulové vlivy, pro fázi provozu mírně negativní vlivy (-1). Zpracovatel oponentního posudku však nesouhlasí s tím, že fáze realizace bude mít nulový vliv na všechna přírodní stanoviště, která jsou předmětem ochrany této EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, a to z toho důvodu, že zatím nejsou známy bližší informace o fázi přípravy území a realizaci mostu přes Vltavu, je pouze známo, že hlavní pilíře mostu budou založeny u paty svahu mimo výskyt předmětů ochrany EVL v budoucím podmostí. Zpracovatel oponentního naturového posouzení k tomuto upřesnil, že pro stanoviště 8220 budou skutečně vlivy pro fázi výstavby nulové, pro výše položená stanoviště 40A0*, 6190, 6210 a 8230 budou i po dobu výstavby vlivy posuzovaného záměru dosahovat úrovně maximálně mírně negativního vlivu (-1). I v oponentním naturovém posouzení pak bylo konstatováno, že posuzovaný záměr v předložené aktivní variantě nebude generovat významné negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Zároveň byla upravena, upřesněna a rozšířena zmírňující opatření.

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

Záměr je v převažující délce veden zemědělskou krajinou s převahou orné půdy, kde jsou vlivy na biologickou rozmanitost jen mírné. Ve středním úseku od km cca 38,2 až 41,4 však přechází přes přírodně cenné lokality údolí vodotečí (hluboký kaňon Vltavy, údolí Čimického potoka a údolí Dražanského potoka). Jedná se o území s cennými přírodními hodnotami, která jsou chráněna jako maloplošná zvláště chráněná území, v blízkosti je vymezena EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Tato údolí přechází záměr po dlouhých mostních estakádách a přímý fyzický zásah je tak plošně značně omezen. Vlivy na tato území jsou vztaženy zejména k období výstavby a dále k očekávané změně stanovištních podmínek pod mostními objekty a v přilehlém okolí. Při přijetí uložených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivu jsou vlivy záměru na zvláště chráněná území středně významné, přijatelné. Posouzení vlivu záměru na soustavu Natura 2000 vyloučilo významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.

Četnost střetů s prvky ÚSES a VKP je s ohledem na celkovou délku záměru nízká a plošně omezená a tyto vlivy by bylo možno hodnotit jako malé. S ohledem na průchod přes zalesněná údolí Čimického a Dražanského potoka a přes kaňon Vltavy jsou tyto vlivy v souhrnu hodnoceny

jako středně významné, vzhledem k překonání údolí dlouhými mosty jako přijatelné. Přijatelnost zásahu bude dále posílena přijetím stanovených opatření.

Vlivy na faunu a flóru jsou hodnoceny jako středně významné, a to zejména s ohledem na vnos nových rušivých vlivů do dosud poměrně klidového území (ve středním úseku trasy), vytvoření nové migrační bariéry v území a dotčení biotopů zjištěných zvláště chráněných druhů. Tyto vlivy jsou s ohledem na navržené průchozí profily (tunelové úseky, mostní objekty, nadchody) a uložená kompenzační a minimalizační opatření hodnoceny jako přijatelné. Ze stanoviskem uložených opatření jsou 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 a vytvoření náhradních biotopů.

Celkově lze konstatovat, že velikost a míra vlivů odpovídá charakteru a rozsahu záměru a charakteru dotčeného území. Potenciální vlivy záměru na biologickou rozmanitost jsou relevantní zejména ve střední části záměru v místech přemostění údolí vodotečí. Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že vlivy záměru jsou středně významné, při přijetí uložených opatření přijatelné, 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, ekosystémy a EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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.

Součástí dokumentace je v přílohové části studie Vlivů na krajinný ráz (Ing. arch. Jiří Kupka, 7/2022). Z hlediska navrhovaného záměru je posouzení vlivů na krajinný ráz rozděleno na soustavu na sebe navazujících potenciálně dotčených krajinných prostor (dále také jen „PDoKP“), a to: A/518 Přední Kopanina-Nebošice, B/518 Horoměřice jih, C/518 Horoměřice-Suchdol, D518/519 Sedlec-Zámky, E/519 Čimice a F/519 Zdiby-Březiněves, které lze chápat v duchu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, na úrovni míst krajinného rázu. Cílem této studie 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. Záměr takových dimenzí nutně do krajinného rázu zasáhne, a to bezesporu výrazně. Vliv na cennější znaky je identifikován především při přechodu údolí Vltavy a dále, byť plošně méně významně, při přechodu Čimického a Drahaňského údolí. Zákon o ochraně přírody a krajiny však nestanovuje, že zásahy (a to ani silné) do krajinného rázu nejsou možné, ale musí být brán ohled na zachování hodnot a kritérií ochrany, jsou-li přítomné. Ve studii vlivů na krajinný ráz tedy 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 měřítko 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 – 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. Posuzovaný záměr je poměrně dlouhý, prochází proto krajinou různého charakteru, s různou přírodní hodnotou.

Přírodní charakteristika je popsána pro jednotlivé PDoKP pomocí identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu. Vychází z logického předpokladu, že znaky a hodnoty krajinného rázu identifikované v hodnoceném území nemají stejnou váhu, stejný význam v krajinném rázu ani stejnou cenu (klasifikace dle projevu znaků (pozitivní, neutrální, negativní), dle významu (zásadní, spoluurčující, doplňující) a dle cennosti znaků (jedinečný, význačný, běžný)).

Na základě hodnocení vlivu navrhovaného záměru na pozitivní hodnoty a významné rysy jednotlivých charakteristik krajinného rázu a estetické a prostorové vztahy a hodnoty je možné konstatovat následující. Ráz krajiny v PDoKP se vyznačuje znaky všech charakteristik krajinného rázu. Některé z přítomných znaků mají jedinečný význam. Posuzovaný záměr může nepříznivě zasahovat do některých znaků jedinečného a neopakovatelného významu, a to zejména při přechodu Vltavského kaňonu, kde jsou tyto znaky a hodnoty nejvíce soustředěny. Dle provedených analýz se jedná nejvýše o středně silné zásahy do jedinečných znaků a lokálně silné zásahy do význačných znaků krajinného rázu. Vzhledem k tomu, že většina trasy vede v zářezu v kombinaci s tunelovými úseky, nebude se navrhovaný záměr uplatňovat v krajinných panoramatech. Dílčí scénérie budou ovlivněny zejména v místě přechodu Vltavského kaňonu a Dražanského a Čimického údolí. V údolí Vltavy lze tento vliv chápat jako významný.

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:

- vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky: středně silný
- vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky: slabý
- vliv na zvláště chráněná území: středně silný
- vliv na významné krajinné prvky: středně silný
- vliv na kulturní dominanty: žádný
- vliv na estetické hodnoty: středně silný
- vliv na harmonické měřítko krajiny: slabý
- vliv na harmonické vztahy v krajině: slabý.

Technické řešení záměru sice reaguje na průchod terénem, využívá tunelů, zářezů a ozeleněných valů, využívá i existující lesní a mimolesní zeleně v krajině, navzdory tomu se musí v krajině stát prostorovým předělem, částečně se objevujícím a částečně skrývajícím v panoramatických pohledech a výrazně se vynořujícím v prostorech údolí. 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 přiblíží se 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 pohybem světla v nočních hodinách. Z hlediska ochrany krajinného rázu se záměr dotýká cennějších krajinářských hodnot zejména v prostoru přechodu Vltavy a při přechodu Dražanského a Čimického údolí.

Posuzovaný záměr představuje v některých aspektech hodnocení středně silný a u některých dílčích znaků i silný zásah do znaků a hodnot některých charakteristik krajinného rázu dotčené krajiny (jejichž „cennost“ je hodnocena stupněm „význačný“ a v jednom případě „jedinečný“) a do zákonných kritérií dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Tyto zásahy jsou však lokálně omezené na přechod záměru Vltavského údolí a menších údolí Dražanského a Čimického potoka. Silný zásah do jedinečných znaků a hodnot nebyl identifikován. Vzhledem k omezenému vizuálnímu dopadu zásahu a faktu, že nová mostní konstrukce může v krajině vytvořit nový znak, lze záměr považovat za přijatelný, budou-li respektována tímto stanoviskem stanovená opatření (např. technické přeřešení MÚK Rybářka, minimalizace zásahu do přírodních památek, vegetační a terénní úpravy a další), která zvýší únosnost záměru.

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. Ozelenění záměru a jeho vizuální odclonění vhodnými terénními a vegetačními úpravami je z hlediska krajinného rázu žádoucí, sice ne vždy vede ke snížení vlivu na krajinný ráz, v některých úsecích může být vliv nového záměru díky vegetačním úpravám ještě výraznější (změní se zastoupení a charakter znaků krajinného rázu v jednotlivých PDoKP), vesměs však zvyšuje přijatelnost nového záměru. Přeřešení MÚK Rybářka je z hlediska krajinného rázu také žádoucí. Větší část MÚK se skryje pod zem, čímž se eliminuje rozsah zásahu a díky navrhovaným rozsáhlým krajinářským úpravám se zvýší i únosnost zásahu do krajinného rázu, kdy nové portály jsou z hlediska krajinného rázu výrazně menším zásahem (vzhledem k existenci portálu tunelu Suchdol) než plošně výrazná MÚK. Nové řešení výrazně zlepšuje kvalitu prostředí v bezprostředním okolí posuzovaného záměru (okrajová zástavba Suchdola). Krajinářsky nejcennější lokality (z hlediska krajinného rázu i nejcitlivější) překonává posuzovaný záměr mosty přes vodoteče. Zde je nutné hledat vhodné architektonické řešení. Mosty přes Vltavu patří ke koloritu Prahy. Vhodně navržená a architektonicky přiměřená stavba dálničního mostu nemusí představovat excesivní znak krajinného rázu, naopak dálniční most jako architektonicky hodnotná technická stavba může vnést do prostoru vodoteče novou hodnotu.

Posuzovaný záměr je nepochybně spojen s určitým vlivem na krajinný ráz, který je dle názoru zpracovatele posudku na úrovni podkladů dostupných pro vypracování posuzované dokumentace EIA zpracován na postačující úrovni. Z popisu aktuálního technického řešení stavby a opatření stanovených jako podmínky tohoto závazného stanoviska je zřejmé, že záměr dozná určitých úprav, respektive změn, které by měly dále přispět k další minimalizaci vlivů záměru na krajinný ráz.

Dokumentace nezastírá, že předkládaný záměr, tak jako téměř všechny liniové stavby obdobného charakteru, přináší do území určité negativní vlivy. Smyslem procesu EIA je tyto vlivy identifikovat, vyhodnotit a navrhnout taková opatření ve formě podmínek pro další

projektovou přípravu záměru, jeho realizaci a provoz, aby vlivy byly minimalizovány na přijatelnou úroveň.

Zpracovatel posudku po prostudování celé studie vlivů na krajinný ráz konstatoval, že úkolem posouzení bylo zhodnotit celý záměr, který prochází několika dotčenými krajinnými prostory, tak, jak je to v materiálu uvedeno, včetně hodnocení. Vliv v údolí Vltavy a navazujících údolích je v posouzení explicitně vyjádřen, nejen v závěru, ale i u jednotlivých položek hodnocení, např. na straně 64 studie „středně silný nebo silný vliv na indikátory estetických hodnot se objevuje pouze v koridoru Vltavy a částečně na pravém břehu Vltavy“. Dle názoru zpracovatele posudku jsou vlivy v hodnocení explicitně vyjádřeny (lokálně se sice jedná o silné zásahy do význačných znaků a hodnot krajinného rázu, zároveň však nebyly identifikovány silné zásahy do jedinečných znaků a hodnot, ale pouze středně silné zásahy, což celkově v souhrnu představuje akceptovatelné zásahy, nikoliv významně negativní, nepřijatelné zásahy posuzovaného záměru do krajinného rázu).

V řadě obdržených vyjádření k dokumentaci bylo poukazováno na rozdílné hodnocení od stejného autora pro posuzovaný záměr oproti závěrům týkajícím se hodnocení krajinného rázu jiného blízkého záměru s názvem „Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba – Troja – Bohnice“ (dále také jen „Lanovka“). Z prostudování studie vlivů na krajinný ráz u záměru Lanovky je zřejmé, že se hodnotil jeden prostor (PDoKP), zatímco u hodnoceného záměru to je celkem šest prostorů (PDoKP). Nelze srovnávat výsledky jednoho prostoru s výsledky celého úseku složeného z více prostorů. Vliv Lanovky na krajinný ráz byl ohodnocen na hranici přijatelnosti, tedy stále únosný, přičemž zde byly identifikovány silné zásahy do některých cenných (jedinečných) znaků (oproti posuzovanému záměru, kde byl silný zásah identifikován pouze do význačných, nikoliv jedinečných znaků a hodnot krajinného rázu). Odlišné vlivy Lanovky jsou dány i jejím poměrně velkým potenciálně dotčeným krajinným prostorem (PDoKP), který je plošně výrazně rozsáhlejší než dílčí prostor posuzovaného záměru (vymezený v území, kde posuzovaný záměr přechází Vltavu). Tyto PDoKP zároveň nejsou územně totožné, navíc je třeba zohlednit i konfiguraci terénu (ve které jsou oba záměry navrhovány, resp. ve kterém překonávají řeku), neboť se jedná o diametrálně jinou morfologii terénu generující zcela jiný projev navrhovaného umístění obou záměrů. Z textu studie vlivů na krajinný ráz pro Lanovku je patrné, že Lanovka je umístěna jižněji, v místech, kde se údolí rozšiřuje, má výrazně větší vizuální dosah a je významným zásahem a zcela novým znakem v pražské krajině, kdy dynamické působení velkých kabin na sebe bude navíc poutat pozornost. Patrný je i vizuální zásah do viniční krajiny v Trójské kotlině, která je taktéž jedinečná v celopražském měřítku, dále je ve studii upozorněno i na bezprostřední kontakt s kulturní památkou – usedlostí Sklenářka. Naproti tomu lze vyslovit názor, že most je tradiční prvek pražské krajiny, je umístěn v užší části údolí, takže jeho vizuální dopad bude menší.

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.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce – závěr

Je zcela nesporné, že dlouhý úsek šestiproudové komunikace musí přinést zásah do rázu krajiny. Posouzením bylo prokázáno, že záměr představuje v některých aspektech hodnocení středně silný a u některých dílčích znaků i silný zásah do znaků a hodnot některých charakteristik krajinného rázu (jejichž „cennost“ je hodnocena stupněm „význačný“ a v jednom případě „jedinečný“) dotčené krajiny a do zákonných kritérií stanovených § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se sice lokálně jedná o silné zásahy do význačných znaků a hodnot krajinného rázu, zároveň však nebyly identifikovány silné zásahy do jedinečných znaků a hodnot, ale pouze středně silné zásahy. Posuzovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu a je vyhodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Únosnost záměru bude dále zvýšena přijetím uložených opatření. Opatření k minimalizaci negativních vlivů na krajinu jsou součástí záměru a podmínek tohoto závazného stanoviska. Vliv záměru je tak hodnocen jako přijatelný. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku.

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

Významné negativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ 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.

Záměr prochází archeologickou kulturní památkou Hradiště Zámka (neprochází ale centrální částí hradiště na vyvýšeném ostrohu, ale pouze jeho periferními partiemi) a dále územím s archeologickými nálezy (ÚAN) I. a II. kategorie. Při splnění legislativních požadavků na ochranu archeologických nálezů není vliv hodnocen jako významný. Nároky na demolice nejsou v poměru k rozsahu a charakteru záměru velké.

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.

Míra vlivu záměru na zástavbu při provozu bude přímo úměrná ovlivnění dopravních intenzit a bude se projevovat nejen v bezprostřední blízkosti záměru, ale i u zástavby podél komunikací v širším území.

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

Vlivy na hmotný majetek nejsou hodnoceny jako významné. Celkový vliv záměru by mohl být vzhledem k převažujícímu charakteru dotčených ploch a rozsahu vlivů hodnocen jako malý, s ohledem na průchod městskou částí Praha – Suchdol a dotčení archeologické lokality Hradiště Zámka je v souhrnu hodnocen jako středně významný, při přijetí uložených opatření jako přijatelný, bez významných negativních vlivů. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Přeshraniční vlivy

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

Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní kumulativní vlivy záměru „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“ byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Posuzovaný záměr je situován do území s rozvinutou stávající i plánovanou infrastrukturou. Jeho příprava je proto přímo koordinována se stavbami, na které záměr navazuje (D7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně, v úseku I/7 mezi MÚK Aviatická a MÚK Ruzyně; D0 520 Březiněves – Satalice; D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály; Silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi; Čimický sběrač; Urbanistická studie Nový Sedlec; Komunikační propojení Ďáblická – MÚK Kostelecká), dokumentace EIA uvádí i další silniční 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 přílohové 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/scénářích dopravně-inženýrských podkladů, zohledněním v rámci pozadí u rozptylové 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 a bioty.

Vlivy na ovzduší, hlukovou situaci a veřejné zdraví

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 záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícími látkami 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 navazujícího plánovaného úseku D0 520, 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 519, které budou dle předpokladu dosahovat nejvýše jednotek

$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u denních koncentrací prachových částic frakce PM_{10} , neboť zde jsou navržena přísná opatření pro redukci šíření prachových částic do okolí stavby. U krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého lze při výstavbě D0 519 očekávat u nejméně ovlivněné zástavby v jižní části Březiněvsí imisní příspěvky do $96 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní příspěvky z výstavby D0 520 by dosahovaly při souběhu shodných činností (zemní práce) obdobných hodnot, čímž by u okrajové zástavby při stávající imisní situaci na úrovni okolo $60 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ mohlo dojít k překročení hodnot imisního limitu. K této situaci však nedojde, neboť podmínky tohoto stanoviska vyloučily souběžné provádění zemních prací u MÚK Březiněves u obou staveb zároveň. Na základě výsledků posouzení lze konstatovat, že ani kumulativní vlivy s výstavbou úseku D0 520 nezpůsobí nadlimitní zatížení území za předpokladu dodržení plnění stanovených podmínek tohoto stanoviska k eliminaci vlivů na ovzduší.

V posuzované oblasti se připravují i další stavby, např. stavby D8 MÚK Zdiby, navazující úseky Prosecké radiály, obchvat Březiněvsí, tramvajová trať Kobylisy – Zdiby či VRT Praha – Drážďany. Imisní dopady ze stavební činnosti na vzdálenějších úsecích navazujících dopravních staveb, u kterých budou dodržována základní opatření pro redukci imisních příspěvků ze stavební činnosti, již nebudou mít na hodnocenou zástavbu v bezprostřední blízkosti záměru významný vliv a imisní limity budou plněny i při souběžné výstavbě navazujících dopravních tras v území.

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 2050 byla kromě stávající železniční trati č. 090 Praha – Kralupy nad Vltavou zohledněna také plánovaná stavba vysokorychlostní trati VRT Praha – Drážďany, v západní části řešeného území pak plánovaná železniční trať Praha – Ruzyně – Praha Letiště Václava Havla, dále pak byla zohledněna plánovaná tramvajová trať Divoká Šárka – Na Padesátníku, tramvajová trať Podbaba – Suchdol a tramvajová trať Kobylisy – Zdiby. Trasy tramvajových tratí ve výhledovém stavu 2030 a 2050 byly zadány v souladu s územním plánem hl. m Prahy či dostupnými projektovými podklady (detailně viz hluková studie).

Z hlediska kumulativních vlivů v období výstavby je v rámci hlukové studie vyhodnoceno potenciální kumulativní působení s výstavbou navazujícího plánovaného úseku D0 520 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. Teoreticky by mohl nastat např. souběh výstavby úseku D0 518 s připravovanou železniční tratí Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo)-Praha-Letiště Václava Havla (mimo), paralelní dráhou na Letiště Václava Havla a s výstavbou tramvajové trati Nádraží Podbaba – Suchdol. V posuzované oblasti úseku D0 519 se připravují např. stavby D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály, obchvat Březiněvsí, tramvajová trať Kobylisy – Zdiby 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 520, 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 a Kbely 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. 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 Nebušic, Horoměřic a Suchdola, Bohnic, Čimic a Dolních Chabřů, tedy lokalit podstatných z hlediska posouzení vlivů hodnoceného záměru. Protože může v minimální míře (okrajově) ovlivnit situaci v zájmovém území i provoz na letišti Letňany, 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 Přední Kopanině, v Nebušicích, Horoměřicích a Lysolajích dochází ke kumulativnímu působení hluku především z provozu silniční a letecké dopravy. Letecká doprava je dominantním zdrojem hluku v západní části Přední Kopaniny v denní i noční době, v některých částech této městské části jen v denní době. V Nebušicích je letecká doprava dominantním zdrojem hluku v denní době pro západní část Nebušic, ve výpočtovém bodě Nebusice_343 na severozápadním okraji této městské části se letecká doprava projevuje dominantně v denní i noční době. V Horoměřicích je ve většině výpočtových bodů dominantní vliv letecké dopravy v denní i noční době, kdy právě s rostoucí vzdáleností od silnic roste dominantnost letecké dopravy. V Lysolajích je letecká doprava dominantní v západní části městské části, a to v denní době. Na Suchdole se k silniční a letecké dopravě přidává tramvajový provoz z plánované trati Nádraží Podbaba-Suchdol, který je dominantním zdrojem na ulici Kamýcká. V Roztocké ulici v Sedlci se významněji projevuje provoz po železnici č. 091 Praha – Kralupy nad Vltavou. Ve výpočtových bodech se částečně projevuje i vliv leteckého provozu, který

však není dominantním zdrojem hluku. Dominantním zdrojem hluku je především silniční doprava.

- V Bohnicích dochází ke kumulaci vlivů silniční, letecké a železniční dopravy. Železniční doprava má dominantní vliv v noční době v ulici V Zámčích. V denní době je dominantní letecká doprava, která se dominantně projevuje také v některých bodech v Čimicích, v některých bodech je dominantní silniční doprava. Ve Zdibech a Dolních Chabrech dochází ke kumulativním vlivům silniční, tramvajové a letecké dopravy, kdy se v ulici Pražská a ulici Ústecká projevuje vliv plánované tramvajové trati Kobylisy-Zdiby, nikoliv však dominantně. V některých výpočtových bodech umístěných na území obce Zdiby a městské části Dolní Chabry se dominantně projevuje letecká doprava především v denní době. Jedná se o výpočtové body umístěné v severní a západní části Dolních Chabry a v části obce Zdiby-Brnky ve větší vzdálenosti od pozemních komunikací, kde se vliv silniční dopravy projevuje v menší míře. V noční době je v těchto bodech vliv silniční a letecké dopravy srovnatelný. V ostatních případech je v kontrolních výpočtových bodech dominantní silniční doprava. V Březiněvsi se projevují vlivy silniční a letecké dopravy, přičemž letecká doprava se projevuje dominantně v denní době ve výpočtových bodech reprezentujících jihozápadní část obce. V noční době zde má dominantní vliv silniční doprava. V Ďáblicích dochází v posuzovaném území ke kumulativním vlivům silniční a železniční dopravy. Provoz VRT Praha – Drážďany přináší dominantní vliv v ulici Řepná, v ostatní výpočtových bodech je dominantní silniční doprava.

Na většině úseků posuzovaného záměru, kde dochází ke kumulativnímu působení silniční a letecké dopravy, jsou navrženy protihlukové zemní valy nebo PHS. V obci Horoměřice a v městské části Praha – Suchdol je dále pro zmírnění negativních účinků z provozu silniční dopravy trasa navržena v tunelu (tunel Horoměřice, tunel Suchdol a tunel Rybářka), tři tunelové úseky jsou navrženy i na úseku D0 519 (tunel Zámky-západ, Zámky-východ a tunel Dolní Chabry-Zdiby). 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 zdravím 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_{2,5}) 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_{2,5} 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 biologickou rozmanitost

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 zábery a fragmentaci biotopů, omezení migrace a volné průchodnosti krajinou a rušivé vlivy, které jsou dány zejména hlukem, světelným znečištěním, příp. znečištěním ovzduší. Tyto vlivy jsou relevantní zejména ve středním úseku trasy, kde se záměr dotýká hodnotných přírodních lokalit. Při zohlednění již zapracovaných opatření (mostní objekty jako migrační průchody, 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.

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. 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 (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem 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).

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. 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 byla předložena jedna varianta prostorového uspořádání (směrového a výškového vedení) i technického řešení záměru – nové liniové dopravní stavby, konkrétně stavby „D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves“, která představuje realizaci dalších dvou úseků Pražského okruhu.

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

portálem tunelu a mostem přes řeku Vltavu, který je již součástí stavby 519, je situována MÚK Rybářka trubkovitého tvaru připojující tunelový přivaděč Rybářka ve směru od Kamýčké ulice.

Opěra mostu přes Vltavu v km 38,250 je začátkem stavby 519. Pětipolový most přes Vltavu délky 572 m přemostňuje kromě řeky také železniční trať, silnici II/242 do Roztok na levém břehu a místní komunikaci na pravém břehu. Je navržen jako vahadlový letmo betonovaný most s parabolickými náběhy nad pilíři, se 2 samostatnými mostními konstrukcemi a šířkou mostu mezi zábradlími 15,5 až 16,5 m. Dále trasa míří přes zařízené údolí Čimického potoka dvěma protisměrnými oblouky k MÚK Čimice. Přes Čimické údolí je navržen 138 m dlouhý most o šesti polích, který je včleněn mezi dva tunelové úseky – hloubený tunel Zámky západ o délce 150 m a hloubený tunel Zámky východ o délce 300 m. Za MÚK Čimice se trasa stáčí severovýchodním směrem přes Drahanské údolí, které překlenuje v místech ČOV devítipolovým mostem délky 516 m. Pravostranným obloukem s hloubeným tunelem Dolní Chabry-Zdiby v délce 750 m záměr obchází Dolní Chabry. MÚK Ústecká deltovitého tvaru zajišťuje propojení s ulicí Ústeckou (silnice II/608). Dále je trasa vedena volnou zorněnou krajinou, ze severu obchází skládku Ďáblice a MÚK Březiněves se napojuje na dálnici D8 a Proseckou radiálu (ulice Cínovecká). Dále D0 pokračuje stavebním úsekem D0 520 (který již není předmětem tohoto záměru) až do Satalic. Rozhraní staveb D0 519 a 520 je v km 45,100.

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

Šířkové řešení trasy jednotlivých prvků kategorie D34/100:

- šířka: 34,00 m
- jízdní pruhy: 4x 3,75 m + 2x 3,50 m
- vnitřní zpevněná krajnice: 2x 0,50 m
- vnější zpevněná krajnice: 2x 3,00 m
- nezpevněná krajnice: 2x 0,50 m (v místě svodidel rozšířená na 1,50 m, v místě směrových sloupků rozšířená na 0,75 m)
- střední dělicí pás: 4,00 m

Osa hlavní trasy D0 518 se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi. Minimální poloměr směrového oblouku je navržen o poloměru $R=1\ 050$ m ve volné trase a o poloměru $R=640$ m v tunelu Suchdol. Minimální délka přechodnic je navržena ve volné trase $L=160$ m, v tunelové části $L=120$ m. V přechodu přes Vltavu na stavbu D0 519 následuje přímá v délce 311,56 m. Ještě na mostním objektu začíná přechodnice následujícího inflexního směrového řešení dvou protisměrných směrových oblouků o poloměrech 1 000 m a 1 350 m. Všechny navržené přechodnice jsou v délce 120 m. Následuje levostranný oblouk o poloměru 1 100 m s přechodnicemi délky 120 m. Následuje složený stejnosměrný směrový oblouk s vstupní přechodnicí navrženou v délce 120 m, dále pravostranný oblouk o poloměru 1 500 m s mezilehlou přechodnicí v délce 83,64 m, na kterou navazuje druhý pravostranný oblouk o poloměru 4 950 m, který končí v MÚK Březiněves ve staničení km 44,73.

	D0 518	D0 519
Charakter komunikace:	Šestipruhová, směrově dělená, (v úseku MÚK Horoměřice – MÚK Rybářka s průběžným odbočovacím/připojovacím pruhem)	
Kategorie:	D34/100	
Zařazení:	D0	
Délka:	8 260 m	6 850 m
Staničení:	29,990-38,250 km	38,250-45,100 km
Šířka jízdních pruhů:	2x 3,75 m + 1x 3,50 m v jednom směru	
Křižovatky:	4x MÚK (Přední Kopanina, Horoměřice, Suchdol, Rybářka)	3x MÚK (Čimice, Ústecká, Březiněves)
Mostní objekty:	8x (vše nadjezdy přes D0 518)	14x (3x na hlavní trase D0 přes vodoteče a údolí, 3x na D8 (Cínovecké) přes D0, 11/243 a rampy MÚK Březiněves, 3x mosty na rampách MÚK, 1x na 11/608, 1x na 11/243, 2x sdružený most nad D0 a nad D8, 1x lávka přes D0)
Tunely:	2x (tunel Horoměřice 500 m hloubený, tunel Suchdol 1 970 m hloubený)	3x (tunel Zámky-západ 150 m hloubený, tunel Zámky-východ 300 m hloubený, tunel Dolní Chabry-Zdiby 750 m hloubený)
	Přivaděč Rybářka	Čimický přivaděč
Charakter komunikace:	Dvoupruhová, obousměrná	Čtyřpruhová, směrově dělená
Kategorie:	MS2 9/9/50	MS4dk
Zařazení:	Městská komunikace	Místní sběrná komunikace
Délka:	1 606 m <i>(celková délka přivaděče je 1,806 km; začátek úpravy přivaděče v rámci záměru je v km 0,2²)</i>	1 151 m
Šířka jízdních pruhů:	1x 3,5 m v jednom směru	2x 3,25 m v jednom směru
Křižovatky:	Na přivaděči nejsou křižovatky: napojení na D0 přes MÚK Rybářka; napojení na ulici Kamýckou stykovou křižovatkou	1x styková (napojení na ulici Čimická/Spořická). Napojení na D0 přes MÚK Čimice.
Mostní objekty:	-	1x most na přivaděči přes D0 je již zahrnut v mostech D0
Tunely:	1x (tunel Rybářka 980 m, hloubený)	-

² Pozn. Přivaděč Rybářka je ve svém staničení km 0,000 napojen stykovou křižovatkou na ulici Kamýckou. Samotná tato křižovatka není součástí předloženého záměru, je řešena v rámci urbanistické studie rozvojových aktivit IPR Praha.

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

Rozmístění křižovatek je navrženo s ohledem na potřeby napojení hlavních komunikací a obsluhu přilehlého území, na hlavní trase je navrženo celkem 7 MÚK. V úseku D0 518 jsou všechny mostní objekty na trase řešeny jako nadjezdy přes hlavní trasu, v úseku D0 519 se jedná o kombinaci nadjezdů přes D0 a D8 a mostů na D0 a D8.

Na hlavní trase záměru je navrženo pět tunelů:

- Tunel Horoměřice 35,000 - 35,500 o celkové délce 500 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Západní portál tunelu je situován u MÚK Horoměřice, východní portál tunelu u MÚK Suchdol. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesypaný, v délkové kategorii krátký. Nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 8,6 m. Dorovnání terénu nad zásypem tunelu bude rozvolněno do přilehlého terénu ve sklonu do 10 %. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Konstrukce budou realizovány ve stavební jámě a v definitivním stavu budou zasypané/přesypané. Druh provozu: 3 průběžné jízdní pruhy + 1 průpletový připojovací a odbočovací pruh.
- Tunel Suchdol 36,075 - 38,045 o celkové délce 1 970 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Západní portál tunelu je situován u MÚK Suchdol, východní portál tunelu je situován u MÚK Rybářka. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesypaný, v délkové kategorii dlouhý. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Tunel v celé své délce klesá směrem k mostu přes Vltavu. Od začátku tunelu, cca 800 m (za ulici Na Mírách), bude konstrukce tunelu vystupovat nad stávající úroveň terénu. Nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 7,5 m v km 36,750. Dorovnání terénu nad zásypem

tunelu bude rozvolněno do přilehlého terénu ve sklonu do 10 %. Tunel je navržen jako hloubený, přesýpaný. Druh provozu: 3 průběžné jízdní pruhy + 1 průpletový připojovací a odbočovací pruh.

- Tunel Zámky-západ 39,000 - 39,150 o celkové délce 150 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Západní portál tunelu je situován za mostem přes Vltavu, východní portál tunelu je situován před vstupem trasy do Čimického údolí. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesýpaný, v délkové kategorii krátký. Nejvyšší nadvýšení tunelové konstrukce nad stávajícím terénem je cca 0,80 m u západního portálu. Dorovnání terénu nad zásypem tunelu bude rozvolněno do přilehlého terénu ve sklonu do 10 %. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Konstrukce budou realizovány v rozsáhlé stavební jámě a v definitivním stavu budou zasypané/přesýpané. Druh provozu: 3 průběžné jízdní pruhy.
- Tunel Zámky-východ 39,720 - 40,020 o celkové délce 300 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Tunel je situován mezi most přes Čimické údolí a MÚK Čimice. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesýpaný, v délkové kategorii krátký. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Konstrukce budou realizovány v rozsáhlé stavební jámě a v definitivním stavu budou zasypané/přesýpané. Druh provozu: 3 průběžné jízdní pruhy.
- Tunel Dolní Chabry-Zdiby 41,800 - 42,550 o celkové délce 750 m tvoří dvě oddělené tunelové trouby pro každý směr. Tunel je situován mezi most přes Dražanské údolí a MÚK Čimice. Osy obou jízdních pásů jsou souběžné. Tunel je navržen jako hloubený, přesýpaný, v délkové kategorii střední. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o dvou polích vytvářející dvě komory. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Konstrukce budou realizovány v rozsáhlé stavební jámě a v definitivním stavu budou zasypané/přesýpané. Druh provozu: 3 průběžné jízdní pruhy.

Nedílnou součástí záměru je Přivaděč Rybářka a Čimický přivaděč:

- Přivaděč Rybářka zajišťuje propojení ulice Kamýcká s MÚK Rybářka. Celková délka přivaděče Rybářka je 1 806 m, kdy začátek úpravy je vložen do km 0,2. Úsek mezi 0,0 - 0,2 zahrnuje stykovou křižovatku ulice Kamýcká se světelnou signalizací (tato křižovatka je rozpracována urbanistickou studií v rámci rozvojových aktivit IPR Praha, tj. není přímou součástí záměru). Vlastní trasa přivaděče jde převážně v tunelu nebo přechází do křižovatkových větví, nejsou navrženy žádné mostní objekty. Od napojení na ulici Kamýckou je vedena severním až severovýchodním směrem v souběhu či prakticky ve stopě s ulicí Na Rybářce. Jedná se o dvoupruhovou směrově nedělenou komunikaci, která je navržena v kategorii MS2 9/9/50. Šířka jednotlivých prvků: jízdní pruhy 2 x 3,50 m, vodící proužek 2 x 0,50 m, nezpevněná krajnice 2 x 0,50 m (v místě svodidla rozšířená na 1,50 m, v místě směrového sloupku rozšířena na 0,75 m). Osa se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi o minimálním poloměru 430 m, délka přechodnic je navržena L=50 m. Výškové řešení vychází z morfologie

terénu. Od napojení s ulicí Kamýčkou, kde je stoupání mezi km 0,0 až 0,2, tedy mimo záměr, až 8,44 %, do portálu vstupuje 1,20 % stoupáním. V km cca 0,66 přechází trasa do klesání - 1,40 % až k severnímu portálu tunelu. Spádovými přímkami 3,30 % a -6,00 % kříží tunel Suchdol. Na trase přivaděče je navržen jeden hloubený tunel Rybářka 0,200 -1,180 o celkové délce 980 m, je navržen jako obousměrný dvoupruhový. Hlavní konstrukcí je jedna tunelová trouba sloužící pro obousměrný provoz. Tunel Rybářka je navržen jako hloubený, přesypáný. Nosnou konstrukci tvoří železobetonový uzavřený rám o jednom poli. Jedná se o vodonepropustnou uzavřenou konstrukci doplněnou o deštníkovou hydroizolaci a patní drenáž. Druh provozu: obousměrný tunel, u jižního portálu rozšířen o přídatné pruhy.

- Čimický přivaděč o celkové délce 1 151 m je zaústěn do MÚK Čimice a napojuje ulice Čimickou a Spořickou. Od napojení na přechod ulice Spořické v ulici Čimickou vede severozápadním směrem po polích a z velké části kopíruje trasu vedení velmi vysokého napětí. Je navržen ve čtyřpruhovém uspořádání jako směrově rozdělená místní sběrná komunikace v návrhové kategorii MS4dk 18,50/60. Šířka jednotlivých prvků: jízdní pruhy 4 x 3,35 m, vnitřní zpevněná krajnice 2 x 0,50 m, vnější zpevněná krajnice 2 x 0,75 m, nezpevněná krajnice 2 x 1,50 m, střední dělicí pás 3,00 m. Osa se skládá ze směrových oblouků s přechodnicemi o minimálním poloměru 55 m, délka přechodnic je navržena $L = 50$ m v těsné blízkosti křižovatky s ulicí Čimická, dále pak $L = 80$ m. Výškové řešení vychází z morfologie terénu. Od napojení s ul. Spořickou/Čimickou klesá trasa přivaděče ve směru k MÚK Čimice -3,75 %. Napojení Čimického přivaděče na ulici Spořickou/Čimickou je navrženo stykovou křižovatkou se světelně signalizačním zařízením. V budoucnu by měl v tomto místě navazovat Čimický sběrač, který je městskou komunikací a není součástí záměru. Tato křižovatka tak bude podrobně dořešena v navazující fázi projektové přípravy včetně návrhu řadičích pruhů.

Pro začlenění záměru do krajiny a eliminaci jeho negativních vlivů na okolí jsou podél zářezových úseků navrženy zemní valy. Tyto valy 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 požadavků na funkci protihlukovou, požadavků na výsadby či požadavků na krajinářské řešení a dle majetkoprávních vztahů s možností navrácení do zemědělského půdního fondu.

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). Pro tunel Suchdol a Rybářka je navrženo využití progresivní stavební technologie pomocí podzemních stěn (systém „cover and cut“), což umožní výrazné zkrácení přímého vlivu na obyvatelstvo. Na povrchu terénu proběhnou pouze přípravné práce, výkop pouze do úrovně stropu budoucího tunelu, realizace podzemních stěn, betonáž stropní desky, zásypy a konečné úpravy terénu. Veškeré další stavební práce včetně montáže technologického vybavení tunelů budou následně probíhat pod již hotovou stropní deskou a budou znatelné pouze v místě přístupu na staveniště. Proces výstavby na povrchu se všemi svými nepříznivými vlivy (zejména hluková a rozptylová situace, rušení pohody) je tak značně minimalizován. Principem této metody s využitím nejmodernějších technologií s čelním odtěhováním pod ochranou stropní desky je v první fázi výkop mělké stavební jámy, kde dojde k vybudování stropní konstrukce a svislých konstrukčních prvků

obvykle ve formě podzemních stěn. Poté mohou současně probíhat práce jak na horní, tak i na spodní stavbě, což přináší značné časové úspory. Na povrchu může být v co nejkratší době obnoven běžný provoz a ukončena nejvíce obtěžující fáze výstavby, zatímco pod stropní konstrukcí dále probíhá těžba a další stavební práce. Takto zvolená technologie výstavby minimalizuje negativní účinky stavebních prací jak plošně a časově, tak i svou intenzitou. Stavba ostatních tunelů proběhne v otevřeném výkopu. Předpokládá se zajištění svahů výkopů kombinací hřebíkování, kotvení s ochrannou svahů stříkaným betonem.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

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. 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, v tabulce č. 4 dokumentace EIA jsou uvedeny varianty technického řešení záměru prověřované v rámci stabilizovaného koridoru v ZÚR obou dotčených krajů technickými studii (jejichž cílem bylo nalézt optimalizované technické řešení minimalizující dopady záměru na své okolí) po vydání závěrů zjišťovacích řízení, včetně zdůvodnění, proč některá prověřovaná technická řešení nebyla vyhodnocena jako vhodná k realizaci. Podrobnější zdůvodnění je pak doloženo v tabulce č. 6 dokumentace (komentář k nesledovaným variantám ve vztahu k životnímu prostředí a obyvatelstvu).

Na základě multikriteriální analýzy vybral oznamovatel následně konečnou podobu záměru k další přípravě a tuto následně předložil k posouzení v dokumentaci EIA. Oproti technickému

řešení předloženému do zjišťovacích řízení obou dílčích částí záměru se optimalizovaný návrh týká zejména vedení nivelety trasy (kdy došlo k jejímu zahloubení, k začlenění nových tunelových úseků, k úpravě některých MÚK a začlenění zemních valů jako součástí záměru). Záměr je tedy předložen v jedné aktivní variantě prostorového uspořádání (směrového a výškového vedení), v této variantě byl i posouzen. Nulová varianta je referenční variantou (stav bez realizace záměru).

Dokumentace uvádí, že oproti řešení navrhovanému v oznámeních dílčích částí úseků posuzovaného záměru došlo k následné optimalizaci trasy D0 518 (zejména zahloubení nivelety a přidání zemních valů, začlenění nového tunelu Horoměřice délky 500 m, posun a úprava MÚK Suchdol, vyvolaná úprava tvaru MÚK Horoměřice, prodloužení tunelu Rybářka do ulice Kamýcká atd.) i D0 519 (zejména zahloubení nivelety a přidání zemních valů, začlenění nového tunelu Zámky-západ délky 150 m, začlenění nového tunelu Zámky-východ délky 300 m, začlenění nového tunelu Dolní Chabry-Zdiby délky 750 m atd.).

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

Shrnutí vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona doručeno celkem 988 vyjádření (13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 3 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených orgánů, 7 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 2 vyjádření ostatních subjektů a 958 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti (14 vyjádření spolků, 907 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-V. a 37 individuálních podání)). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 13 vyjádření z řad veřejnosti (12 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-V. a 1 individuální podání).

Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: celková koncepce posuzovaného záměru; absence variantního vedení trasy; rozpor s řadou celostátních strategií a koncepcí; absence vyhodnocení kumulativních vlivů; koordinace s jinými záměry v okolí záměru; nesoulad se zákonem o pozemních komunikacích; konstrukce dopravního modelu a relevantnost jeho výstupů při nerealizaci některých staveb zohledněných v modelu pro výhledové stavy; připomínky k modelu dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, respektive podcenění dopravy u jiných komunikací, dopravní indukce, nezohlednění různých rozvojových koncepcí na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje; předpoklad převedení dopravy z MHD na individuální automobilovou dopravu; požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru, zejména požadavky na tunelové vedení trasy, vypuštění některých staveb (např. MÚK Ústecká, MÚK Čimice), vedení tunelu Rybářka atd.; připomínky k rozptylové studii, předpokládané výhledové zpřísnění imisních limitů, umístění výdechů tunelu atd.; připomínky ke studii vlivů na klima, zejména ve vztahu k produkci CO₂; připomínky k vypovídací schopnosti hlukové studie; hluková a imisní zátěž dotčeného území pro fázi výstavby záměru; nesouhlas s predikovanou zátěží na obslužných komunikacích v rámci výstavby záměru; absence výpočtových bodů ve vztahu k hlukové a rozptylové studii; připomínky k nerealizovatelnosti navržených kompenzačních opatření ve vztahu k ovzduší; vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví z hlediska hluku pro etapu výstavby; fáze výstavby záměru ve vazbě na vibrace a trhací práce ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě; způsob vyhodnocení

vlivů na krajinný ráz; dotazy a připomínky k projektu vegetačních úprav (vč. upozornění na skutečnost, že není dostatek dostupných ploch pro výsadbu); omezení rekreačního využití území (zejména v oblasti Suchdola); dopad záměru na některé místní komunikace (např. Chaberská, V Brnkách, Formanská) a cyklostezky; znečištění povrchových a podzemních vod jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu; řešení odtokových poměrů v povodí Mratínského potoka; ovlivnění režimu podzemních vod a s tím související obavy o individuální zdroje podzemních vod; způsob vyhodnocení vlivů záměru na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a na oblasti soustavy Natura2000; 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. 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, pod kódem záměru MZP520, resp. přímo na následujícím odkazu ([D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku 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. Obec Horoměřice
4. Městská část Praha 6
5. Městská část Praha 8
6. Městská část Praha – Březiněves
7. Městská část Praha – Čakovice
8. Městská část Praha – Dolní Chabry
9. Městská část Praha – Ďáblice
10. Městská část Praha – Lysolaje
11. Městská část Praha – Nebušice
12. Městská část Praha – Přední Kopanina
13. Městská část Praha – Suchdol
14. 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, pod kódem záměru MZP520, resp. přímo na následujícím odkazu ([DO 518, 519 Ruzyně – Březiněves](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 1. 2. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/1858.

Rozdělovník k č.j. MZP/2024/710/2485

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 6, starosta, Čs. armády 23, 160 52 Praha 6

Městská část Praha 8, starosta, Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8 – Libeň

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 – Dolní Chabry, starostka, Hrušovanské nám. 253/5, 184 00 Praha 8

Městská část Praha – Ďáblice, starosta, Osinalická 1104/13, 182 02 Praha 8

Městská část Praha – Lysolaje, starostka, Kovářenská 8/5, 165 00 Praha – Lysolaje

Městská část Praha – Nebušice, starosta, Nebušická 128, 164 00 Praha 6

Městská část Praha – Přední Kopanina, starosta,
Hokešovo náměstí 193, 164 00 Přední Kopanina – Praha 6

Městská část Praha – Suchdol, starosta, Suchdolské náměstí 734/3, 165 00 Praha – Suchdol

Obec Horoměřice, starosta, Velvarská 100, 252 62 Horoměřice

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

Městský úřad Černošice (*úřad obce s rozšířenou působností*), tajemník,
Karlštejnská 259, 252 28 Černošice

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:

pro stavbu 518: **PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Ilona Plevová**
K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

pro stavbu 519: **Ing. Zuzana Toniková**, Průchova 3168, 272 01 Kladno 1

Zpracovatelka dokumentace:

PRAGOPROJEKT, a.s., Ing. Ilona Plevová, K Ryšánce 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

Město Roztoky, nám. 5. května 2, 252 63 Roztoky

Městská část Praha 7, U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 9, Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9

Městská část Praha 18, Bechyňská 639, 199 00 Praha 9

Městská část Praha – Troja, Trojská 230/96, 171 00 Praha 7 – Troja

Obec Bořanovice, Ke Kampeličce 67, 250 65 Líbeznice

Obec Statenice, Statenická 23, 252 62 Horoměřice

Obec Tuchoměřice, V Kněžívce 212, 252 67 Tuchoměřice

Obec Únětice, Náves 17/4, 252 62 Horoměřice

Obec Veleň, Hlavní 7, 250 63 Veleň

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, Oblastní inspektorát 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

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

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

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