



Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

**MHMP 2614215/2023**

Sp. zn.:

**S-MHMP 2414481/2023 OCP**

Vyřizuje/tel.:

**Ing. Kateřina Maršíková**

**236 004 430**

Počet listů/příloh: **8/0**

Datum:

**13.12.2023**

Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 8 odst. 2, odst. 3 a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon), k **dokumentaci** připravovaného záměru

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

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

#### ***1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:***

Ing. Lubor Smejtek, tel.: 236 004 235, e-mail: [lubor.smejtek@praha.eu](mailto:lubor.smejtek@praha.eu)

Záměrem „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ budou dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu o výměře nad 10 ha. Dle ust. § 17 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je tak příslušným správním úřadem k vyjádření se k oznámení záměru Ministerstvo životního prostředí.

K vyhodnocení předpokládaných dopadů záměru (v obou variantách) na zemědělský půdní fond v rámci dokumentace EIA nemáme věcné připomínky.

## **2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:**

Ing. Milan Fink, tel.: 236 004 237, e-mail: milan.fink@praha.eu

Orgánu státní správy lesů odboru ochrany prostředí MHMP byla předložena dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměru „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“ (dále jen „dokumentace“). Stavba D0 520 je severovýchodním segmentem Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy). Jedná se o šestipruhovou, směrově rozdělenou dálnici. Celková délka posuzovaného úseku Březiněves - Satalice činí 13,643 km. Záměr propojuje další plánovaný úsek Pražského okruhu, stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves, s již provozovanou stavbou D0 510 Satalice - Běchovice. Dojde tak k přímému propojení dálnice D8 s dálnicí D10. Začátek stavby je v mimoúrovňové křižovatce Březiněves. MÚK Březiněves je součástí záměru v dílčí podobě, která umožňuje samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 519. Konec záměru bude napojen na již zrealizovanou MÚK Satalice.

K oznámení tohoto záměru se OCP MHMP vyjadřoval pod č.j. MHMP 1638518/2020 (Sp. zn.: S-MHMP 1638518/2020) dne 19.11.2020. Připomínky orgánu státní správy lesů byly do dokumentace zapracovány.

Z původních tří variant zvažovaných ve fázi oznámení záměru byla vyřazena varianta č. 1, která byla navržena víceméně po terénu v mírných zářezech nebo v násypech. V dokumentaci jsou tak nyní řešeny zbývající 2 varianty, a to var. „zahlobená“ a var. „tunelová“. Obě varianty jsou navrhovány ve stabilizovaném koridoru se stejnou stopou, ale rozdílně vedenou niveletou. Na hlavní trase D0 520 je navrženo 5 mimoúrovňových křižovatek. V případě varianty zahlobené je navrženo 28 mostních objektů. Varianta tunelová zahrnuje 24 mostních objektů a 3 tunelové úseky (tunel Třeboradice - 330 m, tunel Veleň - 1 000 m a tunel Vinoř - 2 710 m). Záměr dále zahrnuje přeložky dotčených komunikací, nezbytné úpravy polních cest či železniční trati, přeložky dotčených inženýrských sítí a vodotečí, či vegetační úpravy.

Na území hl. m. Prahy jsou v případě obou variant nejvíce dotčeny lesní pozemky v k.ú. Vinoř (úzký pás lesa podél Vinořského potoka, zejména parc. č. 1506, k.ú. Vinoř). V případě zahlobené varianty je zde předpokládán trvalý zábor 1487 m<sup>2</sup> a 6 m<sup>2</sup> zábor dočasný. V případě varianty tunelové je zde pouze zábor dočasný (les bude nad „tunelem Vinoř“) v předpokládaném rozsahu 2982 m<sup>2</sup>.

Dále bude trvale dotčen lesní pozemek parc. č. 301/4 v k.ú. Miškovice, a to v případě var. zahlobené v rozsahu 104 m<sup>2</sup> a u var. tunelové 533 m<sup>2</sup>. Na tento menší zábor lesa navazují zábory lesa mimo území Prahy (v k.ú. Veleň), kde OCP MHMP není dotčeným orgánem státní správy lesů.

Mimo výše uvedené dvě lokality si stavba dle dokumentace vyžádá nepatrný zábor lesa v k.ú. Satalice – u zahlobené varianty 6 m<sup>2</sup> trvale a 1 m<sup>2</sup> dočasně, u var. tunelové pouze 1 m<sup>2</sup> dočasně. Důvodem je úprava ulice k Cihelně. Dle dokumentace má být v navazující přípravě prověřena nezbytnost těchto okrajových záborů.

Z hlediska lesa je z dlouhodobého hlediska mírně výhodnější varianta tunelová, která vyžaduje menší trvalé zábory. Je zde totiž předpoklad, že plochy dočasných záborů, které jsou u této varianty vyšší, se po realizaci stavby opět zalesní. S ohledem na veřejný zájem na projednávané stavbě a její velikost, lze konstatovat, že rozdíly mezi variantami nejsou z hlediska orgánu státní správy lesů zásadní. Obě varianty jsou proto z našeho hlediska akceptovatelné.

### **3. Z hlediska nakládání s odpady:**

RNDr. Kateřina Šimonová, tel.: 236 004 220, e-mail: k.simonova@praha.eu

Záměr „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“ představuje novostavbu šestipruhové komunikace v severovýchodním segmentu Pražského okruhu. Celková délka posuzovaného úseku Březiněves - Satalice činí 13,643 km. Začátek stavby je v mimoúrovňové křižovatce Březiněves. MÚK Březiněves je součástí záměru v dílčí podobě, která umožňuje samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 519. Konec záměru bude napojen na již zrealizovanou MÚK Satalice. V průběhu výstavby mohou vznikat odpady jak z kategorie „ostatní“, tak „nebezpečné“, jde zejména o stavební odpady - beton, asphalt bez dehtu, železo a ocel, zemina a kameny a dále odpad z kácení dřevin, směsný komunální odpad, nátěrové hmoty, barvy, laky, kabely, směsný stavební odpad, sorbent, čistící a filtrační materiály, eventuálně asphalt s dehtem atd. Nakládání s odpady bude řešeno v souladu s aktuálně platnou legislativou, odpady budou na staveništi tříděny a bude dodržována hierarchie nakládání s odpady.

Provoz záměru nebude generovat objemově významnou produkci odpadů. Odpady budou vznikat z činností, které vyplývají z údržby a úklidu vozovek a tunelů a provozu silnice.

K předloženému záměru nemáme připomínky.

### **4. Z hlediska ochrany ovzduší:**

Ing. Jarmila Vyšínová, tel.: 236 004 440, e-mail: jarmila.vysinova@praha.eu

Předmětem předložené dokumentace je posouzení záměru výstavby úseku č. 520 Pražského okruhu (D0) včetně mimoúrovňových křižovatek (MÚK) z hlediska vlivů na životní prostředí. Jedná se o úsek v délce 13,643 km v šestipruhovém uspořádání s odbočovacími pruhy v oblasti MÚK. Součástí záměru je i zkapacitnění ul. Cínovecké v délce 2,87 km od MÚK Kostecká až po km -2,0 D8 (Prosecká radiála). Na hlavní trase D0 520 je navrženo 5 MÚK (Březiněves, Třeboradice, Přezletice, Vinoř, Satalice), dle nivelety 24 či 28 mostních objektů, tunelová varianta zahrnuje dále 3 tunelové úseky (tunely Třeboradice 1 330 m, Veleň 1 000 m, Vinoř 2 710 m), stavba má dále zahrnovat úpravy a přeložky veřejných komunikací a cest, které kříží trasu D0 520, úpravy vodotečí, demolice a další.

Záměr má propojit plánovaný úsek Pražského okruhu – stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves s již provozovaným úsekem D0 510 Satalice – Běchovice. Příprava záměru je přímo koordinována se stavbami, na které záměr navazuje – D0 519 (Suchdol – Březiněves s návazným úsekem D0 518 Ruzyně – Suchdol), zkapacitnění DO PO 510 (Běchovice – Satalice)

na 3 + 3 jízdní pruhy, D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály, silnice II/243 – Obchvat Březiněvsi, silnice II/244 Přezletice – přeložka včetně napojení na D0, přeložka silnice II/610.

Záměr je navržen ve dvou aktivních variantách ve stejné stopě, ale rozdílně vedených niveletách (varianta zahloubená a varianta tunelová (v rámci oznámení byla posuzována ještě varianta kopírující niveletu terénu, která byla z důvodu nejnepříznivějších dopadů na obyvatelstvo z dalšího posuzovaná vyřazena)).

Varianta zahloubená – je ve většině trasy více či méně zahloubena do terénu (nižší mosty, nadjezdy křižujících komunikací, přebytek cca 4,3 mil. m<sup>3</sup> zeminy). Oproti variantě posuzované v rámci oznámení 2020 došlo k výraznému snížení nivelety v některých úsecích, přeřešení úseku v oblasti Satalic, optimalizován byl návrh zemních valů.

Varianta tunelová – více zahloubená než předcházející varianta, 3 tunelové úseky (tunel Třeboradice, tunel Veleň, tunel Vinoř, přebytek cca 8,5 mil. m<sup>3</sup> zeminy). V každém tubusu tunelů jsou navrženy 3 jízdní pruhy a 1 nouzový pruh. Všechny tunely mají být větrány podélně pomocí proudových obousměrných ventilátorů. V případě nedostatečné kapacity v dlouhém tunelu Vinoř je navrženo doplnění nasávacím objektem, umístěným poblíž nejbližšího PTO. Oproti variantě projednané v rámci oznámení 2020 ke snížení nivelety v některých úsecích až o 15 m, tunel Veleň byl prodloužen o 530 m na 1 000 m, optimalizován byl návrh zemních valů. Záměr má být zprovozněn najednou – dokončení je předpokládáno v roce 2030. Pro výstavbu záměru je předběžně uvažováno s čtyřmi etapami (0. etapa - přípravné práce; 1. etapa - výstavba přeložek IS, výstavba mostních objektů, zemní práce; 2. etapa – dokončení mostních objektů, výstavba hlavní trasy a ostatních komunikací; 3. etapa - dokončení a zprovoznění úseku). Z hlediska navrhované technologie výstavby je předpokládáno provádění stavby běžnými technologiemi za použití běžných dopravních prostředků a stavebních strojů. Hloubení tunelů má probíhat z větší části v otevřené zajištěné stavební jámě, ražba je předpokládána pouze v části tunelu Vinoř v délce cca 500 m pomocí nové rakouské tunelovací metody (NRTM), ve které je maximálně využíváno spolupůsobení horninového masivu s primárním ostěním. Při stavbě tunelů, případně šachet, štol, budou použity trhací práce. V rámci záměru není uvažováno s výstavbou betonárny a obalovny živichných směsí.

Pro staveništní dopravu má být vybudována provizorní staveništní komunikace v trase stavby, případně v bezprostřední blízkosti. Odvoz přebytečné zeminy ve výše citovaných objemech má generovat u zahloubené varianty cca 225 tis. obousměrných nákladních vozidel (cca 30 NA/h v každém směru), u tunelové varianty obousměrné jízdy cca 850 tis. vozidel (cca 57 NA/h v každém směru). Odvoz zemin je navrhován po D8 a D10 a navazující páteřní síti. U tunelové varianty je zvažována možnost přepravy po železnici – trať Praha – Turnov. Pro dopravu materiálu je u zahloubené varianty předpokládáno cca 59 NA/den v každém směru, pro tunelovou variantu cca 82 NA/den v každém směru. Objemy dopravy na navrhovaném úseku PO i navazujícím dopravním skeletu jsou podrobně pro jednotlivé scénáře stanoveny

v kartogramech TSK, které jsou součástí předložených podkladových materiálů. Na posuzovaném úseku D0 520 je očekáváno ve výhledu k roku 2030 cca 55 – 62 tis. všech vozidel (cca 13 – 14,8 tis nad 3,5 t). ve výhledu k roku 2050 je očekávána doprava na předmětném úseku v objemu 83,4 – 92,7 tis. všech vozidel (17,8 – 18,9 tis. nad 3,5 t).

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umístěn do lokality v rámci pražského regionu imisně spíše mírně až středně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2017-2021, vlastní záměr zahrnuje 23 čtverců) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub> hodnot 12,7-24,3 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>10</sub> hodnot 19,6-21,5 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>2,5</sub> hodnot 14,1-15,8 µg/m<sup>3</sup>, benzenu hodnot 0,9-1,2 µg/m<sup>3</sup> a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnot 0,6-1 ng/m<sup>3</sup>. U průměrných 24hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> činí 36. nejvyšší koncentrace 35-38 µg/m<sup>3</sup>. Maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> se v řešeném území pohybují dle modelových výpočtů ATEM do 170 µg/m<sup>3</sup>. V úzkém území, kam je záměr umístěn, nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek (roční imisní koncentrace B(a)P dosahují limitní hodnoty). Pro doplnění je třeba uvést, že celou širší výpočtovou oblast, zahrnutou do posouzení vlivů záměru na ovzduší v rozptylové studii, pokrývá 149 čtverců. Výše citované koncentrační údaje lze s malými odchylkami v řádu jednotek procent příslušných imisních limitů i vztáhnout na tuto širší posuzovanou oblast. Výjimku tvoří průměrné roční koncentrace B(a)P, které v širší výpočtové oblasti průměrné roční koncentrace B(a)P dosahují až 1,4 ng/m<sup>3</sup>, což představuje 140 % imisního limitu pro tento polutant. Jedná se zejména o území Středočeského kraje, v dotčeném území hl. města Prahy průměrné roční koncentrace B(a)P, stanovené jako pětiletý klouzavý průměr ve čtvercích 1 x 1 km (dle map ČHMÚ), dosahují nejvýše hodnoty imisního limit – 1 ng/m<sup>3</sup>.

Pro doplnění OCP MHMP uvádí, že dle nejnovějších map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací publikovaných ČHMÚ (**pětiletý průměr 2018-2022**) na území hl. města Prahy nebylo zjištěno překročení žádné ze sledovaných znečišťujících látek (roční imisní koncentrace NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Benzen, B(a)P, denní koncentrace PM<sub>10</sub>). Dle citovaného podkladového materiálu nedosahují vypočtené imisní koncentrace ani hodnot na úrovni příslušných imisních limitů pro jednotlivé znečišťující látky. Z ustanovení § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), vyplývá, že: „K posouzení, zda dochází k překročení některého imisních limitů dle odstavce 5, se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích 5 kalendářních let“. Správní orgány, a tedy i zdejší orgán ochrany ovzduší, jsou při posouzení, zda daném území dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek, vázány hodnotami prezentovanými v mapách pětiletých klouzavých průměrů dle ČHMÚ.

Vliv jednotlivých variant v kombinaci s různými scénáři zohledňujícími stav dalších plánovaných stavebních akcí na dílčích stavbách pražského okruhu (dále jen „PO“) na kvalitu ovzduší byl v předložené dokumentaci posouzen na základě modelových výpočtů rozptylové studie (ATEM-Atelier ekologických modelů, s.r.o., 05/2023).

V rozptylové studii bylo na základě map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací ČHMÚ vyhodnoceno stávající imisní pozadí v širším území umístění záměru (výsledky posouzení jsou citovány výše), dále byly na základě modelových výpočtů posuzovány následující výpočtové stavy ve vazbě na příslušné dopravně inženýrské podklady:

- Současný stav (stav před pandemií, emise za rok 2019), stav B dle DIP;
- Výhledový rok 2030, bez záměru, bez zkapacitnění D0 510 a D0 515, bez zprovoznění D0 511 a I/12, stav C dle DIP;
- Výhledový rok 2030, bez záměru, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511 a I/12, stav D dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta zahloubená, bez zkapacitnění D0 510 a D0 515, bez zprovoznění D0 511 a I/12, stav E.1 dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta tunelová, bez zkapacitnění D0 510 a D0 515, bez zprovoznění D0 511 a I/12, stav E.1 dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta zahloubená, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511 a I/12, stav E.2 dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta tunelová, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511 a I/12, stav E.2 dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta zahloubená, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519, stav E.3a dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta tunelová, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519, stav E.3b dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta zahloubená, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519 a přeložky silnic II/244 a II/610, stav E.3c dle DIP;
- Výhledový rok 2030, aktivní varianta zahloubená, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519 a přeložky silnic II/244 a II/610, stav E.3d dle DIP;
- Výhledový rok 2050, aktivní varianta zahloubená, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519, přeložka silnice II/244 se zohledněním NKS (MO, radiály, AO), stav F.3(a) dle DIP;
- Výhledový rok 2050, aktivní varianta tunelová, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519, přeložka silnice II/244 se zohledněním NKS (MO, radiály, AO), stav F.3(a) dle DIP;
- Výhledový rok 2050, aktivní varianta zahloubená, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519, přeložka silnice II/244 a II/610, se zohledněním NKS (MO, radiály, AO), stav F.3(c) dle DIP;

- Výhledový rok 2050, aktivní varianta tunelová, po zkapacitnění D0 510 a D0 515, po zprovoznění D0 511, I/12, D0 518, D0 519, přeložka silnice II/244 a II/610, se zohledněním NKS (MO, radiály, AO), stav F.3(c) dle DIP.

Vyhodnocení dopadů záměru na imisní situaci bylo provedeno pro projektový stav s odvětráním tunelů pomocí portálů tunelů. Vliv záměru na ovzduší byl hodnocen na základě rozdílových map, vyjadřujících změnu imisní zátěže oproti výchozímu stavu bez realizace záměru. Do modelových výpočtů bylo zahrnuto kompletní imisní pozadí tvořené všemi zdroji na území hl. m. Prahy, včetně přenosu ze vzdálených oblastí (zpracovány emise za rok 2019). Do výpočtů, které zasahují na území Středočeského kraje, byla část imisního pozadí vytvořena na základě podkladů o emisích ze stacionárních zdrojů dle ČHMÚ včetně emisí ze železniční dopravy. Do hodnot imisní zátěže suspendovanými prachovými částicemi frakce  $PM_{10}$  i  $PM_{2,5}$  je zahrnuta primární prašnost z dopravy a resuspenze z dopravních i nedopravních zdrojů. Pro výpočet emisí automobilové dopravy byl použit model MEFA 13, zohledněna byla dynamická skladba vozového parku i vliv studených startů. Modelové výpočty byly prováděny v základní síti ref. bodů s krokem sítě 250 m, doplněných sítí tzv. bufferových bodů, zvolených ve vzdálenosti 30 a 60 m od komunikace s krokem 50 m (celkem 3 992 bodů) a dále v tzv. charakteristických ref. bodech, zvolených v prostoru obytné zástavby v okolí navrhované i již provozované části PO (43 charakteristických bodů). Pro výpočty byl použit model ATEM (verze 2015, 1.0.1.0).

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že ve stávajícím stavu (stav B) lze očekávat plnění imisních limitů sledovaných znečišťujících látek téměř v celé výpočtové oblasti ležící na území hl. m. Prahy. Výjimku tvoří malá lokální území s překročenými průměrnými ročními koncentracemi  $PM_{10}$  při ul. Olomoucká (D11, až  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , mimo obytnou zástavbu) a dále při D0 510 (Satalice – Běchovice, mírně nad  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , mimo obytnou zástavbu), při ul. Olomoucké bylo zjištěno i překročení ročních imisních koncentrací  $PM_{2,5}$ . V obdobných oblastech bylo vypočteno i překročení denních koncentrací  $PM_{10}$ , navíc pak u tohoto polutantu ještě podél ul. Novopacké a ul. Cínovecké. Překročení ročních imisních koncentrací B(a)P bylo na území hl. m. Prahy zjištěno lokálně v oblasti Vínore a Třeboradic (nejvýše  $1,4 \text{ ng}/\text{m}^3$ ). Víceméně obdobné územní rozložení imisních koncentrací znečišťujících látek, ale s mírně rozdílnými absolutními koncentračními hodnotami bylo zjištěno i pro výpočtový stav bez záměru ve variantách bez/po zkapacitnění D0 510 a D0 515 a bez/po po zprovoznění D0 511 a I/12, ve výhledu k roku 2030 (lokálně podél Olomoucké mají průměrné roční koncentrace  $PM_{10}$  činit až  $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , naopak průměrné roční koncentrace B(a)P v oblasti Vínore a Třeboradic mají dosahovat nejvýše  $1,15 \text{ ng}/\text{m}^3$ ).

Príspevky k ročným imisným koncentraciám znečisťujúcich látok majú u jednotlivých výpočtových stavů dosahovať nasledujúcich hodnôt (najvyšší nárůst v celej výpočtovej oblasti/**nejvyšší nárůst ve stávajúcej zástavbe** /nejvyšší nárůst u najviac ovplyvnené rozvojové plochy):

**Výpočtový stav E.1:** NO<sub>2</sub> – 4,2 µg/m<sup>3</sup> / **3,5 µg/m<sup>3</sup>** / 2,5 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta zahĺobená**)PM<sub>10</sub> – 11 µg/m<sup>3</sup> / **6,7 µg/m<sup>3</sup>** / 3,8 µg/m<sup>3</sup>;  
**2030** PM<sub>2,5</sub> – 3 µg/m<sup>3</sup> / **1,9 µg/m<sup>3</sup>** / 1,1 µg/m<sup>3</sup>;  
B(a)P – 0,26 ng/m<sup>3</sup> / **0,18 ng/m<sup>3</sup>** / 0,09 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.1:** NO<sub>2</sub> – 35 µg/m<sup>3</sup> / **3,4 µg/m<sup>3</sup>** / 4,1 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta tunelová**) PM<sub>10</sub> – 39 µg/m<sup>3</sup> / **6,7 µg/m<sup>3</sup>** / 4,5 µg/m<sup>3</sup>;  
**2030** PM<sub>2,5</sub> – 11,7 µg/m<sup>3</sup> / **1,9 µg/m<sup>3</sup>** / 1,3 µg/m<sup>3</sup>.  
B(a)P – 1,3 ng/m<sup>3</sup> / **0,18 ng/m<sup>3</sup>** / 0,13 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.2:** NO<sub>2</sub> – 4,5 µg/m<sup>3</sup> / **3,7 µg/m<sup>3</sup>** / 2,7 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta zahĺobená**)PM<sub>10</sub> – 11 µg/m<sup>3</sup> / **6,9 µg/m<sup>3</sup>** / 3,9 µg/m<sup>3</sup>;  
**2030** PM<sub>2,5</sub> – 3 µg/m<sup>3</sup> / **1,9 µg/m<sup>3</sup>** / 1,1 µg/m<sup>3</sup>;  
B(a)P – 0,27 ng/m<sup>3</sup> / **0,20 ng/m<sup>3</sup>** / 0,10 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.2:** NO<sub>2</sub> – 37 µg/m<sup>3</sup> / **3,7 µg/m<sup>3</sup>** / 4,4 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta tunelová**) PM<sub>10</sub> – 39 µg/m<sup>3</sup> / **6,8 µg/m<sup>3</sup>** / 4,6 µg/m<sup>3</sup>;  
**2030** PM<sub>2,5</sub> – 12,2 µg/m<sup>3</sup> / **1,9 µg/m<sup>3</sup>** / 1,4 µg/m<sup>3</sup>.  
B(a)P – 1,42 ng/m<sup>3</sup> / **0,20 ng/m<sup>3</sup>** / 0,14 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.3a:** NO<sub>2</sub> – 5,8 µg/m<sup>3</sup> / **5,1 µg/m<sup>3</sup>** / 3,8 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta zahĺobená**)PM<sub>10</sub> – 14 µg/m<sup>3</sup> / **9,6 µg/m<sup>3</sup>** / 5,5 µg/m<sup>3</sup>;  
**2050** PM<sub>2,5</sub> – 3,9 µg/m<sup>3</sup> / **2,7 µg/m<sup>3</sup>** / 1,5 µg/m<sup>3</sup>;  
B(a)P – 0,37 ng/m<sup>3</sup> / **0,30 ng/m<sup>3</sup>** / 0,15 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.3b:** NO<sub>2</sub> – 47 µg/m<sup>3</sup> / **5,1 µg/m<sup>3</sup>** / 6,0 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta tunelová**) PM<sub>10</sub> – 52 µg/m<sup>3</sup> / **9,3 µg/m<sup>3</sup>** / 6,3 µg/m<sup>3</sup>;  
**2050** PM<sub>2,5</sub> – 15,9 µg/m<sup>3</sup> / **2,6 µg/m<sup>3</sup>** / 1,9 µg/m<sup>3</sup>.  
B(a)P – 1,90 ng/m<sup>3</sup> / **0,29 ng/m<sup>3</sup>** / 0,21 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.3c:** NO<sub>2</sub> – 5,8 µg/m<sup>3</sup> / **5,1 µg/m<sup>3</sup>** / 3,8 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta zahĺobená**)PM<sub>10</sub> – 13,5 µg/m<sup>3</sup> / **9,6 µg/m<sup>3</sup>** / 5,4 µg/m<sup>3</sup>;  
**2050** PM<sub>2,5</sub> – 3,7 µg/m<sup>3</sup> / **2,7 µg/m<sup>3</sup>** / 1,5 µg/m<sup>3</sup>;  
B(a)P – 0,35 ng/m<sup>3</sup> / **0,30 ng/m<sup>3</sup>** / 0,15 ng/m<sup>3</sup>;

**Výpočtový stav E.3d:** NO<sub>2</sub> – 47 µg/m<sup>3</sup> / **5,2 µg/m<sup>3</sup>** / 6,1 µg/m<sup>3</sup>;  
(**varianta tunelová**) PM<sub>10</sub> – 50 µg/m<sup>3</sup> / **9,2 µg/m<sup>3</sup>** / 6,2 µg/m<sup>3</sup>;  
**2050** PM<sub>2,5</sub> – 15,5 µg/m<sup>3</sup> / **2,6 µg/m<sup>3</sup>** / 1,8 µg/m<sup>3</sup>.  
B(a)P – 1,87 ng/m<sup>3</sup> / **0,29 ng/m<sup>3</sup>** / 0,21 ng/m<sup>3</sup>.



Z hlediska prostorového rozložení imisních koncentrací znečišťujících látek lze nárůsty imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek očekávat v případě zahloubené varianty podél celé trasy záměru s nejvyššími nárůsty v úseku MÚK Vinoř – MÚK Satalice a v případě tunelové varianty pak zejména v blízkém okolí portálů tunelů, nejvyšší nárůsty byly identifikovány v blízkosti portálů tunelu Vinoř (mimo obytnou zástavbu, podélné větrání bez VZT výdechů). Naopak pokles imisní zátěže byl ve všech výpočtových stavech zaznamenán podél komunikací Novopacká, Kbelská a Cínovecká (např. u ročních koncentrací  $\text{NO}_2$  se jedná o pokles až o  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , u průměrných ročních koncentrací  $\text{PM}_{10}$  pokles až o  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

#### Rok 2030 – plnění imisních limitů (provoz):

Imisní limity pro průměrné roční koncentrace  **$\text{NO}_2$  i benzenu** mají být plněny téměř ve všech výpočtových stavech v **celé výpočtové oblasti** - výjimku tvoří zcela lokální překročení v těsné blízkosti jižního portálu tunelu Vinoř u tunelové varianty.

U zahloubené varianty je překročení imisního limitu **průměrných ročních koncentrací  $\text{PM}_{10}$**  očekáváno v prostoru MÚK Satalice (mimo obytnou zástavbu), u tunelové varianty pak v blízkosti portálů tunelů (ve všech případech mimo obytnou zástavbu). Překročení imisního limitu **krátkodobých koncentrací  $\text{PM}_{10}$**  bylo zjištěno v mírně širší oblasti podél stávající části PO D0 510 oproti stavu bez záměru a nově i podél části hodnocené komunikace (mimo obytnou zástavbu).

U **průměrných ročních koncentrací  $\text{PM}_{2,5}$**  bylo ve výpočtových stavech u zahloubené varianty zjištěno překročení imisního limitu tohoto polutantu ve stejných lokalitách, jako v počítaných výchozích stavech, u tunelové varianty navíc u portálů tunelů Vinoř a Třeboradice (vždy mimo obytnou zástavbu).

Z hlediska plnění imisních limitů se jako problematické jeví zejména plnění imisního limitu **B(a)P**, jelikož překročení imisního limitu uvedeného polutantu bylo v širším řešeném území záměru zjištěno v obou posuzovaných scénářích (C, D) již ve výchozím stavu výhledu k roku 2030 – bez realizace záměru. V případě **průměrných ročních koncentrací B(a)P** bylo u zahloubené varianty vypočteno mírné rozšíření oblastí s nadlimitním zatížením, oproti výchozímu stavu (zejména oblastí mimo hl. m. Prahu – okolí Přezletic, Podolanky, Jenštejna), v případě tunelové varianty je rozšíření nadlimitně zasažených oblastí patrné rovněž mimo území hl. m. Prahy (Přezletice, Jenštejn), zcela lokálně pak u portálů tunelů.

#### Rok 2050 – plnění imisních limitů (provoz):

Imisní limity pro **roční imisní koncentrace  $\text{NO}_2$  i benzenu** mají být plněny ve všech výpočtových stavech v celé výpočtové oblasti.

Překročení imisního limitu pro **průměrné roční koncentrace  $\text{PM}_{10}$**  bylo vypočteno pro zahloubenou variantu podél Olomoucké, podél D0 510, v prostoru MÚK Satalice a v oblasti v okolí Chlumecké, ve variantě tunelové pak u lokálně i v blízkosti portálů tunelů (vždy mimo obytnou zástavbu). Vypočteno bylo překročení imisního limitu **denních koncentrací  $\text{PM}_{10}$** ,

a to u varianty zahlužené podél dopravně významně zatížených komunikací, tvořících základní dopravní skelet města, tj. Olomoucké, D0 510, Chlumecké, Novopacké, Cínovecké i částí úseků posuzované D0 520, u tunelové varianty navíc ještě v blízkém okolí portálů tunelů, přičemž v nadlimitním pásmu se mají nacházet i okrajové obytné objekty při uvedených komunikacích v oblasti Černého Mostu a Horních Počernic, v případě tunelové varianty i okraje Třeboradic a Vinoře (okolí portálů tunelů).

Překročení imisního limitu **ročních imisních koncentrací PM<sub>2,5</sub>** bylo zjištěno v obou variantách v nejbližším okolí komunikace Olomoucké, ve variantě tunelové pak i v blízkosti portálů tunelu Vinoř (mimo obytnou zástavbu).

U **průměrných ročních koncentrací B(a)P** u zahlužených variant bylo na území hl. m. Prahy překročení imisního limitu pro tento polutant vypočteno zcela lokálně podél úseku D0 510, u tunelové varianty zcela lokálně v blízkosti portálů tunelů (mimo obytnou zástavbu).

V rozptylové studii byl hodnocen vliv stavebních prací na imisní situaci v okolí stavby, a to pro krátkodobé imisní charakteristiky NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>. Vyhodnocení vlivu stavebních prací bylo provedeno ve vybraných dílčích úsecích stavby (6 oblastí) ve vztahu ke stávající obytné zástavbě (53 referenčních bodů).

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že vlivem realizace stavby může u nejbližší obytné zástavby dojít překračování imisního limitu denních koncentrací PM<sub>10</sub> (příspěvky k denním koncentracím PM<sub>10</sub> až 36 µg/m<sup>3</sup>, a to bez aplikace dodatečných opatření (nejvíce exponované objekty obytné zástavby jsou na území hl. města Prahy situovány na okraji Březiněvsi, Třeboradic a Vinoře. Překračování hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> není predikováno.

Pro minimalizaci vlivů realizace stavby na kvalitu ovzduší (zejména v rámci zemních prací při výstavbě zemních valů) je v RS zdůrazněna nutnost realizace základních opatření, která jsou v RS uvedena v bodu 5.9.1. pro další redukci imisních dopadů u nejbližší obytné zástavby pak i doprovodná opatření specifikovaná v bodě 5.9.2. Při aplikaci a důsledném dodržování uvedených opatření zpracovatel RS očekává u obytné zástavby plnění příslušných imisních limitů. Skutečné imisní příspěvky budou závislé na aktuálních meteorologických podmínkách v průběhu výstavby a způsobu jejího provedení. Vypočtené imisní příspěvky reprezentují vliv stavebních prací bez zohlednění opatření na minimalizaci prašnosti.

Dále v RS k problematice realizace záměru konstatováno, že v případě kumulace vlivů výstavby dalších záměrů v okolí (např. D0 519) by bylo vhodné v dalších stupních přípravy těchto staveb koordinovat a následně zajistit, aby zemní práce, tj. činnosti nejvíce zatěžující ovzduší, neprobíhaly u obou staveb současně.

S ohledem na zjištěné příspěvky k průměrným ročním koncentracím B(a)P vyšší než 1 % imisního limitu v oblastech s koncentracemi na hranici imisního limitu pro tento polutant či nad ní (dle čtverců ČHMÚ) je součástí předložené dokumentace i studie vyhodnocení možnosti uplatnění „Opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší“ – zpravoval

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. v červnu 2023, přičemž studie se věnuje nalezení takové kombinace opatření (opatření k redukcí příspěvků v rámci návrhu např. trasy, technologie + kompenzační opatření), která umožní dosáhnout redukce imisní zátěže v lokalitách, kde má docházet k překročení imisního limitu (vazba na ustanovení § 11 odst. 5 a 6 zákona o ochraně ovzduší). Na území hl. města Prahy se jedná o lokalitu Vinoř (+ Přezletice, Podolanka Jenštejn – území Středočeského kraje) a lokalitu zahrnující část Černého Mostu a Horních Počernic (oblast mimo stavbu D0 520). V rámci studie byla posuzována konkrétní opatření včetně jejich lokalizace a provedení. Jedná se však o modelovou studii, která prezentuje možné řešení předmětné problematiky, v žádném případě však není předkládán konečný či závazný výčet opatření. Z výsledků provedené studie vyplývá následující řešení:

- V oblasti zástavby Horních Počernic a Černého Mostu byla posuzována výsadba vegetačních bariér podél D0. Při dostatečné výšce bariéry (uvažováno cca 20 m, šířka 20 m, hustota 90 %, podíl jehličnanů 90 %) je tímto opatřením možné dosáhnout snížení imisních příspěvků záměru (D0 520) v obytné zástavbě pod  $0,01 \text{ ng/m}^3$ .
- V oblasti Vinoř - Přezletice – Podolanka – Jenštejn – je navržena optimalizace polohy tunelu Vinoř vůči obytné zástavbě, odvětrání portálů bez vzduchotechnických výduchů (prodloužení tunelů ve směru k MÚK Přezletice a zkrácení tunelu v jeho jižní části, případně povrchové překrytí části trasy). Optimalizace polohy tunelu by měla být doplněna výsadbou sídelní zeleně (potřebný rozsah výsadeb se podle zvoleného druhu má pohybovat v rozpětí 50 – 137 ks stromů, případně  $617 \text{ m}^2$  keřů (růže). Jako alternativu je možné zvážit i obměnu topných systémů v domácnostech.

Po prostudování předložené dokumentace záměru a dalších souvisejících podkladových materiálů orgán ochrany ovzduší konstatuje, že tunelová varianta za předpokladu optimalizace polohy a délky tunelu Vinoř ve vztahu k obytné zástavbě se jeví z hlediska dopadů na obytnou zástavbu jako mírně příznivější než varianta zahloubená. Realizaci zahloubené varianty lze považovat za vhodnější v oblastech, kde je trasa komunikace vedena v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby a plnění imisních limitů u obytné zástavby je tak dosaženo i pro tuto variantu.

V dalších fázích přípravy stavby však orgán ochrany ovzduší OCP MHMP požaduje k opatřením navrženým v bodu D.IV. Dokumentace doplnit následující opatření:

- Za předpokladu volby odvětrání tunelu Vinoř VZT výduchy požadujeme optimalizovat polohu a výšku výduchů ve vztahu k obytné zástavbě (Vinoře) tak, aby obytná zástavba byla ovlivněna v co nejnižší míře.
- V rámci optimalizace tunelu Vinoř požadujeme zohlednit i dopady na jihovýchodní část obce Vinoř tak, aby dopady provozu i na tuto část obce Vinoř byly minimalizovány.
- V závislosti na aktuálním stavu kvality ovzduší v řešené oblasti a navrženého technologického řešení záměru požadujeme navrhnout opatření k minimalizaci dopadů na

- obytnou zástavbu v okolí záměru, a to nad rámec kompenzačních opatření ve smyslu ustanovení § 11 zákona o ochraně ovzduší (např. výsadba izolační či sídelní zeleně).
- V projektu ZOV bude nezbytné v souvislosti se zpřesněním technologických parametrů záměru a v souladu s Akčním plánem k Programu zlepšování kvality ovzduší PZKO 2020+, Aglomerace Praha CZ01, Druhá část – Podpůrná opatření, který schválila Rada HMP usnesením č. 2529 ze dne 19.9.2022, jehož cílem je dosažení imisních limitů na celém území aglomerace a jejich trvalé udržení, zohlednit opatření k minimalizaci negativních dopadů realizace záměru na ovzduší v okolí návrhem dalších opatření doporučených v metodickém pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností ze září roku 2019.

#### **5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**

Ing. Lubor Smejtek, tel.: 236 004 235, e-mail: lubor.smejtek@praha.eu

Záměrem „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ budou dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny. V rámci dokumentace EIA jsou oproti oznámení záměru podrobně zpracovány hodnověrné přírodovědné průzkumy, migrační studie, hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz a dendrologický průzkum, přičemž tyto dílčí studie jsou vyhodnoceny v rámci hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v pl. znění, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.

K vyhodnocení předpokládaných dopadů záměru (v obou variantách) na biologickou rozmanitost a zájmy ochrany přírody v rámci dokumentace EIA nemáme věcné připomínky.

#### **6. Z hlediska myslivosti:**

Ing. Milan Fink, tel.: 236 004 237, e-mail: milan.fink@praha.eu

Orgánu státní správy myslivosti odboru ochrany prostředí MHMP byla předložena dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměru „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“ (dále jen „dokumentace“). Stavba D0 520 je severovýchodním segmentem Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy). Jedná se o šestipruhovou, směrově rozdělenou dálnici. Celková délka posuzovaného úseku Březiněves - Satalice činí 13,643 km. Záměr propojuje další plánovaný úsek Pražského okruhu, stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves, s již provozovanou stavbou D0 510 Satalice - Běchovice. Dojde tak k přímému propojení dálnice D8 s dálnicí D10. Začátek stavby je v mimoúrovňové křižovatce Březiněves. MÚK Březiněves je součástí záměru v dílčí podobě, která umožňuje samostatnou provozuschopnost záměru bez vazby na stavbu D0 519. Konec záměru bude napojen na již zrealizovanou MÚK Satalice. Z původních tří variant zvažovaných ve fázi oznámení záměru byla vyřazena varianta č. 1, která byla navržena víceméně po terénu v mírných zářezech nebo v násypech. V dokumentaci jsou tak nyní řešeny zbývající 2 varianty,

a to var. „zahlobená“ a var. „tunelová“. Obě varianty jsou navrhovány ve stabilizovaném koridoru se stejnou stopou, ale rozdílně vedenou niveletou. Na hlavní trase D0 520 je navrženo 5 mimoúrovňových křižovatek. V případě varianty zahlobené je navrženo 28 mostních objektů. Varianta tunelová zahrnuje 24 mostních objektů a 3 tunelové úseky (tunel Třeboradice o délce 1 330 m, tunel Veleň - 1 000 m a tunel Vinoř – 2 710 m).

Záměr se dotýká a bude mít vliv na honitby „Satalice-Vinoř“ a „Letňany“, u nichž je místně příslušný orgán státní správy myslivosti OCP MHMP. Dále se dotýká honiteb „Veleň“ a „Radonice“, kde je příslušným orgánem státní správy myslivosti Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

Nová komunikace D0 520 vytvoří v území nový dělicí prvek. Technické řešení záměru nicméně zachová částečnou prostupnost přirozených migračních směrů pod mosty nad údolími vodotečí. Ve variantě tunelové je bariérový efekt stavby snížen rovněž třemi tunelovými úseky. Analýzou migrace zvěře, migračních koridorů stávajících a zachovaných po realizaci stavby a celkového vyhodnocení migrační prostupnosti stavby se zabývá příložená Migrační studie, kterou zpracoval [REDAKCE] prosinci 2022. Dle studie je oblast dotčená stavbou méně významnou, bez výskytu velkých savců (jelen, rys, vlk, los, medvěd), ale s pravidelným výskytem smce obecného a prasete divokého. Mezi nejvýznamnější migrační profily patří: údolí Třeboradického potoka, údolí Mratínského potoka a údolí Ctěnického a Vinořského potoka včetně navazujícího úseku až do km cca 57,000. Studií byly zhodnoceny primární stavební objekty (SO), a to stran zajištění prostupnosti území pro organismy včetně zhodnocení jejich technického migračního potenciálu, tedy schopnosti převádět živočichy přes komunikaci. Dále byla navržena opatření pro zlepšení migračního potenciálu těchto objektů. Jako zásadnější změny stran podoby plánovaných stavebních objektů (dále jen SO) jsou navrženy v případě zahlobené varianty: zkapacitnění SO 229 nadjezdu na polní cestě v km 54,828; výrazné zkapacitnění SO 230 – nadjezdu na polní cestě do podoby sdruženého objektu parametrů ekoduktu a upuštění od realizace SO 233 – nadjezdu pro biokoridor. Pro tunelovou variantu je navrženo zkapacitnění SO 229 nadjezdu na polní cestě v km 54,828 a upuštění od realizace SO 233 – nadjezdu pro biokoridor. Pro zajištění prostupnosti krajiny pro živočichy v souvislosti s výstavbou a provozem liniové stavby je dále nutné migrační objekty kombinovat s dalšími opatřeními, zejména naváděcími prvky v podobě oplocení, trvalých bariér a vegetačních úprav. Závěrem studie uvádí, že i při realizaci navrhovaných opatření bude propustnost krajiny realizací záměru pro živočichy snížena. Při důsledné aplikaci všech studií navrhovaných opatření však bude významně snížena mortalita živočichů dopravou a bude zachováno alespoň částečné propojení biotopů, resp. populací zde se vyskytujících živočichů.

Z hlediska honiteb a životních podmínek zvěře se jeví jako vhodnější varianta tunelová.

### **7. Z hlediska ochrany vod:**

Ing. Jana Soukupová, tel.: 236 004 239, e-mail: jana.soukupova@praha.eu

Předmětem posuzované dokumentace (PRAGOPROJEKT, a.s.; [REDACTED])

je záměr „D0, stavba 520 Březiněves - Satalice“. Jedná se o severovýchodní segment Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), který má propojit plánovaný úsek D0 519 Suchdol - Březiněves s již provozovanou stavbou D0 510 Satalice - Běchovice. Dojde tak k přímému propojení dálnic D8 a D10. Stavba je umístěna na území hlavního města Prahy v k.ú. Ďáblice, Březiněves, Třeboradice, Miškovice, Vinoř, Satalice a Horní Počernice a na území Středočeského kraje v k.ú. Zdiby, Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice u Prahy a Popovice u Brandýsa nad Labem. Řešeny jsou dvě aktivní varianty se stejnou stopou, ale rozdílně vedenou niveletou. Na základě závěru zjišťovacího řízení bylo optimalizováno technické řešení záměru pro zahloubenou variantu (varianta 2 dle Oznámení) a tunelovou variantu (varianta 3 dle Oznámení.) Povrchová varianta (varianta 1 dle Oznámení) již není uvažována. Navržena je šestipruhová dálnice kategorie D34/100 s rozšířeným středovým dělicím pásem v celkové délce 13,643 km. Na hlavní trase D0 520 je navrženo 5 mimoúrovňových křižovatek (MÚK Březiněves, MÚK Třeboradice, MÚK Přezletice, MÚK Vinoř a MÚK Satalice) a dle vedení nivelety je variantně navrženo 24 či 28 mostních objektů. Varianta tunelová zahrnuje též 3 tunelové úseky (tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel Vinoř).

Stavba se dotýká Třeboradického potoka a jeho přítoků, údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice, Ctěnického potoka a údolí Vinořského potoka s ČOV Vinoř. Trasa prochází přes několik lokalit, které jsou stanovenými záplavovými územími výše uvedených vodotečí. Tuto skutečnost je nutné zohlednit zejména při návrhu mostních konstrukcí a při samotném provádění stavby. Dále stavba zahrnuje vyvolané úpravy vodních toků (Třeboradický potok a jeho 3 přítoky, Vinořský potok) a přeložky inženýrských sítí včetně vodovodního přivaděče DN 1600 z úpravny vody v Káraném.

#### Způsob odvodnění:

Veškeré srážkové vody z navržené stavby budou zachyceny a odvedeny do nejbližšího vhodného recipientu. Vody ze zpevněných ploch nebudou volně rozptýlovány do terénu. Odvodnění vozovky komunikace je navrženo řešit pomocí dešťové kanalizace, do které budou svedeny pouze vody z povrchu zpevněné části komunikace. Dešťové kanalizace budou vedeny ve středovém dělicím pásu komunikace. Srážkové vody z přilehlého povodí nebudou zaústěny do silničních kanalizací a budou zachytávány do silničních vsakovacích příkopů, případně nadžárezových příkopů a odváděny do nejbližších recipientů. Příkopy pod násypy budou nezpevněné nebo zpevněné betonovými tvárnicemi uloženými do šterkopísku, aby bylo umožněno zasakování. Systém odvodnění je rozdělen na celkem 10 úseků, ze kterých vody odtékají vždy do jednoho místa (jedné vodoteče). Před zaústěním dálničních kanalizací do jednotlivých recipientů je vždy navrženo havarijní zařízení v podobě dešťových usazovacích nádrží (DUN) s odlučovačem

lehkých kapalin, a zařízení na snížení kulminačních odtoků – retenční nádrž (RN). Pro odvodnění jsou navrženy jak ražené odvodňovací štoly, tak klasické hloubené dešťové kanalizace (v tunelové variantě v násobně větším rozsahu). Odtok z retenčních nádrží na dešťové kanalizaci je navržen tak, aby při kritickém dešti nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů oproti současnému stavu. Navrženým řešením by tak měly být dotčené vodní toky ochráněny před navýšením průtoků i před znečištěním nerozpuštěnými látkami, ropnými látkami, příp. chloridy ze zimní údržby komunikací.

Technologické vody budou vznikat pouze u tunelové varianty v souvislosti s provozem tunelů (čištění, požární zásahy). Vody z vozovky budou odváděny šterbinovými žlaby do záchytné jímky, odkud budou vyváženy k finální likvidaci.

V rámci doplňujícího geotechnického průzkumu byly prověřeny podmínky pro vsakování srážkových vod na lokalitě. Z výsledků vsakovacích zkoušek provedených v místech uvažovaných retenčních nádrží vyplývá, že podmínky pro vsakování jsou podmíněčně vhodné, místně vhodné. Výsledky vsakovacích zkoušek budou promítnuty do technického řešení v navazující projektové přípravě záměru s důrazem na zadržování vody v krajině.

Dokumentace v závěru kapitoly D.1.4 – „Vlivy na povrchové a podzemní vody“ uvádí, že realizace záměru přinese v obou variantách negativní dopady na podzemní i povrchové vody. Akceptovatelnost obou variant je možné zajistit přijetím příslušných opatření k zamezení, snížení a kompenzaci vlivů.

**S ohledem na rozsah a charakter záměru a nejistoty v míře ovlivnění povrchových a podzemních vod, které bude dle našeho názoru značné, požadujeme při posuzování záměru věnovat dostatečnou pozornost tomuto hledisku.**

Dále požadujeme, aby stavbou vyvolané výpadky provozu vodovodního přivaděče z úpravny vody v Káraném, ČOV Vinoř a ČOV Miškovice byly minimalizovány, případně aby bylo navrženo zajištění náhradního řešení při odstávce těchto staveb. V případě tunelové varianty a vedení tubusu tunelu pod areálem ČOV Vinoř požadujeme posouzení vlivu provádění tunelu na stavební objekty ČOV a navržení případných stabilizačních opatření, popřípadě lpo projednání s Pražskou vodohospodářskou společností, a.s., též změny stavby ČOV, které umožní realizaci tunelového úseku.

OCP MHMP upozorňuje, že:

- V ust. § 67 vodního zákona jsou uvedena omezení v záplavových územích, která je třeba zohlednit při umísťování, povolování a provádění staveb v těchto územích.
- Pro období výstavby je nutné vypracovat povodňový plán.
- Navržené úpravy vodotečí a odvádění srážkových vod do těchto vodních toků je nutné projednat s jejich správci.

- Pro období výstavby na uceleném provozním území stavby velkého rozsahu je nutné vypracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a předložit jej ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

v z. Ing. Marie Beranová

**Ing. Jana Cibulková**

vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

podepsáno elektronicky



## **Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

Změnou datového formátu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument byl podepsán kvalifikovaným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 22.12.2023 21:39:19.

Kvalifikovaný elektronický podpis byl shledán platným, dokument nebyl změněn a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů k datu 14.12.2023 6:49:42. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu 566DFCF4, kvalifikovaný certifikát byl vydán kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru ACAeID3.2 - Issuing Certificate, eIdentity a.s. pro podepisující osobu Marie Beranová, Hlavní město Praha.

Elektronický podpis byl označen kvalifikovaným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru. Platnost časového razítka byla ověřena dne 22.12.2023 21:39:19.

Kvalifikované elektronické časové razítko bylo shledáno platným, dokument nebyl změněn a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů k datu 14.12.2023 5:59:05. Údaje o časovém razítku: datum a čas 13.12.2023 16:02:36, číslo kvalifikovaného časového razítka 00B8BD66, kvalifikované časové razítko bylo vydáno kvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru I.CA TSA CA/RSA 06/2022, První certifikační autorita, a.s..

**Typ vstupního dokumentu:** .PDF

**Otisk souboru:** 9CE52C2F23F5A017FB811767A47C6A581C35C561B13AF856060F723180F2EA32

**Použitý algoritmus:** SHA256\_SBB 2.16.840.1.101.3.4.2.1

### **Subjekt, který změnu formátu dokumentu provedl:**

Hlavní město PRAHA, Mariánské nám. 2, 11000 PRAHA 1

### **Datum vyhotovení ověřovací doložky:**

22.12.2023

### **Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

Benátská Klára Mgr.