

Praha dne 8. dubna 2026
Č. j.: MZP/2026/910/689
Vyřizuje: Ing. Páclová Imlaufová
Tel.: 267 122 884
E-mail: lucie.paclova@mzp.gov.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“)

Závazná část

Název záměru:

D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy v kategorii D33,5/130, kdy dochází k celkovému rozšíření vozovky o cca 8 m (cca 4 m v každém směru).

Počátek stavby je v provozním staničení km 0,000, což odpovídá přibližně 0,100 km od konce připojovacího pruhu budoucí MÚK Zdiby v upravené podobě. Konec stavby je ve staničení km 18,000, tedy v prostoru MÚK Nová Ves. Celková délka záměru je 18,0 km.

Součástí záměru je úprava dvou mimoúrovňových křižovatek MÚK Úžice a MÚK Nová Ves. Na řešené části dálnice D8 se nachází 21 mostních objektů a 4 propustky. Za dominantní jsou považovány zejména mostní objekty přes Vltavu a Bakovský potok (mosty č. D8-019, D8-021). Předmětem úprav je také přestavba související místní komunikace K Dálnici v obci Panenské Břežany.

Záměr je předkládán v úseku staničení 0,000 – 16,500 jako invariantní. V úseku 16,500 – 18,000 je řešen ve dvou variantách – varianta Úsporná a varianta Velkorysá, které se mezi sebou liší technickým řešením úseků s mosty přes

Bakovský potok a řeku Vltavu (rekonstrukce mostních objektů nebo demolice a výstavba nových mostních objektů).

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

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

Umístění záměru:

kraj: Středočeský

obec: Klecany, Sedlec, Klíčany, Panenské Břežany, Odolena Voda, Postřižín, Kozomín, Úžice, Zlosyň, Všestudy, Nová Ves

k. ú.: Klecany, Sedlec u Líbeznic, Klíčany, Panenské Břežany, Dolínek, Odolena Voda, Postřižín, Kozomín, Úžice u Kralup nad Vltavou, Zlosyň, Všestudy u Veltrus, Dušníky nad Vltavou, Nové Ouholice, Vepřek, Nová Ves u Nelahozevsi

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

IČ oznamovatele: 65993390

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

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

„D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“

v obou předložených variantách.

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

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:**I. Podmínky pro fázi přípravy záměru**

- 1) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, aktualizovat dopravní prognózu řešeného území. Dopravní prognózu zpracovat dle následujících požadavků:
 - a) Zohlednit posledně zveřejněné výsledky celostátního sčítání dopravy a současně plánované dopravní stavby a rozvojové záměry v širším území, jejichž realizace bude v době aktualizace dopravního modelu relevantní.
 - b) Vypracovat variantně pro výhledový stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v dopravním zatížení území vyvolaná záměrem.
- 2) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, aktualizovat rozptylovou studii, která bude zohledňovat výstupy aktualizované dopravní prognózy (viz podmínka č. 1 tohoto stanoviska). V rámci aktualizace rozptylové studie zároveň zohlednit následující požadavky:
 - a) Modelové výpočty pro fázi provozu vypracovat variantně pro výhledový stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v imisním zatížení území vyvolaná záměrem.
 - b) V textové části rozptylové studie uvést vstupní parametry, které mají rozhodující vliv na výši emisí z dopravy (např. příslušný rok dynamické skladby vozového parku, uvažovaná plynulost dopravy apod.).
 - c) Zahrnout návrh opatření i pro fázi výstavby, která následně zohlednit v zásadách organizace výstavby.
- 3) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, aktualizovat hlukovou studii, která bude zohledňovat výstupy aktualizované dopravní prognózy (viz podmínka č. 1 tohoto stanoviska). V rámci aktualizované hlukové studie zároveň zohlednit následující požadavky:
 - a) Modelové výpočty pro fázi provozu vypracovat variantně pro výhledový stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v hlukovém zatížení území vyvolaná záměrem.
 - b) Výpočtový model validovat (kalibrovat) na základě provedeného měření hluku. Výběr měřících míst pro potřeby hlukové studie konzultovat s příslušnou krajskou hygienickou stanicí.
 - c) Návrh protihlukových opatření podél řešeného úseku dálnice D8 bude odpovídat minimálně rozsahu stávajících protihlukových stěn.
 - d) Materiálové složení transparentních protihlukových stěn (např. na mostních objektech) bude současně plnit funkci bariéry proti kolizi ptáků s vozidly s využitím TP 104 Protihlukové clony pozemních komunikací.

- e) Zahrnout návrh opatření i pro fázi výstavby, která následně zohlednit v zásadách organizace výstavby.
 - f) U výpočtového bodu „Klecany, Zdibsko 499“ finalizovat návrh vhodného protihlukového opatření, které u tohoto objektu zajistí plnění příslušných hygienických hlukových limitů.
- 4) V rámci zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“) zapracovat následující opatření pro výstavbu záměru, zejména ve vztahu k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo:
- a) Zařízení staveniště a přístupové komunikace k nim, deponie zeminy a ornice neumísťovat do blízkosti obytné ani rekreační zástavby, využívat clonících schopností stávající vegetace.
 - b) Objízdne trasy volit tak, aby vlivy z dopravy zatěžovaly dotčená zastavěná území sídel co nejméně, přednostně využívat komunikace mimo obytnou zástavbu. Zpracovat plán objízdnych tras pro úplné uzavírky dopravy na silnicích nižších tříd, kde bude probíhat přestavba dálničních podjezdů nebo nadjezdů.
 - c) Demolici současných protihlukových stěn a realizaci nových protihlukových opatření plánovat v harmonogramu stavebních prací tak, aby doba, po kterou bude nejbližší zástavba zcela nechráněna před hlukovou emisí, byla co nejkratší.
 - d) Pro staveništní dopravu i zařízení staveniště přednostně využívat ten jízdní pás dálnice, který bude podléhat rekonstrukci. Pomocí dopravně inženýrských opatření zajistit maximální plynulost dopravy v druhém jízdním pásu, který bude sloužit běžné dopravě.
 - e) Pro staveništní dopravu, která bude probíhat mimo současnou trasu dálnice, přednostně využívat stávající cestní síť, vyloučit nebo minimalizovat průjezd staveništní dopravy přes obydlená území.
 - f) Přestavbu dálničních podjezdů a nadjezdů navrhnout tak, aby v každém mezikřížovatkovém úseku byla vždy zajištěna alespoň jedna možnost bezpečného překonání tělesa dálnice pro zajištění přístupů do sousedních sídel a byl tím minimalizován vznik dopravních kongescí na silnicích nižších tříd nebo na MÚK jako uzlových bodech.
 - g) Hlukově významné stavební práce provádět přednostně v denní době. V noční době provádět pouze nezbytné typy prací spojené např. se snášením a osazováním nosných konstrukcí dálničních nadjezdů, tzn. stavební práce, které by v denní době mohly být spojeny s kolapsem dopravy v území.
 - h) V případě nočních uzavírek dálnice realizovat tyto uzavírky co možná nejkratší, aby nedocházelo k ovlivnění obytné zástavby okolo silnic nižších tříd, kterými povedou objízdne trasy. Preferovat uzavírky na jednu noc pro jeden dálniční nadjezd. Současně prověřit možnosti nočních uzavírek v období zákazů jízdy kamionů z důvodu minimalizace ovlivnění obytné zástavby okolo objízdnych tras těžkou nákladní dopravu.
 - i) V případě demolice mostů D8-019 a D8-021 přes Vltavu a Bakovský potok (varianta Velkorysá) na úseku 2 navrhnout organizaci demolice a výstavby s ohledem na

ochranu přírody a krajiny, nezhoršení odtokových poměrů na obou vodních tocích a ochranu obyvatel Vepřku, Nových Ouholic a Nové Vsi před negativními vlivy z výstavby.

- j) Provéřit možnosti využití železniční tratě č. 092 Neratovice – Kralupy (dotčený mezistaniční úsek Chvatěruby – Úžice) a blízkých odstavných kolejí pro odvoz přebytečné výkopové zeminy a odpadu z demolic z prostoru stavby a tím snížit intenzitu staveništní dopravy na související silniční síti (úsek 2).
- 5) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpřesnit vodohospodářské řešení stavby v souladu s návrhem opatření uvedených ve Vodohospodářské studii (AFRY CZ s.r.o., 08/2023). V rámci vodohospodářského řešení stavby zohlednit zejména následující požadavky:
- a) Nenavyšovat stávající regulovaný odtok ze stávajících nádrží do recipientu.
 - b) Aktualizovat odběry vzorků z vodních toků dle Vodohospodářské studie, které budou recipientem regulovaného odtoku z retenčních nádrží a dešťových usazovacích nádrží. Na základě výsledků rozborů navrhnout odpovídající vodohospodářské řešení se zaměřením na minimalizaci dopadů zimní údržby na jakost vod.
 - c) V případě potřeby odvodnění části dálnice D8 do Postřižínského potoka prověřit jeho průtočnou kapacitu, a to vzhledem k jeho předpokládané naplněné kapacitě v důsledku odvádění srážkových vod z dalších areálů v jeho blízkosti (rozhraní úseků 1 a 2).
 - d) Při návrhu odvodnění dálnice D8 na úseku 1 do Černavky a Dolnopostržižského potoka prověřit jejich kapacitní možnosti v důsledku odvádění srážkových vod z dalších areálů v jejich blízkosti.
 - e) Při návrhu odvodnění dálnice D8 zohlednit soudobé systémy odvodnění průmyslové zóny Úžice do nejbližších vodních toků.
 - f) V místě navržených stavebních objektů pro vsak provést vsakovací zkoušky. V rámci podpory vsakování prověřit využití zatravněných příkopů doplněných o mělce vedený podpovrchový drenážní systém v úsecích záměru s vhodnými podmínkami pro zasakování.
 - g) Retenční nádrže a dešťové usazovací nádrže navrhovat tak, aby nepředstavovaly pasti pro živočichy.
 - h) Provéřit řešení zvětšeného akumulčního prostoru retenčních nádrží se stálým nadržením (úsek 1 - Černavka, úsek 2 - Mlýnský potok). Z míst, kde je to technicky alespoň částečně reálné, odvádět vody do vícevodného vodního toku a snížit tak negativní vliv na jakost povrchových vod v důsledku zimní údržby (Dolnopostržižský potok).
 - i) Celkové vodohospodářské řešení záměru koordinovat s navazujícím záměrem „D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály“ tak, aby nedošlo k nežádoucímu ovlivnění odtokových poměrů v území.

- 6) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, vypracovat havarijný plán stavby. Pro stavební objekty ohrožené povodní vypracovat povodňový plán stavby. Havarijný a povodňový plán zpracovat alespoň v obecné rovině, která bude závazná pro zhotovitele stavby, před zahájením realizace záměru budou tyto dokumenty aktualizovány.
- 7) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, navrhnout takové úpravy vodních toků v místě křížení s dálnicí D8 (mosty a propustky), které nezhorší odtokové poměry v území. Preferovat naopak zlepšení odtokových poměrů dostatečně kapacitním návrhem koryta vodoteče. Zvláštní pozornost věnovat mostnímu objektu D8-019 (most přes Vltavu na úseku 2), mostnímu objektu D8-018 (most přes silnici III/10151 Všestudy – Dušníky na úseku 2), mostnímu objektu D8-009 (most přes Postřižínský potok na úseku 2) a mostnímu objektu D8-021 (most přes Bakovský potok). Při návrhu mostních objektů zohlednit následující opatření:
- Mostní objekty v navazující projekční přípravě prověřit z hlediska kapacity průtočného profilu při povodni, a to v souladu s ČSN 73 6201 pro Q_{100} nebo historicky maximální povodeň.
 - Pro ověření návrhu parametrů mostu přes Vltavu vypracovat povodňový model, rozsah řešeného území předjednat se správcem povodí.
 - Dle výsledků z modelace rozlivu určit výslednou délku mostu D8-019 a také potřebu a rozsah inundačních mostů nebo možnosti řešení násypového tělesa dálnice mezi mosty D8-018 a D8-019.
- 8) V rámci zásad organizace výstavby, jestliže bude přistoupeno na úseku 2 k demolici mostů přes Vltavu (D8-019) a Bakovský potok (D8-021), navrhnout takový postup demolice obou mostních objektů a snášení vzniklého stavebního odpadu, aby nedošlo k poškození koryt obou vodních toků a kontaminaci povrchových vod. Bude-li vzniklý odpad z demolice snášen na pontony umístěné v řece Vltavě, zřídít na březích dočasné zařízení stavenišť pro překládku materiálu a zajistit maximální ochranu vodního toku před jeho znečištěním.
- 9) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, splnit následující opatření k ochraně půd:
- Stanovit přesný rozsah trvalých a dočasných záborů na základě zpřesněného technického řešení stavby a kvantifikovat rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF a PUPFL.
 - Minimalizovat dočasný zábor na nejcennějších půdách spadajících do I. a II. třídy ochrany ZPF a na lesních pozemcích.
 - Zpracovat pedologický průzkum a na jeho základě vypracovat bilanci skrývky kulturních vrstev půdy, včetně návrhu způsobu jejich hospodárného využití. Z důvodu zkrácení přepravních vzdáleností preferovat využití v místě a na zemědělských pozemcích v blízkosti záměru.

- d) Upřesnit nakládání s přebytky půdy podle bonity. Pro potřeby ohumusování dálničního tělesa prověřit využití půd průměrné a horší bonity (III. – V. třída ochrany). Půdy vysoké bonity (I. a II. třída ochrany) přednostně využít pro zemědělské účely, např. rozproštěním na blízké zemědělské pozemky.
 - e) Vypracovat podrobný návrh rekultivace ploch (technická a biologická rekultivace) dočasného záboru (manipulační pruhy, zařízení staveniště aj.), který zajistí navrácení dočasně ovlivněných ploch do původního stavu.
 - f) V rámci ZOV navrhnout plochy pro deponie skrývky ornice. Jestliže ornice nebude bezprostředně po skrývce využita mimo stavbu, bude navržen princip pro její dlouhodobé uskladnění, parametry deponie (sklony svahů a výška) a ochrana před zaplevelením, aby nedocházelo k její degradaci.
- 10) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, v zájmu ochrany přírody a krajiny, chráněných území a krajinného rázu splnit následující opatření:
- a) Minimalizovat rozsah trvalých a dočasných záborů stavby v plochách významných krajinných prvků, ÚSES, lesní i mimolesní zeleně a biotopů zvláště chráněných druhů.
 - b) Trvalé záboru stavby vymezit tak, aby bylo možné okolo dálnice D8 navrhnout nové vegetační úpravy, především v návaznosti na blízkost obytné zástavby. Do projektu vegetačních úprav zařadit místa křížení záměru s biokoridory ÚSES.
 - c) Zpracovat podrobný dendrologický průzkum. V maximální možné míře minimalizovat rozsah kácení dřevin, zejména potom zapojených a vzrostlých vegetačních úprav současného dálničního tělesa.
 - d) V rámci ZOV navrhnout zařízení staveniště a navazující přístupové komunikace v maximální možné míře mimo záplavová území, významné krajinné prvky, ÚSES, plochy lesní i mimolesní zeleně a biotopy zvláště chráněných druhů.
 - e) Za účelem ochrany krajinného rázu navrhnout takové architektonické řešení protihlukových stěn (PHS), které stavbu co nejšetrněji začlení do krajiny a bude současně citlivě reagovat na blízká zastavěná území při současném zajištění splnění hygienických limitů. Z vnější strany PHS realizovat vegetační úpravy pomocí popínavých rostlin.
- 11) V rámci dokumentace pro povolení záměru aktualizovat Biologické hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (HBH Projekt spol. s r. o., 08/2023). V rámci aktualizace biologického hodnocení finalizovat následující trvalá opatření pro minimalizaci vlivů na flóru a faunu uvedená v Biologickém hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (HBH Projekt spol. s r. o., 08/2023) a tato finální opatření respektovat v rámci detailní projektové přípravy záměru:
- a) V podmostích minimalizovat podíl zpevněných ploch (z důvodu co nejmenšího smyslového kontaktu živočichů s technickými prvky při podchodu dálnice). Podmostí Vltavy a Bakovského potoka je proto nutné ponechat nezpevněné, případně nutné zpevnění v podmostí překrýt vrstvou zeminy. Účelové cesty v podmostí estakády přes Vltavu by rovněž měly zůstat s přírodním povrchem – nežádoucí jsou cesty

- s asfaltovým nebo cemento-betonovým krytem. V případě zřízení trvalých komunikací je zde možné využít např. směsi kameniva a hlíny nebo mechanicky zpevněné kamenivo, případně mlatovou cestu z mineralizovaného betonu.
- b) Koryta a břehy toků nově neopevňovat, ponechat v přirozeném stavu. V odůvodněných případech je přípustné opevnění suchou kamennou rovnaninou nebo záhozem. Nově realizované mosty a propustky na drobných vodních tocích navrhnout tak, aby na obou březích zůstala suchá cesta o šířce min. 70 cm s překrytím zeminou.
 - c) Veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, sedimentační nádrže apod.) řešit tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy. Jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2 nebo musí být osazena úniková konstrukce nebo musí být tyto objekty zabezpečeny proti vniknutí živočichů. V rámci realizace záměru bude nutno v tomto smyslu zabezpečit nebo upravit též zařízení stávající dálnice, pokud by byla ponechána ve stávajícím technickém stavu (zejména dešťové usazovací nádrže s kolmými stěnami).
 - d) Z důvodu omezení mortality pozemních živočichů na dálnici navrhnout kvalitní oplocení dálnice:
 - i. Oplocení důkladně napojit na PHS, křídla mostů apod. Oplocení MÚK ukončit v místě napojení větví na kříženou komunikaci, zde zřídit místo bez dřevin s velkými balvany, které zvěři znesnadňují vstup do oploceného prostoru.
 - ii. Místa přechodu oplocení přes příkopy zaplotit pletivem anebo použít závěsné řetízky, dosahující až na dno příkopu.
 - iii. Za účelem omezení vnikání křečků polních a dalších drobných savců na dálnici je vhodné použít ve spodní části oplocení (aspoň do výšky 60 cm) pletivo s velikostí ok 1x1 cm. Mezi pletivem a terénem nesmí vznikat mezery, pletivo je vhodné vyvést mírně pod úroveň terénu a přikrýt vrstvou kameniva.
 - iv. Na místech pravidelného tahu obojživelníků oplocení doplnit o trvalé bariéry pro jejich navedení do migračního objektu. Dlouze oplocené úseky bez přerušení migračními objekty musí být vybaveny únikovými rampami pro živočichy.
 - e) Protihlukové stěny navrhnout z důvodů zamezení kolizí ptáků se stěnami buď neprůhledné, nebo průhledné s úpravou výplní proti nárazům ptáků dle TP 104 (např. kontrastní svislé proužky šířky 30 mm a osovou roztečí 100 mm). Využití průhledných PHS minimalizovat na nejmenší možnou míru.
 - f) Z důvodu ochrany prolétajících ptáků a netopýrů i z důvodu zmírnění rušení okolních biotopů osadit v těchto rizikových místech bariéry proti střetům s vozidly:
 - i. Mezi km 15,7 – 17,6 – úsek 2 (křížení prostoru Vltavských tůní a Vltavy) osadit oboustranné bariéry o výšce min. 4 m – buď pevné (PHS nebo jiný typ stěny), nebo z pletivové sítě o velikosti ok min. 2x2 cm (případně kombinace obojího). Do výšky minimálně 1,3 m musí být bariéry neprůhledné za účelem zmírnění světelného znečištění nivy Vltavy projíždějícími vozidly.
 - ii. Na pravé straně dálnice u obce Všestudy (úsek 2) umístit ochrannou pletivovou bariéru nebo souvislý pás keřů a stromů (o šíři min. 5 m), a to o stejné délce

a výšce jako bude rozsah plánované protihlukové stěny na levé straně dálnice. Jednostranné PHS na úrovni terénu podstatně zvyšují riziko střetů ptáků s vozidly na komunikacích, v této konkrétní lokalitě hnízdí mj. břehule říční.

- iii. V prostoru, kde se dálnice přibližuje k písčově Zlosyň (úsek 2 cca km 11,0–12,3, hnízdiště vlh a břehulí), provést v zářezu po obou stranách dálnice výsadby souvislého pásu keřů a stromů o dorůstné výšce minimálně 4,5 m nad úroveň vozovky. Účelem je zvednutí letové výšky ptáků do bezpečné výšky nad vozidly.
 - iv. Výše uvedená opatření neprovádět v místech s PHS, které převezmou danou funkci.
- g) Jako kompenzaci za zasažené biotopy koroptve polní, tůňka obecného a dalších druhů živočichů navrhnout realizaci ploch zeleně v agrární krajině v sousedství dálnice (ideálně mimo dálniční pozemek ve vzdálenosti vyšších desítek až stovek metrů). Mělo by se jednat o plochy či pásy travobylinných porostů s rozptýlenou výsadbou keřů a stromů (geograficky původní druhy), o celkové rozloze min. 0,5 ha. Kompenzace lze realizovat např. ve vhodných plochách ÚSES. Vhodné plochy bude nutné vyhledat v rámci navazující projektové přípravy současně s projednáním s vlastníky příslušných pozemků.
 - h) Pro zmírnění vlivu na hmyz a plazy začlenit do vegetačních úprav tělesa dálnice květnaté travobylinné porosty, nehumusované plochy s řídkými xerothermními trávničky a sukulenty nebo drobné plochy s kamením. Výsadby dřevin (pokud nemají v daném místě významnou clonící funkci) by měly být realizovány ve skupinkách s ponecháním volných ploch trávniček.
 - i) Ztrátu úkrytů netopýrů v kácených stromech kompenzovat osazením netopýřích budek na mostní konstrukce u Vltavy a Bakovského potoka (úsek 2) a Odoleny Vody (úsek 1) v celkovém počtu 10 – 15 ks. Výběr typu budek a jejich přesné umístění během výstavby konzultovat s odborníkem na netopýry.
- 12) V rámci dokumentace pro povolení záměru aktualizovat Migrační studii (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023). V rámci aktualizace migrační studie finalizovat následující opatření za účelem zlepšení migrační prostupnosti krajiny uvedená v Migrační studii (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023) a tato finální opatření respektovat v rámci detailní projektové přípravy záměru:
- a) Migrační profil 1 Černavka km 10,3 - 10,7 – úsek 2 (most D8-011): Zachovat stávající úpravy podmostí pro tahovou cestu obojživelníků.
 - b) Migrační profil 2 biokoridor Zlosyň km 11,7 - 12,2 – úsek 2: Nový migrační objekt v kategorii N3 – speciální nadchod s přesypávkou nebo N4 – zelený most, ekodukt. Přes objekt je možné převedení nezpevněné polní cesty nebo pěší stezky. Preferované rozměry – středová šířka 20 m, okrajová šířka 40 m. Objekt doplnit vegetačními úpravami.
 - c) Migrační profil 3 Všestudy – podjezd, km 14,5 - 15,0 – úsek 2 (most D8-017): Nezpevněný povrch pod mostem a jeho okolí, doplnění protioslnivé stěny na východní

- stranu dálnice, pás do podmostí pro drobné živočichy z kamenů, pařezů nebo hromad kamenů a výsadba naváděcí vegetace.
- d) Migrační profil 4 Vltava – pravý břeh, km 16,0 - 16,8 – úsek 2 (most D8-019): Doplnit naváděcí vegetaci pro navedení přeletujících netopýrů a ptáků pod estakádou. Zachovat nezpevněný povrch pod mostem.
 - e) Migrační profil 5 Bakovský potok, km 17,4 - 17,6 – úsek 2 (most D8-021): Zachovat nezpevněný povrch pod mostem.
- 13) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, zpracovat projekt vegetačních úprav, který bude zahrnovat následující opatření:
- a) Zvolit pestré druhové složení dřevin se zastoupením stromů i keřů vhodných na extrémní stanoviště typu dálničních náspů a zářezů.
 - b) Do projektu začlenit květnaté luční porosty, chudá stanoviště bez ohumusování s xerothermními trávničky a sukulenty, stěrkoviště nebo suťoviště. Do projektu začlenit také takové druhy dřevin, které budou plnit protiprašnou funkci, a to zejména v blízkosti zastavěných území.
 - c) Vegetační úpravy navrhnout s cílem podpory snižování emisní zátěže z automobilového provozu se zaměřením na blízkost obytné zástavby. V blízkosti zastavěných území prověřit možnosti výsadby pásů izolační zeleně tvořené stromovým a keřovým patrem.
 - d) V rámci výsadeb podél tělesa dálnice nepoužívat bobulonosné stromy a keře, které by lákaly ptáky jako zdroj potravy. Dojde tak k omezení případné kolize ptáků s projíždějícími vozidly.
- 14) V rámci navazující projektové přípravy, jako podklad pro dokumentaci pro povolení záměru, zajistit funkčnost stávajících polních a lesních cest, které budou záměrem ovlivněny. Dále zajistit možnosti bezpečného překonání MÚK Nová Ves (úsek 2) a MÚK Úžice (úsek 1 a 2) a dále zajistit průchod pro nemotorovou dopravu přes údolí Vltavy na úseku 2 (zachovat a dále rozpracovat technické řešení zavěšené lávky pro pěší a cyklisty na mostě D8-019 dle technické studie AFRY CZ s.r.o., 2020). Řešení prostupnosti území pro pěší a cyklisty koordinovat se záměrem „Vltavská cyklistická cesta – Nelahozeves – Lužec nad Vltavou“ (úsek 2).
- 15) Vzájemně koordinovat projektovou přípravu zkapacitnění dálnice D8 a VRT Podřipsko s cílem minimalizace kumulace vlivů z výstavby i následného provozu obou staveb na životní prostředí a obyvatelstvo.
- 16) V rámci dokumentace pro povolení záměru, jako součást obsahu projektové dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury, navrhnout u místní komunikace K Dálnici (Za Dálnicí) taková dopravně inženýrská opatření, aby nově vyvolanou dopravou nebyla ohrožena bezpečnost provozu na této komunikaci, která má nyní klidový charakter a prochází obytně-rekreační částí obce (úsek 1).

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 17) Uplatňovat opatření pro eliminaci prašnosti uvedená v Metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019), především se zaměřením na níže uvedená opatření:
- a) V době déle trvajících sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
 - b) Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce pojižděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km/h.
 - c) Nákladní vozidla převážející prašný materiál (např. materiál frakce do 4 mm) zaplachtovávat.
 - d) Minimalizovat 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. Dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné a rekreační zástavby, ale v odlehlejších částech staveniště.
 - e) Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky kvůli maximálnímu snížení prašnosti.
 - f) Odkryté suché a sypké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
 - g) Plochy, které jsou určené k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdopokryvná.
 - h) Preferovat umístění venkovních skládek nebo deponií na závětrnou stranu. Volit vhodný tvar deponií zeminy, volit spíše větší deponie nežli několik menších, aby nedocházelo k zvětšování povrchu náchylného k vzniku prašnosti. Okolo deponií instalovat protiprašné clony nebo využívat clonícího efektu vegetace.
 - i) Neprovádět nejvíce prašné demoliční práce (rozrušování či stržení obvodových konstrukcí staveb), pokud rychlost větru překračuje např. 10 m/s nebo pokud fouká vítr směrem k zástavbě, která by mohla být prašností negativně ovlivněna, pokud je to možné.
 - j) Při demoličních pracích používat skrápění. Demoliční odpad co nejrychleji odvézt z prostoru staveniště.
- 18) Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na akustickou situaci v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
- a) V blízkosti obytné a rekreační zástavby (< 500 m od hranice stavby) neprovádět stavební práce v noční době (22:00 – 6:00) a ve dnech pracovního klidu s výjimkou prací, které z hlediska technologie výstavby nelze provádět v jinou dobu (např. demolice s požadavkem na uzavření dálnice).

- b) V noční době neprovozovat obslužnou dopravu staveniště ani návozy stavebního materiálu.
 - c) V maximální možné míře minimalizovat souběh nejhlučnějších stavebních prací.
 - d) V případě blízko umístěné obytné a rekreační zástavby v okolí staveniště obeznámit územně příslušnou obec s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Současně stanovit kontaktní osobu, na kterou se občané mohou obrátit s případnými žádostmi a podněty.
- 19) Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na vody v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
- a) Zařízení staveniště umísťovat mimo bezprostřední dosah vodních toků a ploch.
 - b) Vyloučit zásahy do koryt vodních toků stavbou s výjimkou realizace výústních objektů a opevnění koryta vodních toků v místě křížení s mostními objekty nebo při realizaci mostních pilířů na hrázi v korytě řeky Vltavy.
 - c) V průběhu výstavby v prostoru nad vodními toky tyto dotčené části vodotečí zabezpečit a ochránit před znečištěním způsobeným potencionálním opadem stavebního materiálu apod.
 - d) Ve stanoveném záplavovém území vodních toků Q_{100} neskladovat odplavitelný materiál či předměty.
 - e) Na plochách staveniště neskladovat látky závadné vodám ani pohonné hmoty nad rámec potřebného množství. Látky závadné vodám skladovat v prostorech k tomuto účelu vyhrazených, zabezpečených proti úniku do půdy nebo vod (např. nad záchytnými vanami).
 - f) Doplnování pohonných hmot a provozních kapalin do stavebních mechanismů provádět na vodohospodářsky zabezpečených plochách, případně používat záchytné vany pro zachycení eventuálních úkapů a drobných úniků.
 - g) Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách instalovat úkapové vany k záchytu ropných úkapů, případně techniku parkovat na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes odlučovače lehkých kapalin.
 - h) Zamezit odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody svádět do provizorních sedimentačních jímek.
 - i) Případné napadávky či znečištění z koryt vodních toků neprodleně odstranit.
 - j) Každé staveniště vybavit vhodnými sorpčními prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
 - k) Vzhledem k možnosti kontaminace, ke které může dojít v případě cementových výluhů, resp. betonáže, použít v situacích kontaktu s vodním prostředím výhradně vodostavební beton.
- 20) Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na půdy v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
- a) Skrývku kulturních vrstev půdy provádět v době vegetačního klidu.

- b) Ornici a podorničí deponovat samostatně. Samostatně také deponovat půdu vysoké bonity (I. – II. třída ochrany) a půdy průměrné až nízké bonity (III. – V. třída ochrany).
 - c) Deponie skryvek a zemin zajistit proti degradaci včetně zaplevelení.
 - d) Minimalizovat pojezdy a stání stavební mechanizace mimo zpevněné plochy a plochu staveniště.
- 21) Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na přírodní zdroje v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
- a) Organizaci výstavby záměru koordinovat s provozem na aktivně těžených ložiscích Zlosyň a ložisku Vojkovice, resp. dobývacím prostoru Všestudy (úsek 2).
 - b) Přebytečné výkopové zeminy přednostně využít v rámci jiných stavebních záměrů v regionu anebo v rámci rekultivací vytěžených ložisek nerostných surovin (např. na ložiscích Zlosyň, kde je uvažováno s rekultivačními pracemi po roce 2030).
- 22) Po dobu realizace záměru smluvně zajistit za účelem ochrany flóry a fauny biologický dozor (ekodozor) stavby odborně způsobilou osobou, který bude monitorovat lokalitu a koordinovat se zhotovitelem stavební práce s cílem minimalizovat dopady stavebních prací na zájmy ochrany přírody, a který:
- a) Bude po celou dobu stavby až do její kolaudace zajišťovat zájmy ochrany přírody v souladu s aktualizovanými odbornými podklady (biologické hodnocení, migrační studie) a příslušnými podmínkami stanovenými orgány ochrany přírody a krajiny.
 - b) Bude mít pravomoc nařídit v případě ohrožení zvláště chráněných druhů stavební činností jejich záchranný přenos na vhodnou náhradní lokalitu, upravit harmonogram prací nebo pozastavit činnost zhotovitele na dobu nezbytně nutnou.
 - c) Bude sledovat výskyt zvláště chráněných druhů v prostoru staveniště a dohlédne na šetrný průběh prací v blízkosti cenných biotopů, zváží potřebu instalace dočasných bariér proti vniknutí obojživelníků do prostoru staveniště (zejména podél vodních toků a při okrajích tůní nebo mokřadních biotopů).
 - d) Před kácením dřevin ve Velkém Háji u Odolené Vody na úseku 1 ověří zmapování výskytu mravenišť mravenců rodu *Formica* v záboru stavby a zajistí fyzickou ochranu (oplocení, označení), případně transfer těch mravenišť, která by mohla být při výstavbě zničena.
 - e) Zajistí, aby náhradní lokalita pro případné transfery zvláště chráněných druhů biotopově odpovídala nárokům transferovaného druhu, aby nebyla příliš vzdálená od místa odchyty, ale zároveň aby zde byly vyloučeny střety se stavební mechanizací.
- 23) Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na faunu, floru a ekosystémy v etapě výstavby dodržovat následující opatření, která budou finalizována v rámci aktualizovaného biologického hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny (viz podmínka č. 11 tohoto stanoviska), případně mohou být upravena na základě požadavků biologického dozoru stavby v průběhu realizace záměru:

- a) Udržovat stav staveniště v takovém stavu, aby se zamezilo vzniku kaluží a jiných dočasných vodních ploch, které představují atraktivní sekundární biotopy pro obojživelníky.
- b) Před zahájením prací i v jejich průběhu udržovat zábor stavby bez vegetace nebo jen s velmi nízkou pravidelně sečenou vegetací, čímž se sníží atraktivita záboru pro křečky i většinu polních druhů ptáků, kteří jej sami opustí, protože nebudou v místě nacházet potravu a vegetační kryt.
- c) Na orné půdě v záboru stavby provést odstranění polní plodiny a povlácení povrchu; na ostatních plochách provést nízkou seč nebo stržení drnu (do hloubky maximálně 10 cm); plochy poté udržovat častou sečí, vláčením nebo stržením drnu. Zahájení realizace těchto opatření je nejvhodnější v březnu, kdy se křečci probouzejí ze zimního spánku a nejsou příliš vázáni na svou noru.
- d) Opatření na orné půdě realizovat hned po sklizni polních plodin během měsíce září, kdy je ukončena péče o mláďata a křečci zakládají náhradní nebo přezimovací nory. Údržba záboru na staveništi bude probíhat průběžně, zásahy do ploch se vzrostlou vegetací však není vhodné provádět v hnízdním období ptáků a době rozmnožování křečků (duben – srpen).
- e) Pokácené nebo padlé kmeny stromů ze záboru stavby u Vltavy a blízkých tůň na úseku 2, které vykazují známky osídlení saproxylickými brouky, budou po předchozím vytipování ekodozorem označeny a ponechány k samovolnému rozkladu (např. formou tzv. broukoviště). Tím bude umožněno dokončení vývoje larvám lesáka rumělkového nebo roháče obecného, které se zde mohou nacházet. Kmeny musí být zachovány v co největších rozměrech a musí být umístěny na vhodné místo dle nároků cílového druhu (zastíněné x osluněné místo).
- f) Skrývku zeminy a stržení drnu v travobylinných a dřevinných porostech provádět pouze v rozmezí 1. září – 31. října, tedy mimo období rozmnožování a přezimování obojživelníků, plazů a hmyzu v půdě. Bezprostředně před zahájením zemních prací je nutné projít dotčené území stanovenou odborně způsobilou osobou (ekodozor) a zajistit případné transfery nalezených obojživelníků a plazů. Skrývku zeminy na zbytku stavby provést mimo období hnízdění polních druhů ptáků, tj. v rozmezí 1. září – 31. března.
- g) Stavební práce v nivě Vltavy a v okolí tůň na úseku 2 provádět maximálně šetrně s ohledem na zachování ekostabilizačních funkcí a s ohledem na populaci škeble rybníčné. Tůň se severně od dálnice ohradit za účelem vyloučení vstupu stavební techniky. Nezbytně nutné zásahy do okrajových částí tůň provádět jen pod dohledem ekodozoru a mimo období rozmnožování ryb, tj. mimo období března – květen. Práce v Bakovském a Mlýnském potoce (úsek 2) provádět pouze mimo období rozmnožování ryb.
- h) Zamezit splachům půdy a bahna do vodních toků a ploch; neprovádět vypouštění znečištěné nebo silně zabahněné vody do vodního prostředí. Zamezit únikům chemických látek a stavebních materiálů do toků a tůň. Kalení vody omezit na minimum, neboť velké množství bahna může ztěžovat dýchání vodních organismů

a dlouhodobě snížit kvalitu biotopu. V případě zákalu trvajícím déle než 5 dní práce na minimálně 2 dny přerušit.

- i) Z potoku Černavka a Postřižínského potoku na úseku 2 a Dolnopostřižínského potoka na úseku 1 provést ve vegetačním období bezprostředně předcházejícím zahájení prací v tocích záchranný transfer potočnice lékařské ze zasažených částí vodních toků o několik desítek metrů výše proti proudu do nezasazených částí těchto toků. Rostliny šetrně vyjmout i s kořeny a zasadit na biotopově vhodná místa v nezasazených částech koryta.
 - j) Před zahájením nebo bezprostředně po zahájení stavebních prací projít s ekodozorem dotčené území a zmapovat místa výskytu invazních druhů rostlin. Během výstavby monitorovat výskyt invazních rostlin a bezodkladně přijímat opatření k jejich likvidaci, aby se zamezilo jejich šíření v záboru stavby a jeho okolí.
- 24) Ve vztahu k minimalizaci vlivů záměru na faunu, floru a ekosystémy v etapě výstavby dodržovat následující opatření:
- a) Kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu, a to včetně prořezu koruny, v období 1. listopadu – 31. března. Zachovat všechny dřeviny, které nebudou v kolizi se záměrem.
 - b) V případě potřeby zajištění ochrany fauny a flóry lze ve vybraných lokalitách provádět kácení dřevin i od 1. září z důvodu ochrany netopýrů a mimo období hnízdění ptáků. Z hlediska ochrany netopýrů ve stromech je možné kácení stromů na významných lokalitách provádět jen v období 1. září – 15. listopadu, případně ve druhé polovině března. Při kácení stromů s možným výskytem netopýrů je nutno postupovat šetrně a stromy před dalším zpracováním ponechat v nerozřezaném stavu na místě do druhého dne, aby je netopýři mohli opustit.
 - c) Stromy, které budou káceny mimo vegetační období kvůli ochraně fauny a flóry, určí biologický dozor stavby.
 - d) Dřeviny v blízkosti stavby, které nebudou pokáceny, ale u nichž hrozí možnost poškození při provádění prací (např. výkopové práce v kořenovém prostoru stromů, staveništní doprava poškozující koruny stromů, stání stavebních mechanismů v kořenovém prostoru stromů, poškození kmenů stavebními pracemi apod.), účinně chránit po dobu stavby ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
 - e) Zvláštní pozornost věnovat ochraně památného stromu „dub u Postřižína“, který stojí cca 100 m od dálnice D8 u silnice II/522.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 25) Posilovat plynulost dopravního proudu podporou informovanosti o momentálních dopravních komplikacích na elektronických informačních tabulích.
- 26) Před zahájením realizace stavby a v rámci zkušebního provozu, příp. předčasného užívání stavby provést měření hluku z dopravy v denní a noční době v chráněném venkovním prostoru staveb. Výběr měřících míst bude reflektovat výsledky aktualizované hlukové

studie (nejvíce zatížené objekty) a bude odsouhlasen Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje se sídlem v Praze. V případě prokázání překročení hygienických limitů hluku z dopravy po realizaci záměru realizovat dodatečná protihluková opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje se sídlem v Praze.

- 27) Provádět pravidelnou údržbu a čištění sedimentačních nádrží spolu s retenčními nádržemi a dále odlučovači lehkých kapalin na kanalizaci tak, aby se v nich zachycené polutanty nedostávaly do povrchových či podzemních vod. Provádět pravidelnou údržbu propustků a koryt vodních toků v místě křížení se záměrem, aby nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů v území. Provádět postmonitoring kvality vod dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod také se zaměřením na zimní období v důsledku předpokládaného ovlivnění během zimní údržby, především málo vodných toků.
- 28) Oplocení dálnice udržovat funkční a provádět jeho pravidelnou kontrolu, aby nedocházelo ke vniknutí živočichů do prostoru komunikace.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- 29) Zajistit monitoring stavu výsadby a následnou řádnou péči (údržbu) o veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby po dobu 5 let od jejich realizace (výsadby) včetně průběžných výchovných a zdravotních zásahů a náhrady odumřelých či neperspektivních jedinců novými. Přitom vytínat nepůvodní náletové a invazní druhy.
- 30) Pro ověření správného provedení a účinnosti realizovaných ochranných opatření provádět po zprovoznění stavby jejich biomonitring. Tento monitoring bude prováděn po dobu jednoho uceleného roku od uvedení stavby do zkušebního provozu, příp. předčasného užívání (ověřující správné provedení a prvotní účinnost opatření) a následně po uplynutí 5 let od uvedení stavby do zkušebního provozu, příp. předčasného užívání bude proveden další dvouletý monitoring (pro ověření účinnosti opatření po odeznění vlivu výstavby). Monitoring bude zaměřen zejména na migrační průchodnost, mortalitu živočichů na silnici, stav populací obojživelníků a plazů a šíření invazních rostlin v blízkosti silnice. Pokud budou monitoringem zjištěny nedostatky v ochranných opatřeních nebo nutnost dodatečných opatření, investor neprodleně zajistí nápravu. Monitoring bude provádět odborně způsobilá osoba.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice D8 v úseku Zdiby – Nová Ves ze čtyřpruhového uspořádání na šestipruhové uspořádání kategorie D33,5/130. Celková délka záměru je 18,0 km. Dálnice D8 je v současném stavu v uspořádání 2+2 jízdní pruhy, její zkapacitnění tak kopíruje současný průběh dálnice. Součástí záměru je úprava dvou mimoúrovňových křižovatek MÚK Úžice a MÚK Nová Ves. Na řešené části dálnice D8 se nachází 21 mostních objektů a 4 propustky.

Za dominantní jsou považovány zejména mostní objekty přes Vltavu a Bakovský potok (mosty č. D8-019 a D8-021).

Počátek stavby je v provozním staničení km 0,000, což odpovídá přibližně 0,100 km od konce připojovacího pruhu budoucí MÚK Zdiby v upravené podobě. Konec stavby je ve staničení km 18,000, tedy v prostoru MÚK Nová Ves.

Záměr je předkládán v úseku staničení 0,000 – 16,500 jako invariantní. V úseku 16,500 – 18,000 je řešen ve dvou variantách – varianta Úsporná a varianta Velkorysá, které se mezi sebou liší technickým řešením úseků s mosty přes Bakovský potok a řeku Vltavu. Varianta Úsporná spočívá v rekonstrukci obou stávajících mostních objektů jejich rozšířením a zesílením nosné konstrukce. Varianta Velkorysá počítá s demolicí obou mostních objektů a jejich opětovnou výstavbou v požadovaných technických parametrech. Důvodem pro návrh variant je tedy čistě technické hledisko, které nemá vliv na směrové parametry stavby (osa stavby je pro obě varianty shodná) ani její kapacitu.

Záměr „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ naplňuje dikci bodu 47, kategorie I (Dálnice I. a II. třídy) přílohy č. 1 k zákonu.

K provedení zjišťovacího řízení bylo dne 31. 8. 2021 na Ministerstvo životního prostředí předloženo oznámení záměru zpracované Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti čj. 2826/316/OPVŽP/94, rozhodnutí o prodloužení autorizace čj. MZP/2021/710/6110).

Dopisem ze dne 3. 9. 2021 Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „MŽP OVSS I“), rozeslalo oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Oznámení bylo zároveň zveřejněno na internetu v Informačním systému EIA (pod kódem záměru OV1249). Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení záměru, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje. Informace o oznámení byla na úřední desce Středočeského kraje zveřejněna dne 13. 9. 2021, termín pro zaslání vyjádření k oznámení tedy uplynul dne 13. 10. 2021. Ke zveřejněnému oznámení záměru se v zákonné lhůtě vyjádřilo 8 subjektů ze strany dotčených územních samosprávných celků (dále také jen „DÚSC“), 5 subjektů ze strany dotčených orgánů (dále také jen „DO“), 6 ostatních subjektů, 4 spolky a 1 zástupce dotčené veřejnosti. Doručená vyjádření byla následně zveřejněna v Informačním systému EIA a byla poskytnuta oznamovateli k využití při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí. Dne 27. 10. 2021 vydalo MŽP OVSS I k záměru závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, doručených písemných vyjádřeních k oznámení záměru a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona stanovilo oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 4. 10. 2023 na MŽP OVSS I předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracovaná Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace EIA“). V dokumentaci EIA a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech

aspektech, a to jak ve fázi přípravy a realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace EIA byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení vlivů jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Přílohami dokumentace EIA jsou konkrétně následující odborné studie: Rozptylová studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023), Hluková studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023), Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona 114/1992 Sb. (Biologické hodnocení) (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023), Dopravní prognóza (AFRY CZ s.r.o., 08/2023), Dendrologický průzkum (AFRY CZ s.r.o., 08/2023), Měření hluku (PUDIS a.s., 08/2023), Archeologický průzkum – rešerše (AFRY CZ s.r.o., 08/2023), Vlivy na krajinný ráz (AFRY CZ s.r.o., 08/2023), Vlivy na veřejné zdraví (AFRY CZ s.r.o., 08/2023), Vlivy na klima (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023), Migrační studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023), Vyhodnocení ovlivnění vod dle článku 4.7 Rámcové směrnice (AFRY CZ s.r.o., 08/2023), Vodohospodářská studie (AFRY CZ s.r.o., 08/2023). Přílohy dále zahrnují i vizualizace záměru, situace environmentálních hodnot a limitů a situaci záměru. Dokumentace EIA obsahuje v samostatné příloze rovněž vypořádání obdržených vyjádření k oznámení záměru a adekvátním způsobem reaguje na požadavky uvedené v závěru zjišťovacího řízení.

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví spojené se záměrem byly v dokumentaci EIA vyhodnoceny jako přijatelné. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru. Zároveň byly identifikovány i vlivy mírně pozitivní, které vyplývají z modernizace a rekonstrukce stávající dálnice (zejména zlepšení plynulosti provozu, modernizace vodohospodářského řešení a možnost zlepšení migrační propustnosti). Vlivy subvariant jsou z hlediska výsledné významnosti vlivů hodnoceny převážně shodně, přičemž u varianty Velkorysé se opakovaně uvádí delší doba trvání negativních vlivů v období výstavby.

Z provedeného posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví, které je součástí dokumentace EIA, plyne, že realizace záměru nezpůsobí navýšení rizika, které by bylo významné ve smyslu ohrožení zdraví. Za hlavní faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, je označen hluk a znečištění ovzduší především ve fázi realizace stavby. Při přijetí navržených opatření budou tyto negativní vlivy akceptovatelné, zároveň se jedná o dočasné zhoršení, které odezní po ukončení výstavby. I při velmi konzervativním odhadu lze dle dokumentace EIA předpokládat, že i v místech nejexponovanější obytné zástavby nebude provoz dálnice po jejím zkapacitnění spojen s významným rizikem vážných zdravotních účinků vyplývajících ze změněné hlukové situace. V případě chemických škodlivin v ovzduší bude záměr spojen se zlepšením imisní situace vyplývajícím ze zvýšení plynulosti provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D8. Dokumentace EIA souhrnně uvádí, že realizace kterékoliv varianty znamená snížení imisní zátěže z dopravy na D8 oproti nulové variantě, což je z hlediska vlivů na veřejné zdraví hodnoceno jako mírně pozitivní vliv.

Dle závěrů rozptylové studie realizace záměru přispěje k mírnému poklesu imisních příspěvků sledovaných látek v řádu jednotek až nižších desítek procent limitu (míra poklesu je závislá na konkrétní látce). Pozitivní projev na tom má zvýšení plynulosti dopravního proudu a zlepšení povrchu komunikace, a to i přesto, že se očekává mírný nárůst intenzit dopravy na

dálnici D8 v návaznosti na zlepšení prostupnosti komunikace a převedení části dopravy především ze silnice II/608. Vlivy záměru na imisní situaci jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru.

Vlivem záměru nedojde k významnému ovlivnění klimatu. Vlivy na klima jsou hodnoceny jako nulové až mírné v celé délce záměru. Zvýšením plynulosti dopravy dojde k mírnému snížení vypouštěného množství emisí skleníkových plynů, což je v souladu s Politikou ochrany klimatu ČR.

Vzhledem k mírnému nárůstu intenzit dopravy způsobeným navýšením kapacity dálnice lze očekávat změnu akustické situace, kdy dojde k celkovému mírnému nárůstu hlukového zatížení v okolí dálnice D8, avšak za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření jsou vlivy hodnoceny jako přijatelné. Po realizaci protihlukových stěn tak budou hygienické limity hluku v okolí nejbližší obytné zástavby (68/58 dB v denní/noční době) v území plněny. Výjimkou je samostatně stojící objekt v průmyslové zóně Zdibsko 499, Klecany, který je v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům, u kterého se očekává překračování hygienického limitu hluku pro noční dobu 58 dB. Zde dokumentace EIA počítá s individuálními opatřeními (změna účelu využití stavby, příp. ochrana na fasádách s chráněnými vnitřními prostory či umístění protihlukové stěny, cca v km 0,000-0,350, výšky cca 4,5 m). Finalizace vhodného protihlukového opatření zajišťujícího splnění hygienického limitu hluku u tohoto objektu je současně uložena v podmínce č. 3 tohoto závazného stanoviska.

Z hlediska vlivů vibrací, světelného znečištění, zápachu či elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

V rámci záměru je řešena modernizace odvodnění dálnice a je kladen důraz na ochranu recipientů před znečištěním ze srážkových vod z vozovky. Ve vztahu k povrchovým a podzemním vodám nebude v případě dodržení stanovených opatření výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí. Realizací záměru dojde k ovlivnění, resp. ke změně ovlivnění, povrchových vod. Vlivy z pohledu objemu odváděných srážkových vod jsou hodnoceny jako mírné až střední (akceptovatelné) v celé délce záměru. V případě varianty Velkorysé jsou vlivy v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší, a to z důvodu mírně větší plochy komunikace, a tedy i vyšším objemem odváděných srážkových vod. V oblasti odtokových poměrů lze však konstatovat, že v důsledku navrhovaného odvodňovacího systému dojde k regulaci a zpomalení odtoku z území a k většímu předčištění srážkových vod při vtoku do recipientů oproti současnému stavu. Lze tedy předpokládat mírné zlepšení v oblasti jakosti vod i odtokových poměrů, i přes to, že dojde k celkovému navýšení objemu srážkových vod rozšířením komunikace.

Realizací záměru dále dojde k velmi omezenému ovlivnění podzemních vod formou zasažení hladiny podzemní vody v důsledku zakládání hlubinných konstrukcí, především mostních objektů. Tyto vlivy jsou hodnoceny jako mírné (akceptovatelné) v celé délce záměru, v případě varianty Velkorysé jsou vlivy v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší vzhledem k hlubinnému zakládání mostních konstrukcí přes Vltavu a Bakovský potok. Jedná se dočasné vlivy, které odezní po období výstavby. Ovlivnění jímacích objektů v blízkém okolí stavby se nepředpokládá. Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů ani

ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů. Přínosem navrženého řešení je zamezení kontaminace podzemních vod znečištěnými vodami z dálnice a současně výrazné snížení nebezpečí negativního dopadu případných havarijních stavů na podzemní vody, a to jak novou technologií stavby, tak i návrhem řešeného odvodnění srážkových vod. Přímé působení na jakost podzemních vod se vzhledem k charakteru stavby a niveletě nad hladinou podzemní vody nepředpokládá.

Zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) je předem daný vlastním umístěním a charakterem stavby (zkapacitnění stávající dálnice) a je v dokumentaci EIA hodnocen jako akceptovatelný. Trvalým záborům ZPF bude dotčeno dle předběžného záborového elaborátu cca 17,7 ha ploch. V místě trvalých záborů jsou zastoupeny všechny třídy ochrany půdy, s tím, že půdy I. třídy ochrany tvoří 13,8 % záboru ZPF. Lokálně budou záměrem dotčeny i PUPFL, předpokládá se trvalý zábor v rozsahu 1,9 ha. Vliv záměru na ZPF a PUPFL bude z hlediska trvalých záborů představovat trvalý a nevratný negativní vliv, ten však avšak bude při dodržení navržených opatření akceptovatelný. Významné negativní vlivy záměru na přírodní zdroje byly vyloučeny.

Dálnice D8 není v kontaktu s žádným zvláště chráněným územím ani lokalitou Natura 2000, vlivy na tyto lokality jsou hodnoceny jako nulové. Nejbližší evropsky významná lokalita (EVL) Veltrusy se k záměru přibližuje na cca 150 m, významný negativní vliv záměru na EVL byl vyloučen. V blízkosti záměru se dále nachází pouze přírodní památka Veltrusy, a to ve vzdálenosti cca 550 m, přičemž trasa záměru vede v dostatečné vzdálenosti od území této přírodní památky. Realizací záměru dojde k ovlivnění ÚSES a VKP, tyto vlivy jsou v celé délce záměru hodnoceny jako nulové nebo mírné (okrajově až středně silné).

Vliv záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) je v dokumentaci EIA celkově hodnocen jako únosný a přijatelný. Dle biologického hodnocení byl v dotčeném území doložen výskyt 4 zvláště chráněných druhů rostlin a 66 zvláště chráněných druhů živočichů. V dalších etapách přípravy tak bude nutné řešit případné výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V období provozu navazuje záměr na stávající stav dopravního koridoru, a proto se obecně neočekává, že by rozšíření dálnice vytvořilo zcela novou migrační bariéru. Dokumentace EIA uvádí, že realizace záměru nebude významně zhoršovat migrační prostupnost oproti současnému stavu, a zároveň jej chápe jako příležitost ke zlepšení migrační prostupnosti prostřednictvím úprav podmostí a propustků a případného doplnění nových migračních objektů, což je řešeno Migrační studií. Vlivy na migrační schopnosti krajiny jsou celkově hodnoceny jako mírné.

Dotčené území se vyznačuje citelnou antropogenní přeměnou – intenzivní zemědělství, postupující urbanizace vázaná na dálnici D8 a blízká sídla, těžba nerostných surovin, zátěž území dopravou apod. Záměr dle dokumentace EIA nepředstavuje nový významný zásah do znaků a hodnot krajinného rázu řešeného území. Zkapacitnění stávající dálnice D8 (rozšíření zemního tělesa) nevnese do území nové znaky, ani nebude znamenat změnu významu a zastoupení jednotlivých znaků krajinného rázu. Záměr se bude vizuálně projevovat v širším územním rámci, nicméně vzhledem k charakteru místní krajiny (jejím morfologickým vlastnostem, přítomnosti krajinných hodnot apod.) nepůjde o zásadní změnu oproti současné situaci. Zapojení stavby do

krajiny bude pravděpodobně ovlivněno kácením vzrostlých dřevin na dálničním tělese, čímž může dojít zejména v násypových partiích nebo méně hlubokých zářezích k vizuálnímu otevření území. Tento vliv bude kompenzován novým návrhem vegetačních úprav.

Žádné další vlivy nebyly ve své významnosti (po zhodnocení velikosti vlivu, časového rozsahu, a dalších atributů) vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové, které by znemožňovaly realizaci záměru. Z hlediska přeshraničních vlivů nebyly zjištěny žádné vlivy, které by se mohly negativně projevit.

V rámci předložené dokumentace EIA nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Významné negativní vlivy posuzovaného záměru byly v dokumentaci EIA vyloučeny u všech hodnocených složek životního prostředí. Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný.

Dopisem ze dne 12. 10. 2023 MŽP OVSS I rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. 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 dotčeného kraje. Informace o dokumentaci EIA byla na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje zveřejněna dne 18. 10. 2023. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 20. 11. 2023.

Dne 12. 12. 2023 byla vznesena námitka možné podjatosti úřední osoby oprávněné k vedení procesu EIA. O námitce podjatosti bylo následně rozhodnuto v usnesení ministra životního prostředí ze dne 25. 1. 2024 a následně v jeho oprávněném rozhodnutí ze dne 30. 4. 2024. Námitka byla shledána za důvodnou a zajištění procesu EIA záměru přešlo z OVSS I na odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také „MŽP OPVIP“ nebo jen „MŽP“). Dnem 30. 4. 2024 tak přešlo zajišťování procesu EIA předmětného záměru z MŽP OVSS I na MŽP OPVIP. V Informačním systému EIA bylo pokračování procesu EIA (po zjišťovacím řízení) dále vedeno pod kódem záměru MZP527.

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 134 vyjádření, z toho 7 vyjádření DÚSC (Středočeský kraj, město Odolena Voda, obec Nová Ves, obec Panenské Břežany, obec Sedlec, obec Úžice, obec Zlosyň), 6 vyjádření DO (Krajský úřad Středočeského kraje - odbor životního prostředí a zemědělství, Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Česká inspekce životního prostředí - OI Praha, Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav - odbor životního prostředí, Městský úřad Kralupy nad Vltavou - odbor životního prostředí, Povodí Vltavy, státní podnik), 6 vyjádření ostatních orgánů (město Veltrusy, obec Hrobce, obec Ledčice, obec Mnetěš, obec Vraňany, obec Zdiby), 1 vyjádření MŽP - odbor ochrany ovzduší, 6 vyjádření spolků (Občané pro lepší Budyňsko, z. s., Pro Odolenu Vodu z. s., Zdravé Podřipsko, z. s., Hlasy Kozomína z. s., Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., Za lepší Chabry, z. s.) a 108 vyjádření z řad veřejnosti. 1 vyjádření bylo zasláno po lhůtě (Spolek měst a obcí KORIDOR D8, z.s. ze dne 3. 10. 2024). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. U vyjádření Spolku

měst a obcí KORIDOR D8 však příslušný úřad vyhodnotil, že by mohlo obsahovat podstatné nové skutečnosti (vyjádření totiž obsahovalo kromě připomínek uplatněných již jiným vyjádřením dotčeného samosprávného celku zaslaného ve lhůtě také lokální měření kvality ovzduší na území 5 obcí uvedené v příloze č. 4 vyjádření), ke kterým v souladu se zásadou materiální pravdy zakotvenou mezi základními zásadami činnosti správních orgánů dle části první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a za přiměřeného použití § 50 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů nelze nepřihlédnout. Přestože se tedy jedná o vyjádření zaslané po lhůtě a příslušný úřad by k němu neměl v souladu s § 8 odst. 3 zákona přihlédnout, bylo s ohledem na výše uvedenou zásadu činnosti správních orgánů (zásada materiální pravdy) vyjádření zasláno zpracovateli posudku k odbornému zhodnocení, zda obsahuje podstatné nové skutečnosti, které by bylo nutné zohlednit či nikoliv. Z tohoto důvodu bylo k jeho obsahu přihlédnuto a vyjádření je zpracovatelem posudku vypořádáno v části V. posudku. Po lhůtě byla na MŽP doručena rovněž vyjádření 6 dalších subjektů – spolek Hlasy Kozomína, spolek Pro Odolenu Vodu, obec Nová Ves, město Odolena Voda, obec Panenské Břežany, obec Sedlec a 1 vyjádření veřejnosti. Ve všech těchto případech se jednalo o duplicitní podání, která byla na MŽP doručena již v zákonné lhůtě, a byla tedy v rámci procesu EIA vypořádána a zohledněna.

Obdržená vyjádření k dokumentaci EIA obsahovala především připomínky týkající se vyvolané hlukové zátěže a navržených protihlukových opatření, hodnocení dopravních intenzit, opatření na ochranu ovzduší, ochrany vod a ochrany přírody a krajiny (bariérový efekt dálnice, migrační objekty, požadavky na zpracování "Krajinného plánu"). Vyjádření se týkala rovněž zohlednění kumulativních vlivů a koordinace se záměrem výstavby VRT Podřipsko. Obdržená vyjádření obsahovala dále také upřesnění či formulaci podmínek, které je třeba dodržet v případě realizace záměru.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci EIA, která byla MŽP zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“). Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dne 24. 6. 2024 obdrželo MŽP prostřednictvím oznamovatele záměru Zápis z jednání oznamovatele a Povodí Vltavy konaného dne 19. 3. 2024. Předmětem jednání byla diskuse nad připomínkami státního podniku Povodí Vltavy k dokumentaci EIA ze dne 21. 11. 2023. Ze závěrů jednání vyplynulo, že v rámci projektové přípravy bude nutná předběžná konzultace navrhovaného řešení se správcem povodí za účelem vyjasnění si příslušných požadavků uvedených ve vyjádření ze dne 21. 11. 2023. Jedná se o např. o předložení povodňového modelu a posouzení odtokových poměrů ve vazbě na zpřesněné technické řešení záměru. Dále je opětovně upozorňováno na skutečnosti, že umístění krajinných prvků podporujících migraci živočichů pod mostními objekty D8-019 a D8-021 je v rozporu s § 67 odst. 2 vodního zákona. Zpracovatel posudku Zápis z jednání vzal na vědomí, s tím, že pouze upřesňuje další postup ve věci projektové přípravy stavby. Správce povodí je přímo dotčeným orgánem v rámci navazujících řízení, a proto může své požadavky uplatnit i v rámci navazující projektové přípravy

záměru. Požadavek na vypracování povodňového modelu, který Povodí Vltavy uvedl již v rámci svého vyjádření k dokumentaci EIA, je zanesen do podmínek tohoto závazného stanoviska. Rozsah posouzení navrhovaných změn v záplavovém území bude projednán se správcem povodí. Stejně tak bude se správcem povodní konzultován rozsah krajinných prvků pod mostními objekty.

Dopisem ze dne 31. 7. 2024 MŽP OPVIP pověřilo zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) Ing. Josefa Gresla, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti čj. 58610/ENV/12, rozhodnutí o prodloužení autorizace čj. MZP/2022/710/2072). Dokumentace EIA včetně všech obdržovaných vyjádření k ní byla zpracovateli posudku doručena dne 1. 8. 2024; tím v souladu s § 9 odst. 3 zákona začala plynout 60denní lhůta pro předložení posudku, která uplynula dne 30. 9. 2024.

Dne 5. 9. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje zveřejněna dne 6. 9. 2024.

Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 19. 9. 2024 od 15:00 hodin v Kulturním centru Rychta, U Školky 74, 250 67 Klecany. Na veřejném projednání zástupce oznamovatele krátce představil záměr, jeho varianty a navržené technické řešení. Zpracovatelka dokumentace seznámila přítomné s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a shrnula závěry z dokumentace EIA. Zpracovatel posudku informoval přítomné o tom, které subjekty zaslaly v zákonné lhůtě k dokumentaci EIA písemné vyjádření a stručně shrnul obsah těchto vyjádření (zásadní připomínky k záměru). Zástupci DÚSC, DO a v rámci navazující diskuse následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Obsahově byla z velké části uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě v rámci lhůty pro vyjádření k dokumentaci EIA, připomínky se týkaly zejména měření kvality ovzduší, návrhových parametrů stávajících a nově navržených protihlukových stěn, vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů především ve vazbě na VRT Podřipsko, vegetačních úprav, povodňových rizik či zdůvodnění potřebnosti záměru. Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stan (oznamovatelem, týmem zpracovatelky dokumentace EIA, zástupci MŽP a zpracovatelem posudku) reagováno. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 16. 10. 2024 pod čj. MZP/2024/710/4378.

Dopisem ze dne 24. 9. 2024 MŽP (na základě žádosti zpracovatele posudku doručené dne 16. 9. 2024) MŽP prodloužilo lhůtu pro předložení posudku ve smyslu § 9 odst. 3 zákona o 20 dnů, tedy do 20. 10. 2024. Vzhledem k tomu, že lhůta pro předložení posudku stanovená podle § 9 odst. 3 zákona nebyla ze strany zpracovatele posudku dodržena, vyzvalo MŽP v souladu s § 9 odst. 8 zákona zpracovatele posudku dopisem ze dne 22. 10. 2024 k předložení posudku v dodatečné 15denní lhůtě, která uplynula dne 4. 11. 2024. V případě, kdy posudek není předložen ani po uplynutí dodatečné lhůty, sníží příslušný úřad v souladu s § 9 odst. 8 zákona odměnu za zpracování posudku o finanční sankce vyplývající ze smlouvy o zpracování posudku.

Posudek zpracovaný Ing. Josefem Greslem byl na MŽP předložen dne 8. 7. 2025. Vzhledem k tomu, že posudek nesplňoval náležitosti podle zákona, vrátilo MŽP posudek podle § 9 odst. 7 zákona dopisem ze dne 21. 7. 2025 k dopracování a pro předložení doplněného posudku stanovilo maximální lhůtu 30 dnů ode dne převzetí dopisu. Dopis s informací o vrácení posudku byl zpracovateli posudku doručen dne 30. 7. 2025, lhůta pro předložení doplněného posudku tedy uplynula dne 29. 8. 2025. Vzhledem k tomu, že v dané lhůtě posudek opět nebyl předložen, zaslalo MŽP zpracovateli posudku v souladu s § 9 odst. 8 zákona opakovanou výzvu k předložení (doplněného) posudku. Dodatečná lhůta 15 dní uplynula dne 13. 9. 2025.

Dne 13. 11. 2025 byl na MŽP předložen finální posudek zpracovaný Ing. Josefem Greslem v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace EIA a s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA, v obdržných vyjádřeních k dokumentaci EIA, doplňujících informací, a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA, 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 63 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k tomu, že posudek nebyl předložen ve smluvně stanovené lhůtě, ani v dodatečně stanovené lhůtě, snížil příslušný úřad zpracovateli posudku v souladu s § 9 odst. 8 zákona odměnu za zpracování posudku o finanční sankce vyplývající ze smlouvy o zpracování posudku. Vzhledem k tomu, že finanční sankce za nedodání posudku ve stanovené lhůtě převýšily stanovenou odměnu za zpracování posudku, nebyla zpracovateli posudku uhrazena žádná finanční odměna. Ustanovení § 18 odst. 3 zákona (s výjimkou věty první), který upravuje oznamovatelovu povinnost uhradit náklady na zpracování posudku (a s tím související zákaz vydat stanovisko podle § 9a zákona dříve, než k uhrazení dojde) se proto v tomto případě nepoužije, neboť není v daném případě relevantní. O této skutečnosti byl oznamovatel informován dopisem ze dne 20. 3. 2026.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci dokumentace EIA vyplývá, že negativní vlivy, které by mohly vzniknout v průběhu výstavby (zejména vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší (zejména prach), půdy, povrchové a podzemní vody, faunu a flóru) a v průběhu provozu na posuzovaném úseku dálnice D11 (zejména vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší, povrchové a podzemní vody, migraci a krajinný ráz) jsou v potřebném rozsahu eliminovány a při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska budou tyto vlivy akceptovatelné.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace EIA, obdržných vyjádření a na základě veřejného projednání 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 EIA, 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 závazného stanoviska uvedeno celkem 63 podmínek pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Do podmínek závazného souhlasného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z předložené dokumentace EIA, obdržených vyjádření a podmínky navržené zpracovatelem posudku a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. 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 podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují.

Podmínky navržené v návrhu stanoviska v rámci posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah. U řady podmínek dále došlo k jejich technickému zpřesnění, resp. zpřesnění jednoznačnosti jejich interpretace.

Do tohoto závazného stanoviska nebyla převzata podmínka č. 54 navržená v posudku a část podmínky č. 30 (první odrážka, věta první), neboť stanovují povinnosti, které jsou již přímo zakotveny v platném právním předpisu. Jedná se tedy o povinnosti vyplývající z platné legislativy, které pro oznamovatele platí bez ohledu na to, zda dané povinnosti jsou nebo nejsou stanoveny v závazném stanovisku, jejich uvedení v závazném stanovisku by tak bylo nadbytečné. Do tohoto stanoviska nebyla dále převzata první věta z podmínky č. 26 navržené v posudku, a to z důvodu její obecnosti, resp. obtížné kontrolovatelnosti jejího plnění ze strany příslušných orgánů státní správy při realizaci, resp. povolání stavby. Do tohoto stanoviska nebyla převzata ani část podmínky č. 23 návrhu stanoviska v posudku, konkrétně část odrážek d) a e), a to z důvodu opačného efektu z hlediska vlivů záměru na vody, než který stanovuje podmínka č. 7 tohoto stanoviska (nezhoršení odtokových poměrů).

Podmínky navržené zpracovatelem posudku, které byly tematicky shodné, byly příslušným úřadem v tomto závazném stanovisku pro přehlednost sloučeny:

- Podmínky č. 3, č. 6 a č. 29 navržené v posudku, které stanovují požadavky, jenž je třeba uplatnit v rámci ZOV, byly sloučeny do podmínky č. 4 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 7 a č. 8 navržené v posudku, které se týkají vodohospodářského řešení záměru, byly sloučeny do podmínky č. 5 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 12 - 15 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu půd, byly sloučeny do podmínky č. 9 tohoto stanoviska.

- Podmínky č. 16 - 20 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu přírody a krajiny, byly sloučeny do podmínky č. 10 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 4 a č. 25 navržené v posudku, které směřují ke zpracování projektu vegetačních úprav, byly sloučeny do podmínky č. 13 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 32 - 42 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu vod, byly sloučeny do podmínky č. 19 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 43 - 46 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu půd, byly sloučeny do podmínky č. 20 tohoto stanoviska.
- Podmínek č. 47 a 48 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu přírodních zdrojů, byly sloučeny do podmínky č. 21 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 52 a 53 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu flory a fauny v době výstavby záměru, byly sloučeny do podmínky č. 24 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 56 a 57 navržené v posudku, které stanovují opatření za účelem ověření plnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb, byly sloučeny do podmínky č. 26 tohoto stanoviska.
- Podmínky č. 58 až 60 navržené v posudku, které stanovují opatření na ochranu vod ve fázi provozu záměru, byly sloučeny do podmínky č. 27 tohoto stanoviska.
- Podmínky navržené v posudku č. 21 a č. 22 (která upřesňuje uplatnění podmínky č. 21) byly sloučeny do podmínky č. 11 tohoto stanoviska. Současně bylo výsledné znění podmínky upraveno tak, aby byl jednoznačně formulován účel podmínky (aktualizace biologického hodnocení za účelem finalizace trvalých opatření k minimalizaci vlivů záměru na faunu a floru a jejich respektování v další projektové přípravě záměru).
- Podmínky navržené v posudku č. 23 a č. 24 (která upřesňuje uplatnění podmínky č. 23) byly sloučeny do podmínky č. 12 tohoto stanoviska. Současně bylo výsledné znění podmínky upraveno tak, aby byl jednoznačně formulován účel podmínky (aktualizace migrační studie za účelem finalizace opatření pro zlepšení migrační prostupnosti krajiny a jejich respektování v další projektové přípravě záměru).
- Podmínky navržené v posudku č. 50 a č. 51 (která upřesňuje uplatnění podmínky č. 50) byly sloučeny do podmínky č. 23 tohoto stanoviska. Znění podmínky bylo formulačně upraveno v důsledku úprav podmínek č. 11 a 12 tohoto stanoviska (tzn. v tom smyslu, že opatření uložená podmínkou č. 23 tohoto stanoviska budou finalizována na základě aktualizace biologického hodnocení a respektována v další projektové přípravě záměru).

Dále v posudku navržené podmínky č. 61 a 63, které byly zpracovatelem posudku zařazeny mezi podmínky pro fázi provozu záměru, byly v tomto závazném stanovisku přesunuty mezi podmínky pro monitorování a rozbor vlivů.

S ohledem na výše uvedené změny byly podmínky navržené zpracovatelem posudku v tomto závazném stanovisku přečíslovány. Řada podmínek navržených v posudku byla zároveň

pro větší přehlednost v tomto závazném stanovisku rozdělena na „podpodmínky“ (označeny písmeny). Celkem tak bylo v tomto závazném stanovisku uloženo 30 podmínek.

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 30 podmínek k minimalizaci, zmírnění, kompenzaci a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

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.

Podmínka č. 1 byla stanovena zpracovatelem posudku na základě doručených vyjádření dotčených územních samosprávních celků k dokumentaci EIA a s přihlédnutím ke skutečnosti, že v širším území je plánováno hned několik významných dopravních staveb a rozvojových záměrů, které mohou ovlivnit předpokládané intenzity dopravy. Aktualizace dopravní prognózy následně bude sloužit jako hlavní vstup pro aktualizaci modelových výpočtů rozptylové a hlukové studie. V rámci aktualizace tak budou zohledněny posledně zveřejněné výsledky celostátního sčítání dopravy a současně plánované dopravní stavby a rozvojové záměry v širším území. Účelem podmínky je zároveň i řádné ověření potřeby realizace předmětného záměru.

Podmínka č. 2 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla dále doplněna zpracovatelem posudku na základě doručených vyjádření k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k imisní zátěži zájmového území se zohledněním aktualizované dopravní prognózy. Podmínka byla stanovena za účelem ochrany ovzduší a zajištění splnění imisních limitů v době výstavby a provozu záměru.

Podmínka č. 3 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla dále doplněna zpracovatelem posudku na základě doručených vyjádření k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje k aktualizaci vyhodnocení příspěvků záměru k akustické zátěži zájmového území se zohledněním aktualizované dopravní prognózy. Podmínka byla stanovena za účelem ochrany před hlukem a zajištění splnění hygienických limitů hluku v době výstavby i provozu záměru. V rámci podmínky je definován jednoznačný požadavek na zachování protihlukových opatření podél dálnice, která budou odpovídat minimálně rozsahu stávajících protihlukových stěn. Příslušný úřad podmínku rozšířil o požadavek, aby bylo v rámci aktualizované hlukové studie finalizováno vhodné protihlukové řešení pro výpočtový bod „Klecany, Zdibsko 499“ (samostatně stojící objekt, který je v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům), u kterého se očekává překračování hygienických limitů hluku pro noční dobu 58 dB (pro modelové výpočty hluku v roce 2032 a 2052 v nulové i aktivní variantě). U tohoto objektu dokumentace EIA počítá s individuálním řešením této situace – změna účelu využití stavby, příp. ochrana na fasádách s chráněnými vnitřními prostory či umístění protihlukové stěny, cca v km 0,000 - 0,350, výšky cca 4,5 m (rozměry budou stanoveny aktualizovaným výpočtem). V aktualizované hlukové studii tedy již bude doloženo plnění příslušných hygienických limitů hluku na základě vhodného finálního protihlukového řešení u zmíněného objektu.

Podmínka č. 4 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z doručených vyjádření k dokumentaci EIA. Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na obyvatelstvo ve vztahu k imisní a hlukové situaci v etapě výstavby.

Podmínka č. 5 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z vyjádření státního podniku Povodí Vltavy k dokumentaci EIA. Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na odtokové poměry, půdy a podzemní vody. Podmínka byla stanovena rovněž za účelem vyloučení nežádoucího ovlivnění odtokových poměrů v území vlivem kumulace vlivů při realizaci řešeného záměru a navazujícího záměru „D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály“.

Podmínka č. 6 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k prevenci havarijních stavů a k ochraně před povodněmi, resp. k odvrácení či zmírnění negativních vlivů povodní na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Podmínka č. 7 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z vyjádření státního podniku Povodí Vltavy k dokumentaci EIA. Podmínka byla stanovena za účelem eliminace negativních vlivů záměru na odtokové poměry v území v místech křížení vodních toků s dálnicí D8 (mosty, propustky). S ohledem na křížení aktivní zóny záplavového území významného vodního toku Bakovského potoka zařadil příslušný úřad mezi mosty, na které je třeba se v rámci podmínky zaměřit, i most D8-021. Cílem podmínky je naopak zlepšení odtokových poměrů dostatečně kapacitním návrhem koryta vodoteče.

Podmínka č. 8 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z vyjádření státního podniku Povodí Vltavy k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje k maximální ochraně vodních toků před jejich znečištěním v důsledku demolice mostů přes Vltavu (D8-019) a Bakovský potok (D8-021). Podmínka byla stanovena za účelem vyloučení poškození koryt obou vodních toků a vyloučení kontaminace povrchových vod.

Podmínka č. 9 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci potenciálních vlivů záměru na půdy.

Podmínka č. 10 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci potenciálních vlivů záměru na přírodu a krajinu, chráněná území a krajinný ráz. Podmínka byla stanovena za účelem detailnější identifikace kácených dřevin, minimalizace trvalých i dočasných záborů v přírodě hodnotných lokalitách a šetrného začlenění záměru do krajiny.

Podmínka č. 11 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA, konkrétně z Biologického hodnocení (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023). Podmínka byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faunu a floru. Dílčí opatření pro projektovou přípravu záměru vyplývající z Biologického hodnocení (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023) budou finalizována na základě aktualizace biologického hodnocení, jehož zpracování je podmínkou uloženo v rámci navazující projektové dokumentace záměru. Aktualizace biologického hodnocení určí finální podobu opatření a ta budou následně respektována v rámci další projektové přípravy záměru.

Podmínka č. 12 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA, konkrétně pak z Migrační studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023). Podmínka je stanovena za účelem optimalizace migrace v zájmovém území a zajištění zlepšení migračního potenciálu migračních objektů. Dílčí opatření pro projektovou přípravu záměru vyplývající z Migrační studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023) budou finalizována na základě aktualizace migrační studie, jejíž zpracování je podmínkou uloženo v rámci navazující projektové dokumentace záměru. Aktualizace migrační studie určí finální podobu opatření a ta budou následně respektována v rámci další projektové přípravy záměru.

Podmínka č. 13 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a zahrnuje požadavek na zpracování projektu vegetačních úprav. Podmínka byla stanovena za účelem realizace takových náhradních biotopů, které budou směřovat ke kvalitnímu začlenění záměru do krajiny a současnému plnění izolační funkce z hlediska snižování úrovně imisního i hlukového znečištění.

Podmínka č. 14 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a z vyjádření dotčených územních samosprávných celků k dokumentaci EIA. Podmínka směřuje ke zvýšení prostupnosti území a ke zmírnění stávajícího bariérového efektu dálnice ve vztahu k pohybu obyvatel v krajině.

Podmínka č. 15 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem prevence a minimalizace vlivů záměru na obyvatelstvo ve vztahu k imisní a hlukové situaci z hlediska kumulace vlivů se stavbou VRT Podřipsko.

Podmínka č. 16 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem zajištění bezpečnosti provozu v okolí místní komunikace K Dálnici (Za Dálnicí).

Podmínka č. 17 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem zajištění ochrany ovzduší a snížení prašnosti v průběhu výstavby.

Podmínka č. 18 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby.

Podmínka č. 19 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na povrchové a podzemní vody v etapě výstavby.

Podmínka č. 20 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na půdy v průběhu stavebních prací.

Podmínka č. 21 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na přírodní zdroje v etapě výstavby.

Podmínka č. 22 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla stanovena za účelem ochrany fauny a flory v etapě výstavby. Podmínka směřuje ke smluvnímu zajištění biologického dozoru stavby odborně způsobilou osobou včetně pravomocí pozastavení činnosti zhotovitele v případě ohrožení zvláště chráněných druhů. Podmínka zároveň směřuje ke kontrole a provádění všech činností směřujících k omezování negativních vlivů výstavby záměru na životní prostředí.

Podmínka č. 23 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu, floru a ekosystémy v etapě výstavby. Dílčí opatření budou finalizována na základě aktualizace biologického hodnocení, jehož zpracování je uloženo podmínkou č. 11 tohoto stanoviska. Aktualizace biologického hodnocení určí finální podobu opatření a ta budou následně respektována v rámci realizace (výstavby) záměru. Plnění opatření bude kontrolováno odborně způsobilou osobou provádějící biologický dozor během výstavby, přičemž rozsah opatření může být biologickým dozorem v průběhu realizace záměru upraven.

Podmínka č. 24 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu, floru a ekosystémy (se zaměřením na ochranu dřevin) a rovněž upřesňuje požadavky na ochranu místních populací netopýrů při kácení dřevin.

Podmínka č. 25 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na obyvatelstvo jak z hlediska bezpečnosti provozu (posilovat plynulost dopravního proudu na základě informovanosti o dopravních komplikacích, snížení rizika vzniku dopravních nehod), tak vlivů na ovzduší a akustickou situaci.

Podmínka č. 26 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a byla doplněna zpracovatelem posudku. Podmínka směřuje k ověření/zajištění plnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb před zahájením stavby a po uvedení záměru zkušebního do provozu. V případě prokázání jakéhokoli nadlimitního negativního vlivu souvisejícího s provozem záměru budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.

Podmínka č. 27 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA a směřuje k ochraně vod. Podmínka stanovuje povinnost provádět pravidelné údržby na vodohospodářských objektech souvisejících s provozem záměru za účelem minimalizace vlivů záměru na povrchové a podzemní vody a odtokové poměry v území.

Podmínka č. 28 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka byla stanovena za účelem zajištění funkčního oplocení stavby z důvodu prevence před vniknutím živočichů na těleso dálnice při provozu.

Podmínka č. 29 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka byla stanovena za účelem provádění monitoringu stavu výsadby a zajištění zabezpečení údržby a výchovy vysázených porostů dřevin jak v období po jejich realizaci, tak z hlediska průběžné péče během provozu. Podmínka směřuje k vytvoření předpokladu pro následné zachování udržitelnosti vegetačních úprav.

Podmínka č. 30 vychází z opatření navržených v rámci dokumentace EIA. Podmínka byla stanovena za účelem zajištění biomonitoringu a ověření účinnosti realizovaných opatření. Monitoring bude zaměřen zejména na migrační průchodnost území, mortalitu živočichů na silnici, stav populací obojživelníků a plazů a šíření invazních rostlin. Podle vyhodnocení výsledků jednotlivých monitoringů je uloženo následně zajistit případná opatření k nápravě.

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 právních

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 EIA, dotčenými orgány 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 záměru je zkapacitnění stávající dálnice D8 v úseku Zdiby – Nová Ves. Celková délka záměru je 18,0 km. Součástí záměru je úprava dvou mimoúrovňových křižovatek MÚK Úžice a MÚK Nová Ves. Na řešené části dálnice D8 se nachází 21 mostních objektů a 4 propustky. Za dominantní jsou považovány zejména mostní objekty přes Vltavu a Bakovský potok (mosty č. D8-019, D8-021). Předmětem úpravy je také přestavba související místní komunikace K Dálnici v obci Panenské Břežany. Umístění záměru je dáno stopou stávající dálnice D11 a přilehlými plochami, do kterých se bude záměr rozšiřovat. Záměr je předkládán v úseku staničení 0,000 – 16,500 jako invariantní. V úseku 16,500 – 18,000 je řešen ve dvou variantách – varianta Úsporná a varianta Velkorysá, které se mezi sebou liší technickým řešením úseků s mosty přes Bakovský potok a řeku Vltavu (rekonstrukce mostních objektů nebo demolice a výstavba nových mostních objektů).

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé základní složky životního prostředí (především ovzduší, hluk, veřejné zdraví, povrchové a podzemní vody, půdy, biologická rozmanitost území) byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako přijatelné. 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 zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ 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. Obě posuzované varianty (Úsporná a Velkorysá) jsou hodnoceny s mírným vlivem, pouze vlivy z výstavby Velkorysé varianty budou časově delší. Z dokumentace EIA vyplývá, že realizace kterékoliv varianty záměru (Velkorysé nebo Úsporné) znamená oproti nulové variantě (nerealizace záměru) snížení imisní zátěže z dopravy na D8 v dotčeném území.

Posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví vychází ze samostatné studie „Posouzení vlivů na veřejné zdraví“, které bylo zpracováno držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví RNDr. Marcelou Zambojovou (AFRY CZ s.r.o., 08/2023). Za nejvýznamnější vlivy záměru na obyvatelstvo lze považovat vlivy na veřejné zdraví v důsledku znečišťování ovzduší a hluku z dopravy. Při hodnocení těchto aspektů bylo vycházeno z rozptylové a hlukové studie, které jsou součástí dokumentace EIA.

Ovzduší

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly hodnoceny dominantní škodliviny, kterými jsou částice polévatého prachu PM_{10} , $PM_{2,5}$, oxid dusičitý, oxid uhelnatý, benzen a benzo(a)pyren.

Z porovnání výsledných imisních příspěvků NO_2 v aktivní variantě (se záměrem) a nulové variantě (bez záměru) vyplývá, že realizace záměru je spojena s poklesem imisních příspěvků NO_2 .

Ze srovnání výsledných hodnot v jednotlivých referenčních bodech mezi aktivní a nulovou variantou dále vyplývá, že realizací záměru dojde ve všech referenčních bodech k mírnému snížení imisních příspěvků k maximálním denním koncentracím PM_{10} (pokles v rozmezí o -0,6 až -8,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), průměrným ročním koncentracím PM_{10} (pokles v rozmezí o -0,09 až -0,80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) i průměrným ročním koncentracím $PM_{2,5}$ (pokles v rozmezí o -0,03 až -0,24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Realizace záměru bude spojena s poklesem imisních příspěvků automobilové dopravy k maximálním osmihodinovým koncentracím CO v místech nejexponovanější obytné zástavby o 8 až 69 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (stávající maximální osmihodinové koncentrace oxidu uhelnatého na úrovni cca 2000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ jsou hluboko pod hodnotou platného imisního limitu, který je stanoven dle doporučení WHO ve výši 10 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

K mírnému snížení imisních příspěvků ve všech referenčních bodech dojde také v případě průměrných ročních koncentrací benzenu (pokles hodnot imisních příspěvků se pohybují v rozmezí od -0,0001 až -0,0034 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) i benzo(a)pyrenu (pokles hodnot imisních příspěvků se pohybují v rozmezí od -0,004 až -0,031 ng/m^3).

Dle výsledků výpočtů provedených v rozptylové studii se realizace záměru může projevit celkově mírným snížením imisních příspěvků automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D8. I přesto, že se toto snížení neprojeví na sledovaných zdravotních ukazatelích u exponovaného obyvatelstva významným zlepšením, lze záměr z hlediska vlivu na zdraví obyvatelstva označit za pozitivní.

Z hlediska ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví ve vztahu k ovzduší lze obě varianty záměru po jeho dokončení (při provozu) považovat za rovnocenné, neboť variantnost záměru nemá vliv na jeho kapacitu (tj. výsledné intenzity dopravy). Vlivy obou uvažovaných variant

(Velkorysá a Úsporná) se mohou lišit v období výstavby. V tomto ohledu se však nejedná o vlivy na veřejné zdraví, které jsou hodnotitelné až při dlouhodobé až celoživotní expozici, ale o dočasný snížený komfort v území. Nasazení širšího spektra stavební mechanizace potřebné pro demolici a novou výstavbu mostu přes Vltavu a Bakovský potok u varianty Velkorysá může dočasně zvýšit produkci emisí do ovzduší. Současně bude produkována vyšší prašnost vlivem zemních prací při zakládání nových mostních pilířů a pohybem mechanizace v podmostí. Půjde ale o krátkodobé vlivy. Vzhledem k tomu, že stavební práce nebudou probíhat v bezprostřední blízkosti žádných stavebních objektů využívaných pro bydlení (nejbližší obytná zástavba sídla Vepřek je vzdálena cca 180 m, kolonie řadových domů u silnice II/608 poté cca 230 m), nedojde ke zhoršení rozptylových podmínek v území, které by měly dopad na obyvatelstvo.

Hluk

Vlivy na hlukovou situaci jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru díky navrženým protihlukovým opatřením. Z provedeného porovnání hodnot pro nulovou (bez záměru) a aktivní (se záměrem) variantu vyplývá, že realizace záměru se projeví mírným poklesem počtu osob exponovaných nejnižším celodenním hladinám hluku (pod 53 dB), ale i nejvyšším (nad 65 dB). Naopak počet osob exponovaných celodenním hlukovým hladinám v intervalu 53 až 65 se po realizaci záměru očekává mírně navýšený. Obdobná je situace i v případě nočního hluku, kdy se počet osob exponovaných nočním hladinám pod 45 dB a nad 55 dB v důsledku realizace záměru dle výsledků hlukové studie mírně sníží, počet osob exponovaných nočním hlukovým hladinám v rozmezí 45 až 55 dB se v důsledku realizace záměru naopak mírně navýší.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že se denní hlukové hladiny z řešeného úseku dálnice D8 pohybují u exponované obytné zástavby v současnosti v rozmezí 48,4 až 65,4 dB, v nulových variantách let 2032 a 2052 v rozmezí 48,9 až 61,4 dB, v aktivních variantách v rozmezí 50,4 až 62,7 dB. V případě nočních hlukových hladin se jedná v současnosti o rozmezí 45,2 až 62,2 dB, v nulových variantách let 2032 i 2052 v rozmezí 46,1 až 58,8 dB, v aktivních variantách v rozmezí 46,6 až 59,2 dB.

Z výpočtů provedených v rámci Posouzení vlivů na veřejné zdraví celkově vyplývá, že v důsledku realizace záměru nedojde k takovému zhoršení hlukové situace, které by bylo spojeno s významným nárůstem počtu nových případů ischemických chorob srdečních u exponované populace.

Z hlediska ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví hlukem lze obě posuzované varianty považovat za rovnocenné, neboť variantnost záměru nemá vliv na jeho kapacitu (tj. výsledné intenzity dopravy). Rozdíl lze spatřovat pouze v období výstavby. Vzhledem k intenzivnějším stavebním pracím v obou podmostích lze očekávat významnější akustickou zátěž způsobenou nasazenými stavebními mechanismy. Oproti variantě Úsporná bude specifickou akustickou zátěž produkovat demolice obou velkých mostů. Nicméně se bude jednat o vlivy krátkodobé, které po dokončení prací ihned odezní. Vzhledem k tomu, že stavební práce nebudou probíhat v bezprostřední blízkosti žádných stavebních objektů využívaných pro bydlení, nedojde zde k nadměrné zátěži.

Z hlediska bezpečnosti provozu je zkapacitnění dálnice jako celku hodnoceno jako pozitivní. Zkapacitnění dálnice na 3+3 jízdní pruhy sice dle dokumentace EIA umožní převedení

vyšších dopravních intenzit, avšak při současném posílení plynulosti dopravního proudu. V tomto ohledu lze spatřovat pozitivní přínos záměru, který může zvýšit bezpečnost užívání stavby a tím snížit riziko dopravních nehod. Za bezpečnější alternativu je z hlediska ochrany zdraví lidí při dopravním provozu považována varianta Velkorysá (z pohledu bezpečnostních rizik je varianta Úsporná kvůli svému technickému řešení hodnocena jako mírně negativní).

Jedním z negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo v blízkosti komunikací je rovněž narušení psychické pohody, které je přímo úměrné intenzitám provozu a vzdálenosti objektů od komunikace. Přesto však není možná jednoznačná kvantifikace psychické zátěže. Vyvolaný stres je individuální reakcí organismu na faktory prostředí a psychická odezva nemusí být v přímé závislosti na intenzitě podnětu. Proto lze očekávat velmi vysokou variabilitu v citlivosti mezi jedinci v populaci, která vyplývá z genetických dispozic, momentálního zdravotního stavu, osobního přístupu ke stavbě atd. Na psychickou pohodu obyvatel budou působit jednak vlivy trvalé, tj. změna dopadů v důsledku provedení záměru a provozu na něm, jednak vlivy dočasné během realizace záměru. Vlivy, které v této fázi mohou vznikat a nelze je proto vyloučit, budou spojené se sníženým komfortem způsobeným především vyšší prašností. Emise, které budou během realizace vznikat, lze efektivně minimalizovat organizačními opatřeními.

Dle provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví se v dotčené populaci neočekává vlivem posuzovaného záměru nárůst zdravotního rizika, který by byl významný ve smyslu ohrožení zdraví. I při velmi konzervativním odhadu lze dle dokumentace EIA předpokládat, že i v místech nejexponovanější obytné zástavby není provoz dálnice po jejím zkapacitnění spojen s významným rizikem vážných zdravotních účinků vyplývajících ze změněné hlukové situace. V případě chemických škodlivin v ovzduší bude záměr spojen se zlepšením imisní situace vyplývajícím ze zvýšení plynulosti provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D8. Vlivy záměru lze z hlediska velikosti a významnosti při respektování opatření k eliminaci hlukového zatížení a emisí znečišťujících látek do ovzduší souhrnně označit jako akceptovatelné. Vlivy obou subvariant jsou z hlediska vlivů na veřejné zdraví vyhodnoceny rovnocenně jako mírné, avšak vlivy z výstavby varianty Velkorysá budou časově delší. Realizace kterékoliv varianty záměru (včetně navržených protihlukových opatření) představuje snížení hlukové zátěže z dopravy na D8 v dotčeném území proti současnému stavu i proti nulové variantě (nerealizace záměru). Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci EIA souhlasí.

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ 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.

Hodnocení vlivů provozu záměru na ovzduší vychází z výsledků Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu dokumentace EIA (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023). Pro výpočty emisí znečišťujících látek z provozu rozšířené dálnice D8 byl posuzovaný úsek dálnice D8 rozdělen do 5 dílčích úseků a byly vypočítány emise pro výhledový rok 2052 pro variantu nulovou i pro variantu aktivní (2052/2020 = intenzity dopravy pro rok 2052 a dynamická skladba vozového parku pro rok 2020).

Při porovnání emisí z dopravy u varianty nulové (bez realizace záměru) a varianty aktivní je patrný mírný pokles u všech sledovaných látek, u benzo[a]pyrenu je to cca 11 %, u benzenu cca 2 %, u CO cca 15 %, u NO₂ a NO_x cca 5 %, u PM₁₀ cca 15 % a u PM_{2,5} cca 13 %. Toto snížení je dáno především předpokládaným zlepšením parametrů vozovky a zvýšením plynulosti dopravního proudu, přestože intenzity dopravy na dálnici D8 vlivem zlepšení její průchodnosti mírně narostou (po zkapacitnění dálnice D8 dojde k převedení části dopravy z paralelních tras (zejména ze silnice II/608) na průchodnější dálnici).

Dle dokumentace EIA jsou imisní koncentrace z provozu na dálnici D8 součástí již stávajícího imisního pozadí a posuzovaný záměr bude mít převážně pozitivní vliv ve smyslu jejich snížení, i když ne velkého. Ve stávajícím stavu dochází k překračování ročního průměru u benzo[a]pyrenu a oxidů dusíku a také může docházet k překračování krátkodobého imisního limitu pro prachové částice PM₁₀, i když v rámci povoleného počtu překročení. Tento stav je dán polohou posuzovaného území a vysokou mírou urbanizace. Blízkost hlavního města spolu s vysokou hustotou osídlení přináší značnou antropologickou zátěž s intenzivní lidskou činností spolu s vysokou dopravní zátěží. Provoz na dálnici D8 se sice zásadním způsobem podílí na imisních koncentracích všech sledovaných znečišťujících látek, jejím rozšířením však nedojde k jejich nárůstu, ale vlivem zvýšení plynulosti dopravy a zlepšení kvality silničního povrchu dojde k jejich snížení, v závislosti na sledované látce. Další pozitivní efekt bude mít předpokládané postupné zlepšení dynamické skladby vozového parku.

Ve výhledu pro roky 2052 byla prověřena i situace s realizovanou MÚK Odolena Voda (MÚK Odolena Voda je záměr připravovaný jiným investorem, který způsobí nárůst intenzit dopravy na dálnici D8 vlivem zprovoznění a připojení letiště Vodochody). Porovnání varianty s variantou s realizovanou MÚK Odolena Voda ukazuje na mírný nárůst imisních příspěvků v úseku mezi MÚK Zdiby a MÚK Odolena Voda, kde dojde k nejvýraznějšímu nárůstu intenzit dopravy. I přes toto zvýšení jsou imisní příspěvky stále výrazně podlimitní.

Z hlediska ovlivnění kvality ovzduší po realizaci záměru lze obě varianty záměru (Úspornou i Velkorysou) považovat za rovnocenné, neboť variantnost záměru nemá vliv na jeho kapacitu (tj. výsledné intenzity dopravy). Nasazení širšího spektra stavební mechanizace potřebné pro demolici a novou výstavbu mostu přes Vltavu a Bakovský potok nicméně může dočasně zvýšit produkci emisí do ovzduší. Současně bude produkována vyšší prašnost vlivem zemních prací při zakládání nových mostních pilířů a pohybem mechanizace v podmostí (objemově významné zemní práce však prováděny nebudou). Vlivy z výstavby tak budou u Velkorysé varianty intenzivnějšího charakteru, avšak po ukončení stavebních prací velmi rychle odezní podobně jako u Úsporné varianty.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo upozorňováno na skutečnost připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek. V rámci posudku bylo ověřeno, že rozptylová studie je řešena v souladu se stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší. V současné době však již byla schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční

imisiční limity následovně: pro PM_{10} z dosavadních $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, pro $PM_{2,5}$ z $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a pro NO_2 z $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$; u denních imisičních limitů snižuje limit pro PM_{10} z $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisiční limity $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro $PM_{2,5}$ a $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro NO_2 (oba s povoleným počet překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisičního limitu pro NO_2 ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisiční limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ve fázi další přípravy záměru tedy bude nutno orientovat se na plnění těchto budoucích imisičních limitů a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisičními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, již zákonnou povinností.

Součástí dokumentace EIA je dále Studie vyhodnocení vlivů na klima (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023), která hodnotí vlivy záměru na klimatický systém a potenciální dopady klimatické změny na uvedený záměr. Z hlediska vlivů na klima jsou vlivy záměru hodnoceny jako nulové až mírně negativní v celé délce záměru. V rámci dokumentace EIA byl proveden výpočet emisí skleníkových plynů, resp. pro relevantní emise CO_2 . Z provedených výpočtů je patrné, že přestože je výchozí emise skleníkových plynů poměrně vysoká (což je dáno množstvím dopravy, která uvedené silniční úseky využívá), tak relativní emise, tedy rozdíl oproti stavu bez realizace záměru, je zcela minimální. Na některých úsecích dochází k poklesu, na některých k nárůstu, ale celkové změny nejsou významné. Obě varianty jsou ve vztahu ke klimatu hodnoceny shodně.

Rovněž byla posouzena zranitelnost a odolnost projektu vůči rizikům spojeným se změnou klimatu. Z výsledků vyhodnocení vlivů na klima vyplynulo střední riziko vůči extrémním nárazovým větrům a ledovce s námrazou, jako vysoké bylo vyhodnoceno klimatické riziko extrémně vysokých teplot (zejména ve vztahu k povrchovému materiálu vozovky, řidičům (při delších kongescích) a vegetačním výsadbám). Rizika sněhové vánice, mlhy a přívalových dešťů s bouřkami spojených se změnou klimatu byla vyhodnocena jako nízká. Prakticky ve všech případech lze zmiňovaná rizika eliminovat či minimalizovat pomocí stavebně technických a provozních opatření (pravidelná údržba komunikace, použití materiálů odolných proti mechanickému poškození a proti vysokým teplotám, mrazu i opakovaným změnám teploty vzduchu, zajištění dostatečné závlivky vegetace, volba druhů dřevin odolných vůči vysokým teplotám a suchu, zajištěním dostatečných kapacit pro odvádění srážkových vod apod.).

Vlivy záměru na kvalitu ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti souhrnně označit jako akceptovatelné, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku. Příslušná opatření k minimalizaci vlivů záměru na ovzduší jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

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

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ 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.

Hodnocení vlivů hluku vychází ze závěrů Hlukové studie (HBH Projekt spol. s r.o., 08/2023). Vyhodnocení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb bylo provedeno v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění novely č. 433/2022 Sb. účinné od 1. 7. 2023.

Výpočty provedené v Hlukové studii prokázaly, že ve stávajícím stavu v některých výpočtových bodech dochází k překračování hodnot pro základní hygienický limit 60/50 dB (den/noc), tak i hodnot pro hygienický limit pro rekonstrukci pozemní komunikace 68/58 dB (den/noc). Nejzatíženější je obytná zástavba v sídlech Klíčany, Panenské Břežany a Vepřek, kde prozatím nebyly realizovány nové PHS (nicméně již jsou v projektové přípravě). Lze konstatovat, že u všech tří sídel, kde nyní není plněn hygienický limit, v blízké budoucnosti dojde k nápravě pomocí nových PHS a počáteční akustická situace se taklepší.

Během realizace záměru lze očekávat hluk z demoličních a stavebních prací, hluk ze staveništní dopravy a hluk z provozu na dálnici D8. Vlastní demoliční a stavební práce nezpůsobí u nejbližší zástavby překročení hygienického limitu hluku. Během výstavby se předběžně předpokládá intenzita cca 20 - 30 těžkých nákladních aut za hodinu. Vzhledem k tomu, že na stávající dálnici bude zachován běžný provoz (se sníženou rychlostí), s předpokládanou hodinovou intenzitou nákladních automobilů cca 700 - 1 000, lze navýšení hlukových emisí vlivem přetížení staveništní dopravou vyhodnotit jako zanedbatelné.

Zvýšenou pozornost je nutné věnovat období, kdy budou demontovány (a následně nově realizovány) stávající PHS a v těchto úsecích bude současně probíhat stavební činnost. Akustická zátěž okolního území tak zde může být dočasně vyšší. Aby bylo působení hlukové emise na nejbližší obytnou zástavbu co nejnižší, je nutné během stavebních prací v těchto úsecích přijmout příslušná opatření pro minimalizaci negativních vlivů.

V rámci vyhodnocení vlivů z výstavby bylo rovněž provedeno modelové vyhodnocení vlivů hlučnosti stavební mechanizace na nejbližší zástavbu pro alternativu demolice mostu přes Vltavu. Na základě výsledku výpočtu bylo konstatováno, že vlastní demoliční a stavební práce nezpůsobí u nejbližší zástavby překročení hygienického limitu hluku. Vzhledem k složitějším stavebním pracím budou však působit rušivě po delší dobu.

V období provozu stavby bude hluk generovat automobilová doprava. V rámci hlukové studie byly sledovány dvě hlavní varianty – varianta bez realizace záměru a varianta aktivní – a jejich časové horizonty vztažené k roku 2020, 2032 a 2052. Varianty byly v obou výhledových časových horizontech 2032 a 2052 posouzeny nejprve bez zahrnutí vlivu MÚK Odolena Voda (samostatný záměr jiného investora s předpokladem realizace do roku 2026 nebo později), tak dále i s touto křižovatkou. Alternativa s MÚK Odolena Voda byla prověřena jakožto související záměr, který způsobí nárůst intenzity dopravy na dálnici D8 vlivem zprovoznění a připojení letiště Vodochody, nicméně hlukovou emisí z této křižovatky nelze považovat za emisní výstup dálnice D8.

Návrh protihlukových stěn je v dokumentaci EIA proveden pro intenzity dopravy předpokládané v roce 2052, s tím, že stávající i dnes plánované protihlukové stěny (pro dosavadní čtyřpruhové uspořádání) budou odstraněny a nahrazeny stěnami novými (v nové poloze v návaznosti na šestipruhé uspořádání). Záměr zahrnuje rozsáhlý systém nových, zvýšených nebo prodloužených PHS, které jsou klíčové pro dosažení přijatelné hlukové situace. Mezi nejvýznamnější nové PHS patří PHS v obcích Klíčany, Panenské Břežany, Úžice, Všestudy a Nová Ves. Parametry navržených PHS, jak jsou uvedené v dokumentaci EIA, budou dále upřesněny v dalších fázích projektové dokumentace aktualizovaným hlukovým výpočtem, a to ve vazbě na postupnou konkretizaci záměru.

Souhrnně lze konstatovat, že po realizaci záměru dojde vlivem navýšení kapacity dálnice k celkovému mírnému nárůstu hlukového zatížení v okolí dálnice D8. Z výsledků hlukové studie vyplývá, že se denní hlukové hladiny z řešeného úseku dálnice D8 pohybují u exponované obytné zástavby v současnosti v rozmezí 48,4 až 65,4 dB, v nulových variantách let 2032 a 2052 v rozmezí 48,9 až 61,4 dB, v aktivních variantách let 2032 a 2052 v rozmezí 50,4 až 62,7 dB. V případě nočních hlukových hladin se jedná v současnosti o rozmezí 45,2 až 62,2 dB, v nulových variantách let 2032 i 2052 v rozmezí 46,1 až 58,8 dB, v aktivních variantách v rozmezí 46,6 až 59,2 dB. Realizací záměru s navrženými protihlukovými stěnami budou v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí hodnoceného úseku dálnice D8 dodrženy platné hygienické limity hluku s výjimkou samostatně stojícího objektu v průmyslové zóně Zdibsko 499, Klecany, který je v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům. U tohoto objektu lze očekávat překračování hygienického limitu hluku pro noční dobu 58 dB, a proto dokumentace EIA počítá s řešením této situace – změna účelu využití stavby, příp. ochrana na fasádách s chráněnými vnitřními prostory či umístění protihlukové stěny, cca v km 0,000 - 0,350, výšky cca 4,5 m (rozměry budou stanoveny aktualizovaným výpočtem). Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze s uvedeným řešením vyjádřila souhlas s tím, že nebyl negativně dotčen zájem, který jakožto místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví chrání a byl shledán soulad se všemi požadovanými předpisy. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska je požadavek na aktualizaci hlukové studie (podmínka č. 3, která současně ukládá finalizaci vhodného protihlukového opatření zajišťujícího splnění hygienického limitu hluku u objektu Zdibsko 499, Klecany) a monitoring hluku pro ověření plnění hygienických limitů s požadavkem na realizaci dodatečných protihlukových opatření v případě zjištění překročení hygienických limitů (podmínka č. 26). V úsecích, kde budou realizovány navržené protihlukové stěny, resp. stávající rozsah protihlukových stěn bude v šestipruhé variantě posílen (prodloužení, zvýšení, zlepšení akustických parametrů), dojde ke snížení hlukového zatížení okolní zástavby. Vlivy jsou celkově hodnoceny jako mírné až středně významné, avšak díky navrženým protihlukovým opatřením jako přijatelné v celé délce záměru. Před realizací záměru a po realizaci záměru ve zkušebním provozu stavby bude provedeno autorizované měření hluku, které doloží, že je hygienický limit u zástavby dodržen, případně že nedošlo k nárůstu již nadlimitních hodnot.

Z hlediska ovlivnění hlukové situace při provozu záměru (po jeho realizaci) byly obě posuzované varianty (Úsporná X Velkorysá) vyhodnoceny jako rovnocenné. Rozdíl lze spatřovat pouze v období výstavby. Vzhledem k intenzivnějším stavebním pracím v obou podmostích lze u varianty Velkorysá očekávat vznik významnější akustické zátěže způsobené nasazenými

stavebními mechanismy. Oproti variantě Úsporné bude specifickou akustickou zátěž produkovat demolice obou velkých mostů přes Vltavu a Bakovský potok.

Významnějším zdrojem vibrací v období realizace stavby budou zejména otřesy způsobené stavebními mechanismy. Vlivy vibrací z výstavby budou pouze krátkodobé a budou působit lokálně v místě prováděných stavebních prací v závislosti na typu prací a použité mechanizaci. Vibrace se nejčastěji projevují do vzdálenosti několika metrů od zdroje vibrace a po ukončení prací velmi rychle odezní. V blízkosti dálnice se nacházejí zastavěná území sídel, některými dálnice přímo prochází (Klíčany a Panenské Břežany). Nejbližší objekty mohou být vlivy vibrací potenciálně ovlivněny, avšak dle dokumentace EIA se nepředpokládá, že by tyto vlivy mohly mít dopad na celkovou statiku objektů (nejsou očekávány žádné stavební práce, které by byly zdroji specifických vibrací, které by se vymykaly běžným stavebním procesům probíhajícím při rekonstrukcích dálnic a silnic). Určitou výjimkou může být ve variantě Velkorysé demolice velkých mostů D8-019 a D8-021, která bude probíhat reverzním způsobem oproti jejich výstavbě. V bezprostřední blízkosti obou mostů se však nenachází žádný stavební objekt, proto lze vlivy vibrací z demolice a výstavby vyloučit. Vlivy vibrací vyvolaných provozem záměru, které by mohly mít nepříznivý vliv na své okolí, se nepředpokládají.

Další potenciální vlivy fyzikálních a biologických faktorů se nepředpokládají. Při výstavbě ani provozu nebude záměr zdrojem záření a dalších rušivých vlivů, ani významným zdrojem světelného znečištění. Při návrhu světelných zdrojů v rámci stavby (včetně zařízení stavenišť) bude postupováno v souladu s ČSN 36 0459 omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení a s metodickým pokynem MŽP k předcházení a snižování světelného znečištění ze dne 29. září 2023 čj. MZP/2023/710/2146.

Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na akustickou situaci ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska. Součástí podmínek je i požadavek na zachování, resp. obnovení, stávajících protihlukových opatření, který považuje zpracovatel posudku za zásadní.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ 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.

Pro účely posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody byla zpracována Vodohospodářská studie (AFRY CZ s.r.o., 2023), součástí studie je Hydrogeologická rešerše (GEOtest a.s., srpen 2022). Součástí dokumentace EIA je i „Vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/ES, článek č. 4, odstavec 7)“.

Povrchové vody

Posuzovaný záměr kříží řeku Vltavu a její levostranný přítok Bakovský potok. Dále trasa D8 kříží několik menších toků v povodí Labe – vodní tok Černavku, jeho přítok Jordán, a dále Postřizínský potok. Přilehlé vodní toky současně slouží jako recipienty zachycených dešťových vod.

V rámci záměru rozšíření dálnice byla navržena úprava stávajícího způsobu odvodnění celého posuzovaného úseku dálnice D8. Konceptně návrh nového odvodnění respektuje stávající stav, tj. odvedení srážkových vod je umístěno převážně ve středové kanalizaci a je svedeno do nejbližších recipientů. V současném stavu jsou některé úseky vedeny mimo středovou kanalizaci v krajnici a některé části komunikace či přilehlých svahů jsou odváděny přímo do recipientů. Rozšířením dálnice D8 ze stávajícího čtyřpruhového upořádání na šestipruhové dojde k navýšení celkového odtoku srážkových vod o cca 36 % v celé své délce, tj. dojde k navýšení zpevněných ploch o rozloze cca 188 985 m² a navýšení průměrného ročního odtoku o 88 143 m³/rok.

Pro další fázi projekční přípravy je v rámci záměru navrženo prověření vedení středové kanalizace ve všech úsecích, kde je to technologicky možné a dále odvedení všech srážkových vod z komunikace přes areály dešťových usazovacích nádrží (DUN), retenčních nádrží (RN), či odlučovače lehkých kapalin (OLK). Navržená úprava počítá se striktním oddělením znečištěných dešťových vod pocházejících z prostoru komunikace, které budou před vypouštěním do recipientu předčištěny v rámci sedimentačního prostoru na přítoku do RN a zbaveny případných ropných znečištění v instalovaném OLK. Odtok z RN bude osazen regulátorem odtoku z hlediska nenavýšení stávajícího odtoku do recipientu. Oproti současnému stavu tak bude docházet ke zpomalení odtoku do přilehlých vodních toků (v současnosti nejsou v odvodňovacím systému začleněny RN ani regulátory odtoku). Systém odvodnění je rozdělen na 10 úseků s navrženými 6 areály DUN/RN/OLK. Realizací nového systému odvodnění lze dle dokumentace EIA předpokládat mírné zlepšení odtokových poměrů i kvality vod v důsledku náhrady starších objektů za nové, tak i instalací moderních technologií a materiálů. Neznečištěné srážkové vody ze svahů tělesa komunikace pak budou zachytávány nezpevněnými silničními příkopy, které umožní jejich vsakování a následné odvedení do přilehlých toků.

Záměr prochází oblastí s vodními toky, u kterých byla vymezena záplavová území (Q₁₀₀ a aktivní zóna Vltavy a Bakovského potoka). Do oblasti vymezené záplavové zóny vodního toku Vltava vstupuje záměr na cca 16,0 km (Q₁₀₀), resp. 16,4 km (Aktivní zóna záplavového území) a vystupuje na 16,9 km resp. 17,0 km. Záměr je v dotčeném úseku veden na náspu, který působí jako protipovodňová bariéra a který posléze plynule přechází v mostní objekt (D8-019), kterým je překonávána Vltava. Obdobně je tak tomu i v případě Bakovského potoka, který je rovněž překonáván pomocí mostní konstrukce (D8-021). Dle dokumentace EIA platí pro projektování mostů norma ČSN 72 2130 Projektování mostních objektů, která ukládá, že je kromě Q₁₀₀ nutné zohlednit také nejvyšší zaznamenanou povodeň. Zhoršení stávající povodňové situace v území tak není vlivem realizace záměru předpokládáno.

Vlivem zimní údržby se předpokládá navýšení koncentrace chloridů během zimního období a ovlivnění zejména méně vodních toků. Změna zatřídění jakosti se však pro dlouhodobé koncentrace chloridů dle dokumentace EIA nepředpokládá.

V souvislosti s požadavky Směrnice evropského parlamentu a Rady č. 2000/60 ES, týkajících se dosažení dobrého chemického i ekologického stavu vodního prostředí ve smyslu omezení vnosu znečištění do recipientů, lze za předpokladu dodržení navržených požadavků a opatření konstatovat, že realizace ani provoz záměru nebude mít vliv na zhoršení ekologického či chemického stavu a současně nebude překážkou pro dosažení dobrého ekologického stavu.

V případě Velkorysé varianty si demolice stávajících a výstavba nových mostních konstrukcí vyžádají kromě zásahů do břehových struktur obou vodních toků i přístup těžké mechanizace a současně i rozsáhlejší zařízení stavenišť. Uvedené vlivy, byť dočasné a trvajících pouze po dobu výstavby, s sebou nesou i vyšší riziko možných úniků nebezpečných látek nebo poškození koryta řeky. V případě variantního úseku tak bude celkový odtok srážkových vod ve variantě Velkorysé mírně vyšší než u varianty Úsporné, a to úměrně nové mostní konstrukci oproti pouhému rozšíření. Celkově lze dle dokumentace EIA vzhledem k charakteru stavby (rozšíření již stávajícího dálničního tělesa) konstatovat, že rizika znečištění povrchových vod z vlastní technologie výstavby nebudou významná.

Za předpokladu respektování navržených opatření pro další fázi projekční přípravy (především zahrnutí návrhových parametrů dle Vodohospodářské studie, změna vedení kanalizace z krajnic do středu, odvedení všech srážkových vod z komunikace přes areály RN/DUN/OLK), bude mít dle dokumentace EIA celkové nové řešení odvodnění komunikace (oproti současnému stavu odvodnění) na povrchové vody mírně pozitivní vliv.

Podzemní vody

Posuzovaná trasa dálnice D8 Zdiby – Nová Ves vede již v současném stavu v násypch a zářezích, oproti současnému stavu se tedy nebude jednat o významnou změnu. Niveleta stávající ani navrhované stavby samotného tělesa komunikace D8 pod hladinu podzemní vody (dále také jen „HPV“) nezasahuje.

V případě mostů, kdy dojde k vybudování nových základových konstrukcí, a v případě doplnění stávajícího systému odvodnění v podobě DUN je zasažení hladiny podzemní vody předpokládáno. Při dodržení standardních opatření, týkajících se eliminace kontaminace podzemních vod, však dle dokumentace EIA průběh hladiny podzemních vod nebude významnějším způsobem ani krátkodobě ovlivněn. Vlivy vyvolané zasažením HPV zakládáním hlubinných konstrukcí, především mostních objektů, jsou hodnoceny jako mírné (akceptovatelné) v celé délce záměru, v případě varianty Velkorysé jsou v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší vzhledem k hlubinnému zakládání mostních konstrukcí přes Vltavu a Bakovský potok. Tyto vlivy lze považovat za dočasné během období výstavby. Vlivy na podzemní vody během provozu záměru jsou pro obě varianty hodnoceny jako zanedbatelné až velmi slabé (hodnoceny jsou pouze v souvislosti se zmenšením stávajících nezpevněných ploch).

Vzhledem k tomu, že trasa záměru je v převážné části svého trasování vedena v úrovni terénu a v mělkých zářezích do hloubky max. cca 2,0 m a nízkých násypch do velikosti cca 3,0 m, ovlivnění jímacích objektů v blízkém okolí stavby se nepředpokládá.

Dokumentace EIA celkově spatřuje přínos realizace záměru v zamezení kontaminace podzemních vod znečištěnými vodami z dálnice a současně ve výrazném snížení nebezpečí negativního dopadu případných havarijních stavů na podzemní vody, a to jak novou technologií stavby, tak i návrhem řešeného odvodnění srážkových vod. Přímé působení na jakost podzemních vod není předpokládáno. Dokumentace EIA dále konstatuje, že realizace záměru nezpůsobí zhoršení stávajícího chemického a kvantitativního stavu útvarů podzemních vod.

Vedení záměru v koncovém úseku zasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída, jejíž hranice prochází v těsné blízkosti MÚK Nová Ves. Potenciální vliv záměru na CHOPAV je považován za zanedbatelný. Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů ani ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů, možnost jejich ovlivnění tak dle dokumentace EIA není předpokládána.

Ze závěrů dokumentace EIA a příložených studií vyplývá, že vlivem realizace stavby nedojde oproti současnému stavu ke zhoršení hydrogeologických poměrů v lokalitě. Z hlediska vlivů záměru na režim povrchových a podzemních vod je navrhovaný záměr po realizaci opatření navržených v podmínkách tohoto závazného stanoviska akceptovatelný. Vlivy na podzemní vody jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru, v případě varianty Velkorysá jsou vlivy v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší (vzhledem k hlubinnému zakládání mostních konstrukcí). Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody ztotožňuje. Příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ na půdu byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Výstavba i provoz záměru bude mít trvalý nepříznivý vliv na půdu z hlediska trvalých záborů pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), tento vliv však bude při dodržení navržených opatření akceptovatelný. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány.

Trvalým zábořem ZPF bude dotčeno dle předběžného záborového elaborátu cca 17,7 ha. V místě trvalých záborů ZPF pro rozšíření trasy dálnice D8 jsou zastoupeny všechny třídy ochrany ZPF stanovené vyhláškou MŽP č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany. Z celkového trvalého záboru pozemků ZPF v dotčeném území mírně převládají půdy zařazené do V. třídy ochrany (35,3 % z celkového záboru pozemků ZPF), dále II. a IV. třída ochrany (20,4 % a 19,9 % z celkového záboru pozemků ZPF). Nejvyšší kvalita půdy zařazené do I. třídy ochrany zabírají 13,8 % z celkového záboru pozemků ZPF. Nejmenší část záboru ZPF pak tvoří půdy zařazené do III. třídy ochrany (10,6 % z celkového záboru pozemků ZPF). Půdy I. třídy ochrany ZPF lze odejmout jen výjimečně, a to pro liniové stavby zásadního významu, kterou stavba zkapacitnění D8 představuje. Vzhledem k charakteru záměru, kterým je rozšíření stávající dálnice D8, je zábor těchto nejvyšší kvality půd nevyhnutelný.

Lokálně budou záměrem dotčeny i PUPFL, kde dané lesní porosty spadají do lesů hospodářských (trvalý zábor 1,9 ha). V menší míře se zde také nacházejí lesy zvláštního určení, kde bude trvalý zábor cca 0,03 ha. Lesní porosty budou dotčeny zejména v menších enklávách v okolí obcí Panenské Břežany, Odolena Voda, Zlosyně a v místě přechodu přes řeku Vltavu.

Vlivy na půdu jsou pro obě varianty hodnoceny jako shodné. Lze nicméně předpokládat, že v průběhu výstavby může varianta Velkorysá vykazovat zvýšené nároky na plochy zařízení staveniště a tím i nároky na půdu, pokud by se zde nacházel ZPF nebo PUPFL.

Vlivy záměru na zábor ZPF a PUPFL byly v dokumentaci EIA celkově vyhodnoceny jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na půdu ztotožňuje.

Vlivy na přírodní zdroje

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ na přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

V trase záměru se nachází několik ložisek nerostných surovin, téměř u všech se jedná o zásoby šterkopísků – písků. Přímo ve střetu se záměrem se nachází dobývací prostor Všestudy (km cca 14,5). Jedná se o dobývací prostor, který je evidovaný jako těžený, avšak výhradní ložisko Vojkovice 1 - Všestudy (a na něj vázané CHLÚ Křivousy) se nachází pouze východně od záměru. Dle dokumentace EIA se záměr do významné kolize s nerostnými zásobami vázanými na ložisku Vojkovice 1 - Všestudy nedostává. V téže lokalitě (cca 13,5 – 15,5 km) záměr sousedí s doposud netěženými nevýhradními ložisky Dušníky nad Vltavou. I v tomto případě se jedná o průběh záměru po hranici ložisek a mimo plochu evidovaných zásob. V obci Zlosyň se záměrem přímo sousedí těžená nevýhradní ložiska Zlosyň 1 – Zlosyň 4 (km cca 11,0 – 12,0). V dané lokalitě těžba již probíhá cca od roku 2005, lze proto konstatovat, že přítomnost současné dálnice jí nijak neomezuje. Všechna další výhradní a nevýhradní ložiska, dobývací prostory nebo CHLÚ se dle dokumentace EIA nacházejí v dostatečné vzdálenosti od záměru a nebudou jím proto nijak zasažena.

Charakter stavby, tj. převážně rekonstrukce stávající trasy dálnice a její rozšíření, předpokládá pouze mírné zásahy do horninového podloží. Navrhovaná niveleta komunikace se nebude lišit od stávající stavby. Proto do přirozeného horninového prostředí bude zasahováno zejména při rozšiřování zářezů.

Ze základní bilance zemních prací v současné době vyplývá přebytek výkopové zeminy cca 234 000 m³. Tato zemina bude odvezena na nejbližší vhodné místo v regionu a tam uložena, anebo bude využita při výstavbě jiných záměrů, bude-li vhodná pro základové konstrukce.

Sesuvná ani poddolovaná území se v dotčeném území ani přímo v trase záměru nenacházejí. Záměr se zároveň nedostává do kontaktu s žádnou známou starou ekologickou zátěží.

Varianta Úsporná je hodnocena s nulovým vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena s nulovým až mírným vlivem daným složitějším stavebně-technickým založením stavby.

Dle dokumentace EIA nepřinese realizace záměru žádné významné negativní vlivy na přírodní zdroje. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na přírodní zdroje ztotožňuje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vyhodnocení vlivu záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) bylo prověřeno a posouzeno v samostatných přílohách dokumentace EIA, zejména se jedná o Biologické hodnocení (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2023) a Migrační studii (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2023). Dotčené území lze charakterizovat jako zemědělsky silně urbanizovanou krajinu, v níž se pouze lokálně vyskytují přírodně cenné lokality. Ty jsou koncentrovány do některých míst podél dálnice, kde se nachází vzrostlá lesní a mimolesní vegetace, protékají tudy vodní toky nebo se zde vyskytují tůňe a mokřady. Pro potřeby mapování flóry a fauny bylo vytipováno 13 biotopově nejhodnotnějších lokalit. Biologický průzkum identifikoval řadu rostlinných a živočišných druhů, včetně druhů zvláště chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Během terénních průzkumů v letech 2020 až 2022 a excerpcí aktuálních nálezových dat byl v dotčeném území zjištěn výskyt 4 zvláště chráněných druhů rostlin a 66 zvláště chráněných druhů živočichů. Z dokumentace EIA a citovaných příloh vyplývá, že významné negativní vlivy záměru na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), území Natura 2000 a další zvláště chráněná území lze při dodržení podmínek tohoto závazného stanoviska vyloučit.

Fauna

Na sledovaných lokalitách byl v trase záměru během průzkumů v letech 2020 až 2022 doložen výskyt 8 zvláště chráněných druhů hmyzu, konkrétně čmeláci rodu *Bombus* (O), mravenci rodu *Formica* (O), batolec červený (O), lesák rumělkový (SO), prskavec menší (O), roháč obecný (O), zlatohlávek huňatý (SO) a zlatohlávek tmavý (O). Dalších 6 druhů je zařazeno do červeného seznamu ČR v kategoriích zranitelný nebo téměř ohrožený.

V záměrem křížených vodních tocích a blízkých tůňích byl terénním průzkumem doložen výskyt 28 druhů ryb, z toho dva druhy zvláště chráněné – jelec jesen (O) a mník jednovousý (O). Mezi zjištěnými druhy měkkýšů je i zvláště chráněná škeble rybníčná (SO), vyskytují se v tůňích u Vltavy.

V zájmovém území byl dále doložen výskyt 6 druhů obojživelníků a 4 druhů plazů. Všechny nalezené druhy (kromě skokana hnědého a nepůvodní želvy nádherné) jsou zvláště chráněné. Nejvýznamnější lokality z hlediska výskytu obojživelníků se jeví lokality 10 (tůňe u Vltavy) a 7 (potok Černavka), kde byly při průzkumech shodně zaznamenány druhy skokan skřehotavý (KO), ještěrka obecná (SO) a užovka obojková (O), které zde tvoří stálé populace.

V území byl doložen výskyt 90 ptačích druhů, z toho 30 zvláště chráněných druhů (ze silně ohrožených a kriticky ohrožených druhů bělořit šedý, čáp černý, jeřáb popelavý, krahujec obecný, krutihlav obecný, ledňáček říční, luňák červený, luňák hnědý, morčák velký, pisík obecný, strnad luční, vlha pestrá, vodouš kropenatý, volavka bílá, žluva hajní).

Ze zvláště chráněných druhů savců se v území nachází bobr evropský (SO), veverka obecná (O), křeček polní (SO). Na základě provedeného akustického monitoringu bylo v území zjištěno 13 druhů netopýrů (všechny druhy netopýrů patří mezi zvláště chráněné zákonem). Dle dokumentace EIA mohou být kolonie netopýrů negativně ovlivněny v důsledku kácení stromů v průběhu výstavby záměru. Z tohoto důvodu je v rámci stanoviska EIA stanovena podmínka omezující kácení dřevin na vybraných lokalitách pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu, případně též ve druhé polovině března. Vliv záměru

na netopýry je hodnocen jako mírně negativní s tím, že při dodržení zmírňujících a kompenzačních opatření bude tento negativní vliv dále minimalizován.

Pro vybrané zvláště chráněné druhy živočichů bude třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany (§ 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

V obci Sazená cca 1,1 km od konce záměru západně se nachází lokalita s výskytem zvláště chráněných druhů národního významu. Předmětem ochrany je lokalita sýčka obecného (*Athene noctua*). Nejblíže však lze nalézt lokalitu s žábřonozkou letní (*Branchipus schaefferi*), a to v obci Zlosyň cca 310 m od dálnice D8. Jde o živočišné druhy, pro něž byl zpracovaný záchranný program. Absence vyhodnocení vlivu na tyto druhy nemá dle zpracovatele posudku na závěr biologického hodnocení vliv. Přímé ovlivnění lokality u obce Zlosyň se dle dostupných podkladů nepředpokládá a s ohledem na těsnou vazbu druhu na jeho biotop je působení nepřímých vlivů bezpředmětné. Výskyt sýčka obecného je udáván v dostatečné vzdálenosti od záměru. Jeho potravním biotopem je často mozaika travních porostů a polních kultur. Jeho vhodné potravní biotopy jsou od záměru odděleny lesními porosty a zástavbou a také korytem řeky Vltavy.

Zpracovaná Migrační studie identifikovala několik migračních profilů, které jsou využívány k migraci živočichů – jmenovitě MP1 Černavka, MP2 biokoridor Zlosyň, MP3 Všestudy, MP4 Vltava – pravý břeh a MP5 Bakovský potok. Jelikož se jedná o rozšíření stávající dálnice, tak realizace záměru nebude vytvářet novou migrační bariéru a oproti současnému stavu nedojde k významnému zhoršení migrační průchodnosti území. Nicméně rozšířením dálničního tělesa dojde k prodloužení délky trasy, kterou musejí živočichové překonat při podcházení komunikace, což může snížit migrační prostupnost pod dálnicí (toto neplatí pro velké mosty přes Vltavu a Bakovský potok, které jsou dostatečně kapacitní). Z tohoto důvodu jsou v rámci migrační studie pro jednotlivé migrační profily navržena opatření zlepšující prostupnost území. V případě realizace vhodných úprav podmostí a propustků, zkapacitnění některých propustků a mostních objektů nebo přidání nových migračních objektů, lze ve finále přispět ke zlepšení stavu migrační prostupnosti v území.

Vzhledem ke značné velikosti obou mostů a tím jejich výborné migrační prostupnosti nebude mít ani jedna z variant žádný vliv na průchodnost dotčených skupin živočichů. Pouze v případě Velkorysé varianty může během výstavby docházet k významnějšímu hlukovému zatížení okolního prostředí a tím snížení atraktivity pro živočichy a snížení jejich migrací v okolí. Tento vliv však není vyhodnocen jako významný, bude pouze dočasný po dobu realizace stavby.

Flora a prvky dřevin rostoucích mimo les

Během terénních průzkumů v letech 2020 až 2022 a aktuálních nálezových dat byl v dotčeném území zjištěn výskyt 4 zvláště chráněných druhů rostlin: kosatec trávolistý (SO), potočnice lékařská (SO), sněženka podsněžník (O) a tis červený (SO). Dalších 18 druhů náleží mezi vzácnější rostliny, uvedené v nižších kategoriích červeného seznamu ČR.

Dle závěrů dokumentace EIA nebude vlivem realizace záměru ohrožena existence žádné lokální populace zvláště chráněných druhů rostlin. Nejvýznamněji bude vlivem záměru dotčena potočnice lékařská – zničeny budou rostliny na lokalitě 7 a část rostlin na lokalitě 6 (na západním

okraji MÚK). Dle dokumentace EIA nicméně nebude mít zničení určitého počtu rostliny vlivem stavební činnosti na populaci negativní vliv, jelikož porosty potočnice lékařské se dokáží rychle obnovit ze semen, které zůstaly na lokalitě, nebo splavením semen a úlomků lodyh z horní části vodního toku. Vliv na populaci druhu lze ještě více zmírnit provedením transferu rostlin ze zasažených částí vodních toků o několik desítek metrů výše proti proudu do nezasazených částí. Tím bude zajištěno přežití místní populace a po dokončení výstavby její postupná přirozená obnova i v místech zasažených stavební činností.

Rostlinná společenstva budou celkově negativně ovlivněna zejména během výstavby záměru. Při přípravě území dojde ke kácení dřevinných porostů a ke skrývkám zemin v trase záměru. Rostlinná společenstva v záboru stavby budou zcela zlikvidována. Z převážné většiny se to týká málo hodnotných společenstev na násypech a zářezích stávající komunikace, tvořených výsadbami okrasných dřevin nebo rumištními oportunistickými bylinami. Dále budou zasaženy okrajové části některých lesních celků, které jsou již nyní v kontaktu s dálnicí. Jedná se z velké části o nepřírodní biotopy (X9B Lesní kultury s nepůvodními listnatými dřevinami, případně X12 Nálety pionýrských dřevin), ale zábor se týká i přírodních biotopů – K3 vysoké mezofilní a xerofilní křoviny (zábor v řádu jednotek m²), L2.3 tvrdý luh nížinných řek (zábor cca 0,3 ha), L7.1 suchá acidofilní doubrava (zábor cca 0,65 ha). Zábory zahrnují vždy jednotky procent v rámci porostů. Jedná se tudíž jen o lokální, nevýznamný zásah do rostlinných společenstev.

Při botanickém průzkumu byl v dotčeném území dále zjištěn výskyt několika druhů invazních rostlin (zejména trnovník akát, zlatobýl kanadský, křídlatka japonská), jejichž výskyt v prostoru stavby (případně i blízkém okolí) bude nutné kontrolovat a omezovat tak, aby nedocházelo k jejich šíření.

Ekosystémy a biodiverzita

V blízkosti záměru (cca 550 m) se nachází přírodní památka (PP) Veltrusy. Vzhledem k dostatečné vzdálenosti trasy záměru od PP se výstavba záměru území PP nijak nedotkne, vyloučeno je i nepřímé ovlivnění PP.

Ve vzdálenosti cca 150 m od záměru se nachází evropsky významná lokalita (EVL) Veltrusy. Významný vliv záměru na lokalitu soustavy Natura 2000 vyloučil Krajský úřad Středočeského kraje ve svém vyjádření č.j. 077796/2020/KUSK ze dne 12. 6. 2020.

Mezi záměrem dotčené významné krajinné prvky (VKP) patří především lesy (kácení, nové výsadby) a vodní toky (nové propustky, mosty). V zájmovém území se nachází registrovaný VKP Velký háj, který představuje část lesa v obci Odolena Voda, a který těsně sousedí se záměrem (současně se jedná o VKP ze zákona – lesy).

V zájmovém území se nachází řada skladebních prvků ÚSES lokální, regionální i nadregionální úrovně, z nichž některé jsou v přímém kontaktu se záměrem. Nejvýznamnější interakcí s prvky ÚSES je přechod záměru přes nadregionální biokoridory NK K58V/N (biokoridory vodní a nivní bioty), regionální biocentrum RC 1483 (úsek přemostění údolí řeky Vltavy) a lokální biokoridor LK 144. Dále se jedná o několik biokoridorů a biocenter lokálního ÚSES, které se v blízkosti dálnice nacházejí. Vzhledem k charakteru místní krajiny jsou funkce

ÚSES poměrně omezené a řada skladebných částí je určena k založení. Skladebné části ÚSES jsou již nyní trvale ovlivněny tělesem dálnice. Části ÚSES, které jsou v úrovnovém kontaktu se záměrem, budou zkapacitněním dálnice dále omezeny ve svých funkcích, v místech vzájemného křížení je nutno připustit prostorovou nespojitost ÚSES. To neplatí pro biokoridory trasované po vodních tocích, kde bude migrační prostupnost zajištěna mostními objekty či propustky. Zkapacitněním dálnice tak dojde k posílení stávajících negativních vlivů, fragmentace ÚSES bude mírně významnější, a to v rozsahu rozšiřované dálnice. Za účelem zlepšení migrační spojitosti ÚSES a migračních tras jsou v souladu s Migrační studií navrhována příslušná zmírňující opatření.

Z hlediska vlivů záměru na ÚSES a VKP lze dle dokumentace EIA konstatovat, že varianta Velkorysá si pravděpodobně vyžádá vyšší nároky na území v prostorech podmostí spojené se zábořem ploch, které budou způsobené realizací stavby (intenzivnější stavební práce). Nicméně v konečném důsledku není očekáván zásadní rozdíl, a lze proto vlivy na VKP a ÚSES hodnotit jako srovnatelné. Již nyní jsou lokality pod mosty ovlivněny zastíněním a srážkovým stínem a žádná vegetace se zde proto nenachází. Záměr ve variantním úseku nijak rozdílně neovlivní migrační prostupnost lokálního biokoridoru přes Bakovský potok LK 144, nadregionálních biokoridorů NK K58 přes Vltavu ani funkci regionálního biocentra RC 1483. Po dobu realizace stavby však budou tyto skladebné části dočasně ovlivněny stavebním ruchem, po ukončení prací tyto vlivy odezní (v případě Velkorysé varianty budou tyto vlivy časově delší).

Jak z hodnocení výše vyplývá, tak nebyl zjištěn významně negativní vliv ani na jednu část ochrany přírody – vlivy jsou hodnoceny zpravidla jako mírné až střední, popř. nulové. Vzhledem k přítomnosti stávajícího dálničního tělesa, které území již nyní ovlivňuje, lze očekávat postupné posílení negativních vlivů z dopravy. Nedochozí však k umístění zcela nové stavby do území. Celkově jsou vlivy na biodiverzitu hodnoceny jako přijatelné.

Negativní vlivy z výstavby budou mírně vyšší v případě realizace varianty Velkorysé, a to z důvodu intenzivnějších stavebních prací v prostoru podmostí a s tím spojeným větším dočasným zábořem VKP a ÚSES, jejichž funkčnost bude po dobu výstavby omezena. Demoličními pracemi a výstavbou mostů tak budou rovněž posíleny negativní vlivy realizace záměru na jednotlivé druhy flóry a fauny. Dle dokumentace EIA však rozdíl není oproti variantě Úsporné zásadní, zároveň se jedná pouze o rozdíl vlivů během realizační fáze projektu, které budou krátkodobé a po dokončení stavebních prací odezní.

Zpracovatel posudku se s vyhodnocením vlivů záměru na biologickou rozmanitost provedeném v dokumentaci EIA a za předpokladu dodržení podmínek závazného stanoviska ztotožnil.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ 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.

Vyhodnocení vlivů na krajinu vychází ze závěrů studie Vlivy na krajinný ráz (AFRY CZ s.r.o., srpen 2023), která je přílohou dokumentace EIA. Zájmové území se nachází podél stávající trasy dálnice D8, která tak předurčuje dotčený charakter širšího zájmového území v úseku Zdiby – Nová Ves.

Vzhledem k charakteristikám dotčené krajiny a charakteru záměru (zkapacitnění stávající stavby dálnice) bude negativní vliv na krajinný ráz omezený. Zkapacitněním nedojde k dalšímu členění (fragmentaci) stávající krajiny, tvorbě nových lokálních horizontů ani vizuálních dílců krajiny. Dojde k posílení stávající dopravní stavby ve svém projevu, k lokálnímu a dočasnému omezení doprovodné zeleně (redukce stávajícího ozelenění naspů a zářezů) či vegetačního doprovodu tůň v údolí Vltavy. Zásah do ostatních zákonných charakteristik krajinného rázu nebude nijak významný a pouze ojediněle dojde ke slabému vlivu na určité segmenty (identifikované charakteristiky) krajiny. Vlastní rozšíření dálnice nebude znamenat změnu pohledových (vizuálně-estetických) charakteristik a bude patrné pouze v blízkých pohledech. V dálkových pohledech nebude zkapacitnění dálnice D8 nijak patrné. Stavba se bude významněji projevovat v rámci zesíleného přemostění údolí Vltavy a Bakovského potoka.

Vlivy záměru na krajinný ráz jsou v rámci dokumentace EIA souhrnně hodnoceny převážně jako mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na krajinu a její ekologické funkce ztotožňuje.

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

Významné negativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ 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 není ve střetu s žádným památkově chráněným územím ani není v blízkosti záměru žádné takové území vymezeno. Záměr rovněž není ve střetu s žádnou vymezenou nemovitou kulturní památkou. Nejbližší záměru (cca 75 m od dálnice D8) je v km cca 16,0 vymezené ochranné pásmo národní kulturní památky zámku a parku Veltrusy.

Lokality dotčené výstavbou záměru spadají do území s archeologickými nálezy („ÚAN“) kategorie I, vlivem realizace záměru se tak předpokládá jejich ovlivnění. Vliv realizace záměru na archeologické nálezy byl v rámci dokumentace EIA vyhodnocen jako mírný, s tím, že veškeré zemní zásahy budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem posouzení byly v rámci dokumentace EIA rovněž nemovitosti, které se nacházejí v blízkosti záměru, nebo v trase záměru, a které teoreticky mohou být realizací záměru dotčeny. Z technické studie, která je podkladem pro dokumentaci EIA, vyplynula konkrétní problémová místa, kterým bude nutné věnovat zvýšenou pozornost z pohledu ochrany současné zástavby. Jedná se především o stavby a pozemky sloužící k rekreaci a pro průmysl (sklady, administrativní budovy a související stavby technické infrastruktury) v lokalitě Zdiby, MÚK Úžice, Klíčany, Panenské Břežany (chatová osada) a Všestudy. Za účelem minimalizace vlivů na

zástavbu byly již v měřítku technické studie navrženy opěrné a zárubní zdi, které zmenšují zábory stavby tak, aby bylo ovlivnění sousedních pozemků co nejmenší. V dalších stupních projektové dokumentace bude nutné tyto lokality dále prověřit a vlivy na zástavbu v maximální možné míře minimalizovat, obdobně jako se budou prověřovat a zpřesňovat další technická řešení záměru, jež se budou promítat do záborů přilehlých pozemků.

Z hlediska zásahu do hmotného majetku je nejvíce problematický úsek mezi staničením km 3,650 – 3,850 v Panenských Břežanech, kde zábor stavby přímo zasahuje objekty pro rekreaci a zahrady. Zde nelze vyloučit demolici tří rekreačních staveb (č. ev. 53, č. ev. 54 a p. č. 552 – objekt bez č. e.).

Vzhledem k vedení záměru v blízkosti stávající rekreační zástavby může být snížen komfort v jejich využívání vlivem rušení z provozu na přilehlé dálnici. Jedná se zejména o jednu lokalitu v Panenských Břežanech (po obou stranách dálnice) a ve Všestudech o jeden izolovaný objekt pro rekreaci. Tato zástavba je i nyní ovlivněna dálničním provozem, může však dojít ke zvýšení diskomfortu ve využívání jednotlivých nemovitostí. V případě průmyslových objektů se žádné vlivy vlivem provozu záměru nepředpokládají.

Ve variantním úseku dálnice D8 se nacházejí lokality s archeologickými nálezy ÚAN I. kategorie, nicméně dle dokumentace EIA se v prostoru podmostí nálezy neočekávají a varianty záměru proto nemají na ÚAN vliv. Ve variantním úseku rovněž nebudou zasaženy žádné nemovitosti ve smyslu staveb, dojde pouze k mírnému rozšíření dopravní plochy a k záborům přilehlých pozemků. Vlivy varianty Velkorysá a Úsporné jsou tak ve vztahu k hmotnému majetku a kulturnímu dědictví hodnoceny shodně.

Realizaci záměru lze z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví považovat za akceptovatelnou. Zpracovatel posudku se s uvedenými závěry ztotožňuje.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je zřejmé, že možnost přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Přeshraniční vlivy záměru lze vyloučit, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní kumulativní vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru i v kumulaci s jinými záměry v území považovat za přijatelné.

Pro posouzení možnosti kumulace vlivů s dalšími záměry v zájmovém území byly uvažovány čtyři oblasti výstavby – související dopravní stavby, stavba VRT Podřipsko, veřejně prospěšné stavby uvažované v ZÚR a navrhovaný stavební rozvoj v jednotlivých územních plánech dotčených obcí.

Mezi relevantní dopravní záměry, které by společně s posuzovaným záměrem mohly na území působit kumulativně patří zejména zkapacitnění navazujícího úseku dálnice D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály, zkapacitnění stávající odpočívky Klíčany a výstavba nové MÚK Odolena Voda (související s uvažovaným rozvojem letiště Vodochody). Mezi další plánované dopravní stavby v území patří také záměr Dálnice D0 – silniční okruh kolem Prahy (úseky 518, 519, 520), přeložka silnice II/240 (D7 - D8), novostavba II/101 Úžice – Byškovice, včetně obchvatu sídla Netřeba, zkapacitnění stávající silnice I/9 Zdiby – Líbeznice (křížení silnice I/9 a III/0083) a I/9 Líbeznice – Mělník, zprovoznění letiště Vodochody, novostavba VRT Praha – Drážďany (VRT Podřipsko) nebo tramvajová trať Kobylisy – Zdiby. Podél dálnice D8 je zároveň uvažováno s řadou záměrů výrobního, skladovacího nebo komerčního charakteru (zpravidla prostorově výrazné objekty hal). Za významnější rozvojové lokality tohoto typu lze považovat okolí MÚK Zdiby, Klíčany, Odolena Voda s vazbou na letiště Vodochody, Úžice a Kozomín.

Související dopravní stavby (odpočívky, MÚK Odolena Voda, zkapacitnění Prosecké radiály) byly z hlediska kumulace vlivů shledány jako stavby s minimálním vlivem. U záměru VRT Podřipsko lze negativní kumulace staveb předpokládat, míra této kumulace však byla vyhodnocena jako akceptovatelná. Záměr VRT podléhá vlastnímu samostatnému procesu posuzování vlivů na životní prostředí, v rámci kterého budou vlivy záměru na životní prostředí podrobně vyhodnoceny. K záměru pod názvem „RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice“ byl dne 9. 3. 2026 vydán závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zákona, ve kterém jsou specifikovány oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (závěr zjišťovacího řízení včetně oznámení záměru je zveřejněn v Informačním systému EIA pod kódem záměru OV1283).

Kumulativní vlivy na ovzduší, hlukovou situaci a veřejné zdraví

V rámci dopravního modelu byla sledována alternativa aktivní varianty s realizovanou MÚK Odolena Voda a s rozvojem letiště Vodochody, byť je realizace těchto samostatných záměrů v současné době poměrně nejistá. Vzhledem k tomu, že záměr typu MÚK umístěné přímo na dálnici D8 je jediným známým záměrem, který může ovlivnit dopravní vazby v území, byl vyhodnocen jako relevantní k prověření z hlediska potenciálních kumulativních vlivů na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci. Dle závěrů dokumentace EIA dojde vlivem realizace MÚK Odolena Voda k nárůstu intenzit dopravy na dálnici D8, což povede k mírnému nárůstu emisních příspěvků a následně k mírnému nárůstu imisních příspěvků do ovzduší. Tento nárůst je dle závěrů dokumentace EIA z hlediska vlivů zcela minimální, na hranici přesnosti výpočtu. Nárůst intenzit dopravy na dálnici D8 vlivem realizace MÚK Odolena Voda zároveň povede k mírnému nárůstu hlukového zatížení v oblasti. Výpočty provedené v rámci dokumentace EIA prokázaly, že hygienické limity hluku budou v případě realizace MÚK Odolena Voda v území dodrženy. Pro objekty, u nichž dochází k překročení limitní hodnoty platí ta samá opatření, která jsou navržena pro posuzovaný záměr, neboť rozdíly (oproti situaci bez MÚK Odolena Voda) nejsou velké. V případě, že by realizace MÚK Odolena Voda byla ve výhledu spojena s tím, že navržena protihluková opatření pro D8 nebudou dostačující, musí splnění hygienických limitů zajistit oznamovatel MÚK.

Co se týká potenciálního hlukového spolupůsobení uvažovaných dopravních záměrů na úseku silnic nižších tříd, drážní nebo letecké dopravy, je nutné konstatovat, že v současné době nejsou dle platné legislativy stanoveny kumulativní hygienické limity. Proto hygienické limity pro dílčí záměry rozdílného charakteru nelze vzájemně porovnávat. Současně platí, že každý záměr samostatně musí splňovat hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které pro ně stanoví orgán ochrany veřejného zdraví (záměr typu VRT bude produkovat akustickou emisi, která nesmí překročit hygienický limit pro železniční stavby). K tomuto tématu je možno doplnit, že k hodnocení vzájemného působení vlivů hlukové zátěže z různých zdrojů hluku na veřejné zdraví nebyla dosud v odborné literatuře nalezena metoda a kritéria, jak toto tzv. synergické působení hluku na člověka z hlediska dlouhodobých zdravotních účinků hodnotit. Proto se hodnotí působení a vliv každé kategorie zdrojů hluku samostatně. V odborné společnosti je na toto téma i nadále vedena diskuse, nicméně ani Světová zdravotnická organizace (WHO) ve své poslední publikaci z roku 2018 „Environmental Noise Guidelines for the European Region“ (ISBN: 9789289053563) nepublikovala závěry či hypotézy hodnocení vzájemného působení vlivů hlukové zátěže z různých zdrojů hluku na veřejné zdraví. Z tohoto důvodu i právně závazné hygienické limity pro dopravní zdroje hluku, upravené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů jsou stanoveny pro každou subkategorii dopravních zdrojů samostatně, tj. např. hluk ze souběžné pozemní komunikace a železniční dráhy (což je posuzovaný případ) je nutno vyhodnotit pro každou subkategorii zvlášť.

Kumulativní vlivy na ostatní složky životního prostředí

Z hlediska kumulativních vlivů na povrchové vody lze konstatovat, že vlivem urbanizačního rozvoje v blízkosti dálnice D8 bude docházet k dalšímu omezování odtokových poměrů a omezení infiltračních schopností území vlivem nárůstu zpevněných ploch. Srážkové vody z průmyslových areálů jsou již nyní zadržovány v RN nebo DÚN, z kterých jsou posléze vody regulovaně vypouštěny do nejbližších vodních toků (případně dešťové či jednotné kanalizace). V tomto směru lze zmínit zejména průmyslovou zónu v Úžicích, kde jsou retenční objekty odvodněny do Postřižínského potoka, Černavky nebo Dolnopostřižínského potoka. Kumulativní vlivy na podzemní vody nejsou dle dokumentace EIA předpokládány.

Nejvýznamnější míru možných negativních kumulací lze očekávat v kontextu záboru zemědělského půdního fondu. Na předmětný záměr bezprostředně navazují výše uvedené záměry typu zkapacitnění Prosecké radiály směrem k Praze, zkapacitnění odpočívky Klíčany, popř. nová MÚK Odolena Voda. V širším zájmovém území se nacházejí další záměry dopravní infrastruktury, které mohou být spojené se zábořem zemědělské půdy, popř. i lesní půdy, avšak v případě PUPFL bývají zábořové řádově nižší. Podél dálnice D8 je zároveň uvažováno s řadou záměrů výrobního, skladovacího nebo komerčního charakteru, které si pravděpodobně taktéž vyžádají určité zábořové ZPF.

Kumulativně dojde k ovlivnění krajinného rázu, přičemž však lze konstatovat, že zkapacitnění dálnice D8 nemůže trend „průmyslové“ zástavy v okolí dálnice D8 zvrátit. Jedná se o dlouhodobý trend, který má přímou vazbu na realizovanou dálnici a kulturně-hospodářský (socioekonomický) vývoj metropolitní oblasti. Dílčí záměry umístované do zastavitelných ploch

dle příslušných územních plánů, pokud naplní přílohu 1 zákona č. 100/2001 Sb., budou podléhat vlastnímu procesu EIA, a tedy dojde k podrobnému vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz a další složky životního prostředí. Středně silně lze hodnotit kumulativní vliv liniových staveb dopravní infrastruktury na posílení fragmentace krajiny, tedy převážně přírodní složku (biotu) a její ovlivnění člověkem v daném území (migrace, rušení atp.).

V rozsahu dotčeného území není znám žádný jiný záměr, který by společně s posuzovaným záměrem zasahoval do evidovaných nerostných zásob (kromě záměrů na jejich těžbu nebo rekultivaci). Trasa VRT Podřipsko může procházet prostorem s výhradním ložiskem Vojkovice 1-Všestudy a sousedními nevýhradními ložisky Dušníky nad Vltavou. V rámci hodnocení zkapacitnění dálnice D8 však na tato ložiska nebyly zjištěny žádné vlivy, neboť záměr vede v souběhu s hranicí ložisek a nijak je proto neohrožuje. Totéž lze konstatovat pro lokalitu Zlosyň s nevýhradními ložisky Zlosyň 1 – Zlosyň 4.

Kumulativní vlivy na hmotný majetek a archeologické památky nebyly zjištěny.

Lze shrnout, že záměr zkapacitnění D8 v úseku Zdiby – Nová Ves není zdrojem významných kumulativních vlivů, kumulativní vlivy budou celkově při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska akceptovatelné. Nejedná se o nový záměr, který by byl do území nově umísťován, ale o změnu již existující stavby, která se zde nachází dlouhodobě. Z výčtu záměrů uvedených výše a zejména v dokumentaci EIA je zřejmé, že do dotčeného území jsou soustředěny zájmy mnoha oblastí, což je dáno zejména blízkostí pražské metropole. Kumulaci nárůstu zástavby v dotčeném území je potřeba řešit zejména v procesu územního plánování. Zpracovatel posudku s uvedeným hodnocením souhlasí.

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 posuzovaného 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 EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatelky dokumentace EIA, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulovány v návrhu závazného stanoviska uvedeném v posudku.

Části dokumentace EIA popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku doplnění ani dopracování. Zpracovatel posudku zároveň s uvedenými 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 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:

Technické a technologické řešení záměru vychází především z charakteru záměru, kterým je zkapacitnění stávající dálnice D8 ze čtyřpruhového uspořádání (D26,5/120) na šestipruhové uspořádání (D33,5/130). Počátek stavby je v provozním staničení km 0,000, což odpovídá přibližně 0,100 km od konce připojovacího pruhu budoucí MÚK Zdiby v upravené podobě. Konec stavby je ve staničení km 18,000, tedy v prostoru MÚK Nová Ves. Směrové vedení trasy dálnice D8 vychází ze stávajícího řešení a přesně kopíruje stávající uspořádání dálnice D8. Průběh směrového vedení bude v dalších stupních dokumentace optimalizován. Obdobně bylo navrženo i výškové uspořádání komunikace, kdy navržená niveleta D8 kopíruje stávající uspořádání.

Šířkové uspořádání odpovídá návrhové kategorii D33,5, v souladu s ČSN 73 6101. Vzhledem k charakteru stavby je střední dělicí pás zachován ve stávající šířce 3,5 až 4,5 m, volná šířka v šířce 15,5 m (jízdni pruhy 3,50 m + 2 x 3,75 m, zpevněné krajnice 3,00 m + 0,50 m a nezpevněná krajnice 0,50 m).

Ve směru na Ústí nad Labem je plánována nová podoba odpočívky Klíčany, která je samostatným záměrem. Součástí zkapacitnění dálnice D8 na uspořádání 3+3 je pouze úprava připojovacího a odbočovacího pruhu k této odpočívce.

V řešeném úseku se nacházejí dvě stávající mimoúrovňové křižovatky a jedna plánovaná mimoúrovňová křižovatka. Ve směru staničení se jedná o MÚK Zdiby (není předmětem záměru), MÚK Odolena Voda (návrh, který není předmětem záměru), MÚK Úžice a MÚK Nová Ves.

Součástí záměru jsou i vyvolané přeložky stávající dopravní a technické infrastruktury. Na silnici III/0081 dojde ke změně uspořádání křižovatky se západními rampami MÚK Úžice ze stávající průsečné na turbo-okružní, na západním výjezdu z této křižovatky bude přidán připojovací pruh a dojde ke změně uspořádání provozu na mostě přes dálnici D8. Součástí záměru je rovněž přestavba související místní komunikace K Dálnici v obci Panenské Břežany (celková délka upravovaného úseku činí 450 m).

Na řešené části komunikace D8 se nachází 21 mostních objektů a 4 propustky. Mostní objekty se skládají z 14 dálničních mostů, 6 nadjezdů a jedné lávky. Za dominantní stavby lze označit dálniční mosty D8-019 (most přes Vltavu) a D8-021 (most přes údolí Bakovského potoka), které jsou v rámci posuzovaného záměru navrženy ve dvou variantách:

- Varianta Úsporná spočívá v rekonstrukci obou stávajících mostních objektů jejich rozšířením a zesílením nosné konstrukce. Této skutečnosti je poté uzpůsobeno uspořádání navazujících dálničních úseků a MÚK Nová Ves. MÚK Nová Ves je ve směru na Ústí nad Labem v místě ukončení tří jízdni pruhů na hlavní trase řešena snížením počtu jízdni pruhů ze tří na dva přeměnou pravého jízdni pruhu na odbočovací (ve směru na silnici I/16). Začátek

zvýšení počtu jízdních pruhů na hlavní trase ve směru na Prahu ze dvou na tři je řešen v obou případech shodně, kdy se z přípojovacího pruhu stává průběžný pravý jízdní pruh. Celková doba rekonstrukce mostů pro jeden jízdní pás je odhadována na cca 8 měsíců. Celkem tedy na cca 16 měsíců.

- Varianta Velkorysá počítá s demolicí obou mostních objektů a jejich opětovnou výstavbou v požadovaných technických parametrech. Tomuto je uzpůsobeno uspořádání navazujících dálničních úseků a MÚK Nová Ves. MÚK Nová Ves je ve směru na Ústí nad Labem v místě ukončení tří jízdních pruhů na hlavní trase řešena průběžným ukončením levého jízdního pruhu za současného rozšíření středního dělicího pásu. Odbočovací pruh ve směru na silnici I/16 je pak řešen jako samostatný (čtvrtý) pruh. Začátek zvýšení počtu jízdních pruhů na hlavní trase ve směru na Prahu ze dvou na tři je řešen v obou případech shodně, kdy se z přípojovacího pruhu stává průběžný pravý jízdní pruh. Celková doba demolice a výstavby mostů pro jeden jízdní pás je odhadována na cca 2 – 2,5 roku. Celkem tedy na cca 4-5 let.

S ohledem na současné vytížení dálnice D8 bude nezbytné provádět její zkapacitnění za plného provozu a při zachování provozu 2+2 jízdní pruhy. Těmto požadavkům musí být přizpůsoben postup stavebních prací. Na základě současného poznání záměru lze předpokládat, že veškeré stavební práce bude možné provádět v denní době. Výjimkou budou pouze demolice dálničních nadjezdů (snesení nosné konstrukce) a opětovné osazení nosníků u nově zbudovaných mostů, které proběhne v noční době.

V rámci technické studie (AFRY CZ s.r.o., 2020) bylo provedeno rovněž hydrotechnické posouzení stávajícího odvodnění s navrženým rozšířením dálnice a byla navržena jeho úprava v souladu s platnou legislativou pro odvádění dešťových vod (TP 83 Odvodnění pozemních komunikací, technické normy ČSN 75 6101, ČSN 75 9010, TNV 75 9011). Návrh odvodnění respektuje stávající koncepci oddělení znečištěných vod z vozovky a neznečištěných vod ze svahů tělesa komunikace, případně extravilánových vod. Srážkové vody jsou z vozovky pomocí uličních vpustí a horských vpustí odváděny do středové dálniční kanalizace, odkud budou posléze vyústěny do přilehlého potoka nebo dešťové kanalizace. Úprava odvodnění spočívá převážně v návrhu retenčních objektů navržených na maximální srážku z pětileté řady návrhových dešťů, s předčištěním a regulovaným odtokem do recipientu pro jednotlivé odvodňované úseky rozšířené dálnice. Základním parametrem pro návrh objektů je zachování, resp. zlepšení stávajících odtokových poměrů a ochrana povrchových vod.

Pro omezení střetu se stávající zástavbou a záměry v nejbližším okolí dálnice D8 byly v rámci dokumentace EIA navrženy opěrné a zárubní zdi. Realizace záměru si zároveň vyžádá odstranění současných protihlukových opatření – protihlukových stěn a jejich novou realizaci v dimenzích na předpokládané intenzity dopravy po zkapacitnění dálnice D8. V rámci dokumentace EIA jsou navrženy nové protihlukové stěny ve staničení km 1,915 – 2,890 vlevo (Klíčany); 3,525 – 4,030 vpravo (Panenské Břežany); 3,640 – 4,085 vlevo (Panenské Břežany); větev MÚK – 10,460 vpravo (Úžice); 13,950 – 15,600 vlevo (Všestudy); 17,100 – větev MÚK vpravo (Nová Ves); 17,100 – 17,600 vlevo (Nová Ves); 17,610 – 17,700 vpravo (Nová Ves).

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci EIA dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá nárokům na ochranu životního

prostředí a zdraví obyvatelstva. Technické řešení záměru odpovídá dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí a při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za optimální.

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 stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

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

Záměr je v úseku staničení 0,000 – 16,500 invariantní. V úseku s mosty č. D8-019 (most přes řeku Vltavu) a D8-021 (most přes Bakovský potok), tedy v km 16,500 – 18,000, je řešen ve dvou technických variantách. Varianta Úsporná spočívá v rekonstrukci obou stávajících mostních objektů jejich rozšířením a zesílením nosné konstrukce. Varianta Velkorysá počítá s demolicí obou mostních objektů a jejich opětovnou výstavbou v požadovaných technických parametrech. Předložené varianty záměru nemají vliv na jeho směrové vedení ani kapacitu, jedná se tedy o varianty čistě technického charakteru. Oznamovatel záměru v dokumentaci zároveň uvedl hlavní důvody vedoucí k volbě navrženého řešení záměru.

Porovnání variant z hlediska vlivů z výstavby

Dle dokumentace EIA bude realizace varianty Velkorysé stavebně náročnější, lze proto očekávat, že dopad její výstavby na území bude významnější než u varianty Úsporné a vlivy z výstavby záměru budou déle trvající (4-5 let vs. 16 měsíců). Mírně významnější vlivy z výstavby varianty Velkorysé (oproti variantě Úsporné) se předpokládají u většiny složek životního prostředí, které budou stavebními pracemi dotčeny (hluk, ovzduší, voda, půda, fauna, flora a ekosystémy).

Nicméně tím, že budou stavební práce situovány do totožného prostoru jako při výstavbě varianty Úsporné, nebyly ve vlivech zjištěny zásadní rozdíly. Dočasné vlivy způsobené stavební činností po dokončení prací odezní.

Porovnání variant z hlediska vlivů z provozu

Vlivy z provozu záměru jsou pro variantu Velkorysou a Úspornou hodnoceny shodně jako mírné. Vzhledem k tomu, že varianty nemají vliv na kapacitu záměru ani jeho směrové vedení (projevují se pouze v technickém detailu způsobu přestavby mostů D8-019 a D8-021), jsou vlivy z období provozu záměru hodnoceny shodně pro všechny složky životního prostředí.

Výjimkou jsou bezpečnostní rizika plynoucí z užívání stavby. Zkapacitnění dálnice ve variantě Úsporné vykazuje dílčí bezpečnostní rizika – jedná se především o nedostatečnou šíři zkapacitňovaných mostů přes Vltavu a Bakovský potok (D8-019 a D8-021 s délkou cca 520 m a 211 m), a to na úkor zpevněné krajnice, jejíž šíře by nebyla dostatečná (šířkové uspořádání varianty Úsporné zachovává šířku jízdních pruhů jako ve standardním šířkovém uspořádání D33,5, ovšem za cenu prakticky nulové šířky zpevněné krajnice). Takováto krajnice by

neumožňovala zastavení vozidel v případě poruchy či havárie a také by nemohla plnohodnotně sloužit pro údržbu dálnice.

Pozitivní potenciál varianty Velkorysé lze dle dokumentace EIA spatřovat rovněž v možném zlepšení průtoků povodňové vlny na Vltavě a Bakovském potoce, kdy by díky výstavbě nových mostů bylo možné minimalizovat stávající omezení inundace v nivě Vltavy, kterou způsobuje mostní opěra v km cca 16,5 s navazujícím povrchovým úsekem dálnice. Požadavek na eliminaci negativních vlivů záměru na odtokové poměry v území v místech křížení vodních toků s dálnicí D8 je součástí podmínek tohoto stanoviska.

Souhrnně lze konstatovat, že co se týká významnosti vlivů, mezi variantou Úspornou a variantou Velkorysou nebyly zjištěny v rámci procesu EIA zásadní rozdíly (kapacita i směrové parametry záměru jsou v obou variantách shodné). Na základě závěrů dokumentace EIA lze konstatovat, že varianta Velkorysá bude vzhledem ke svému složitějšímu technickému řešení spojena s déle trvajícím vlivem na území během realizační fáze. To se promítne do většiny složek životního prostředí, které budou stavebními pracemi dotčeny. Tyto vlivy z výstavby však budou dočasné a po dokončení prací odezní. Za zásadní benefit varianty Velkorysé lze naopak považovat to, že snižuje rizika spojená s provozem dálnice, tj. rizika zvýšené nehodovosti.

Z hlediska souhrnného posouzení vlivů na životní prostředí lze s ohledem na výše uvedené konstatovat, že přijatelné jsou obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly při respektování podmínek tohoto stanoviska zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení. Žádná z variant zároveň není (z hlediska vlivů na životní prostředí) preferovaná (obě mají pozitiva i negativa), a nelze proto jednoznačně stanovit jejich pořadí. Proto je výběr výsledné varianty ponechán na rozhodnutí oznamovatele v rámci další přípravy záměru. Dokumentace EIA v této souvislosti počítá se zpracováním bezpečnostního auditu pozemních komunikací, který prověří potenciální bezpečnostní rizika záměru v jeho variantním úseku (tj. bezpečnostní rizika užívání varianty Velkorysé a Úsporné).

Shrnutí vyjádření k dokumentaci EIA:

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 134 vyjádření, z toho 7 vyjádření DÚSC (Středočeský kraj, město Odolena Voda, obec Nová Ves, obec Panenské Břežany, obec Sedlec, obec Úžice, obec Zlosyň), 6 vyjádření DO (Krajský úřad Středočeského kraje - odbor životního prostředí a zemědělství, Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Česká inspekce životního prostředí - OI Praha, Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav - odbor životního prostředí, Městský úřad Kralupy nad Vltavou - odbor životního prostředí, Povodí Vltavy, státní podnik), 6 vyjádření ostatních orgánů (město Veltrusy, obec Hrobce, obec Ledčice, obec Mnetěš, obec Vraňany, obec Zdiby), 1 vyjádření MŽP - odbor ochrany ovzduší, 6 vyjádření spolků (Občané pro lepší Budyňsko, z. s., Pro Odolenu Vodu z. s., Zdravé Podřipsko, z. s., Hlasy Kozomína z. s., Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., Za lepší Chabry, z. s.) a 108 vyjádření z řad veřejnosti.

Obdržená vyjádření k dokumentaci EIA obsahovala především připomínky týkající se vyvolané hlukové zátěže a navržených protihlukových opatření, hodnocení dopravních intenzit, opatření na ochranu ovzduší, ochrany vod a ochrany přírody a krajiny (bariérový efekt dálnice, migrační objekty, požadavky na zapracování "Krajinného plánu"). Vyjádření se týkala rovněž

zohlednění kumulativních vlivů a koordinace se záměrem výstavby VRT Podřipsko. Obdržená vyjádření obsahovala dále také upřesnění či formulaci podmínek, které je třeba dodržet v případě realizace záměru.

Po lhůtě bylo na MŽP doručeno 1 vyjádření (Spolek měst a obcí KORIDOR D8, z.s. ze dne 3. 10. 2024). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. U vyjádření Spolku měst a obcí KORIDOR D8 však příslušný úřad vyhodnotil, že by mohlo obsahovat podstatné nové skutečnosti (vyjádření totiž obsahovalo kromě připomínek uplatněných již jiným vyjádřením dotčeného samosprávného celku zaslaného ve lhůtě také lokální měření kvality ovzduší na území 5 obcí uvedené v příloze č. 4 vyjádření), ke kterým v souladu se zásadou materiální pravdy zakotvenou mezi základními zásadami činnosti správních orgánů dle části první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a za přiměřeného použití § 50 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů nelze nepřihlídnout. Přestože se tedy jedná o vyjádření zaslané po lhůtě a příslušný úřad by k němu neměl v souladu s § 8 odst. 3 zákona přihlídnout, bylo s ohledem na výše uvedenou zásadu činnosti správních orgánů (zásada materiální pravdy) vyjádření zasláno zpracovateli posudku k odbornému zhodnocení, zda obsahuje podstatné nové skutečnosti, které by bylo nutné zohlednit či nikoliv. Z tohoto důvodu bylo k jeho obsahu přihlídnuto a vyjádření je zpracovatelem posudku vypořádáno v části V. posudku. Po lhůtě byla na MŽP doručena rovněž vyjádření 6 dalších subjektů – spolek Hlasy Kozomína, spolek Pro Odolenu Vodu, obec Nová Ves, město Odolena Voda, obec Panenské Břežany, obec Sedlec a 1 vyjádření veřejnosti. Ve všech těchto případech se jednalo o duplicitní podání, která byla na MŽP doručena již v zákonné lhůtě, a byla tedy v rámci procesu EIA vypořádána a zohledněna.

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

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP527, resp. přímo na následujícím odkazu ([D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Středočeský kraj
2. Město Klecany
3. Obec Sedlec
4. Obec Klíčany
5. Obec Panenské Břežany

6. Město Odolena Voda
7. Obec Postřižín
8. Obec Kozomín
9. Obec Úžice
10. Obec Zlosyň
11. Obec Všestudy
12. Obec Nová Ves

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.

Toto 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
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 (*lucie.paclova@mzp.gov.cz*), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

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

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

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP527, resp. přímo na následujícím odkazu ([D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 16. října 2024 pod č. j. MZP/2024/710/4378.

Rozdělovník k č.j. MZP/2026/910/689:

Dotčené územní samosprávné celky:

Středočeský kraj, hejtmanka, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Město Klecany, starosta, U Školky 74, 250 67 Klecany

Obec Sedlec, starosta, Sedlec 60, 250 65 Sedlec

Obec Klíčany, starosta, Ke Školce 8, 250 69 Klíčany

Obec Panenské Břežany, starosta, Hlavní 17, 250 70 Panenské Břežany

Město Odolena Voda, starosta, Dolní náměstí 14, 250 70 Odolena Voda

Obec Postřizín, starosta, Pražská 42, 250 70 Postřizín

Obec Kozomín, starosta, Kozomín 28, 277 45 Kozomín

Obec Úžice, starosta, Nádražní 200, 277 45 Úžice

Obec Zlosyň, starosta, Zlosyň 103, 277 44 Zlosyň

Obec Všestudy, starosta, Všestudy 7, 277 46 Všestudy

Obec Nová Ves, starosta, Nová Ves 154, 277 52 Nová Ves

Dotčené orgány:

Krajský úřad Středočeského kraje, ředitel úřadu, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Masarykovo náměstí 1/6, 250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (*úřad obce s rozšířenou působností*)

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Palackého nám. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou (*úřad obce s rozšířenou působností*)

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Dittrichova 329/17, 120 00 Praha 2

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Zpracovatelka oznámení a dokumentace:

Ing. Zuzana Toniková, Průchova 3168, 272 01 Kladno 1

Zpracovatel posudku:

Ing. Josef Gresl, Podvesná XI 6470, 760 01 Zlín

Na vědomí:

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6

Česká inspekce životního prostředí, ředitelství, Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9

Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo kultury, odbor památkové péče, Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP:

610 – odbor adaptace na změnu klimatu

950 – odbor ochrany vod

650 – odbor geologie

960 – odbor politiky ochrany klimatu

970 – odbor ochrany ovzduší

510 – odbor výkonu státní správy I, odd. Praha