

D8 ZDIBY – NOVÁ VES, ZKAPACITNĚNÍ

posudek dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů
na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů



Objednatel:

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Datum zpracování:

listopad 2025

Zpracovatel:

Ing. Josef Gresl

držitel autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č.j. 58610/ENV/12 ze dne 11. 7. 2012, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 3198/ENV/17 ze dne 15. 2. 2017 a č.j. MZP/2022/710/2072 ze dne 23. 6. 2022)

Ing. Josef Gresl

IČO: 724 77 393

www.gresl-eia.cz



posuzování vlivů na životní prostředí

+420 777 678 270

josef@gresl-eia.cz

OBSAH

ÚVOD	5
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
I.1. Název záměru	6
I.2. Kapacita (rozsah) záměru	6
I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	6
I.4. Obchodní firma oznamovatele	6
I.5. IČO oznamovatele	6
I.6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	6
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	7
II.1. Úplnost dokumentace	8
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	9
Úvod	9
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	9
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	9
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	17
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	23
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	42
F. ZÁVĚR	43
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	44
H. PŘÍLOHY	44
Závěr zpracovatele posudku ke kap. II.2. Správnosti údajů uvedených v dokumentaci	54
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	54
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	54
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	55
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	55
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	56
V.1. Vyjádření dotčených orgánů státní správy	57
V.2. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků	66
V.3. Vyjádření odboru Ministerstva životního prostředí	104
V.4. Vyjádření ostatních orgánů	105
V.5. Vyjádření spolků	111
V.6. Vyjádření veřejnosti	133
V.7. Vyjádření zasláná po lhůtě	134
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	138
VII. NÁVRH STANOVISKA	139
ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	139
I. POVINNÉ ÚDAJE	139

<i>II. ODŮVODNĚNÍ</i>	153
Datum zpracování posudku:	162
Podpis zpracovatele posudku:	162
PŘÍLOHY	162

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
CSD	celostátní sčítání dopravy
č.j.	číslo jednací
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČR	Česká republika
KHS	Krajská hygienická stanice
k.ú.	katastrální území
KÚ	krajský úřad
MÚK	mimoúrovňové křížení
MŽP	Ministerstvo životního prostředí České republiky
OVSS	Odbor výkonu státní správy
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
SK	Středočeský kraj
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VRT	vysokorychlostní trať
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚJ	základní územní jednotka
ZÚR	Zásady územního rozvoje

ÚVOD

Posudek je vypracován ve smyslu § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) v rozsahu přílohy č. 5 zákona.

Předmětem posudku je záměr „**D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění**“ jehož oznamovatelem je Ředitelství silnic a dálnic s. p. (IČO: 659 93 390).

Cílem posudku je podle zákona především posouzení dokumentace, technického řešení záměru a opatření, navržených k omezení nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dále vypořádání vyjádření k dokumentaci, posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a z něj vyplývající návrh stanoviska příslušnému úřadu.

Při zpracování posudku byly k dispozici níže uvedené podklady:

- [1] Dokumentace dle § 8 zákona záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ (AFRY CZ s.r.o., Ing. Zuzana Toniková, srpen 2023)
- [2] Vyjádření k dokumentaci záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ (6 vyjádření dotčených orgánů, 7 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 1 vyjádření odboru MŽP, 6 vyjádření ostatních orgánů, 6 vyjádření spolků a 108 vyjádření z řad veřejnosti, dalších 6 vyjádření zaslaných po lhůtě - podrobněji viz kap. V. posudku)
- [3] Zápis z veřejného projednání záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ konaného dne 19.9.2024 v Klecanech (Ministerstvo životního prostředí, dne 16.10.2024, č.j. MZP/2024/710/4378)
- [4] Oznámení záměru dle § 6 zákona záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ (AFRY CZ s.r.o., Ing. Zuzana Toniková, červen 2021)
- [5] Závěr zjišťovacího řízení dle § 7 zákona záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ (Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I, dne 27.10.2021, č.j. MZP/2021/500/2609)
- [6] Osobní prohlídka zájmového území, pořízení fotodokumentace pro potřeby zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku Ing. Josef Gresl ve spolupráci s Mgr. Alicí Losík Hákovou se ani dílčím způsobem nepodíleli na zpracování dokumentace.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1. NÁZEV ZÁMĚRU

D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění

I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Záměrem je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000), 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 úpravy 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 (rekonstrukce mostních objektů nebo demolice a nová výstavba mostních objektů).

I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

Kraj:	Středočeský kraj
Obec:	Klecany, Sedlec, Klíčany, Panenské Břežany, Odolena Voda, Postřižín, Kozomín, Úžice, Zlosyň, Všestudy, Nová Ves
Katastrální území:	Klecany (kód 666033), Sedlec u Líbeznic (746673), Klíčany (666203), Panenské Břežany (717550), Dolínek (708984), Odolena Voda (708992), Postřižín (726206), Kozomín (672009), Úžice u Kralup nad Vltavou (775886), Zlosyň (793353), Všestudy u Veltrus (787451), Dušníky nad Vltavou (787442), Nové Ouholice (706582), Vepřek (706604), Nová Ves u Nelahozevsí (705390)

I.4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

I.5. IČO OZNAMOVATELE

659 93 390

I.6. SÍDLO (BYDLIŠTĚ) OZNAMOVATELE

Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „**D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění**“ (dále jen dokumentace či dokumentace EIA) s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen zákon).

Dokumentace byla vypracována Ing. Zuzanou Tonikovou ze společnosti AFRY CZ s.r.o., která je držitelem autorizace dle § 19 zákona - osvědčení č.j. 2826/316/OPVŽP/94 (dále jen zpracovatel dokumentace).

Podle přílohy č. 1 zákona je předmětný záměr zařazen do kategorie I pod bod 47. „*Dálnice I. a II. třídy.*“ Jedná se o změnu záměru, která dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

Pro předmětný záměr je příslušným úřadem k vedení procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona Ministerstvo životního prostředí.

Dokumentace záměru byla vypracována na základě Závěru zjišťovacího řízení vydaného Ministerstvem životního prostředí, odborem výkonu státní správy I ze dne 27.10.2021 pod č.j. MZP/2021/500/2609, který nevyloučil významný vlivy na životní prostředí a bylo jej nutno posuzovat podle zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení, došlých připomínek a vyjádření dospěl příslušný úřad k závěru, že dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na 7 oblastí.

Dokumentace EIA byla předložena dne 4.10.2023 příslušnému úřadu, Ministerstvu životního prostředí, Odboru výkonu státní správy I (dále jen OVSS I), který ji dopisem dne 12.10.2024 rozeslal dotčeným územním samosprávním celkům, dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a současně dokumentaci zveřejnil v Informačním systému EIA.

Dne 12. 12. 2023 byla vznesena námitka možné podjatosti úřední osoby oprávněné k vedení procesu EIA. O námitce podjatosti bylo rozhodnuto v usnesení ministra životního prostředí ze dne 25. ledna 2024 a následně v jeho opravném rozhodnutí ze dne 30. dubna 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 MŽP.

Zpracováním posudku byl příslušným úřadem pověřen Ing. Josef Gresl, držitel autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení podle § 19 zákona (osvědčení č.j. 58610/ENV/12). Zpracovateli posudku byla ze strany příslušného úřadu předána kompletní dokumentace včetně vyjádření k dokumentaci dne 1.8.2024. Dne 15. 10. 2024 převzal zpracovatel posudku vyjádření zasláná po lhůtě.

II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE

Úplnost dokumentace je hodnocena ze dvou hledisek - splnění formálních a věcných požadavků zákona.

Z formálního hlediska je dokumentace záměru zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona s členěním na textovou část dokumentace (407 stran) a 17 samostatných příloh, jejichž název je uveden v přehledu níže:

Textová část dokumentace (407 stran)

Součástí textové části je v části H dokumentace i vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace a stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody.

Samostatné přílohy dokumentace (17 příloh):

Příloha č. 1	Rozptylová studie
Příloha č. 2	Hluková studie
Příloha č. 3	Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona 114/1992 Sb. (Biologické hodnocení)
Příloha č. 4	Dopravní prognóza
Příloha č. 5	Dendrologický průzkum
Příloha č. 6	Měření hluku
Příloha č. 7	Archeologický průzkum – rešerše
Příloha č. 8	Vlivy na krajinný ráz
Příloha č. 9	Vlivy na zdraví
Příloha č. 10	Studie vyhodnocení vlivů na klima
Příloha č. 11	Migrační studie
Příloha č. 12	Vyhodnocení ovlivnění vod dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách
Příloha č. 13	Vodohospodářská studie
Příloha č. 14	Vizualizace záměru
Příloha č. 15	Situace environmentálních hodnot a limitů
Příloha č. 16	Situace záměru
Příloha č. 17	Vypořádání připomínek

Dokumentace obsahuje všechny části a přílohy požadované zákonem. Z formálního hlediska je tedy dokumentace úplná.

Z věcného hlediska se dokumentace věnuje všem relevantním okruhům životního prostředí. Zvláštní pozornost je věnována vlivům na hlukové a imisní zatížení, veřejné zdraví, povrchové a podzemní vody a biologickou rozmanitost (hodnocení) území.

II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ

V této kapitole posudku je uvedeno stručné shrnutí jednotlivých částí dokumentace a pro každou část a kapitolu dokumentace je samostatně uveden komentář zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování.

Zpracovatel posudku ověřil správnost předkládaných údajů, metody a úroveň zpracování, včetně způsobu prezentace výsledků hodnocení.

V případě nedostatků je v komentáři zpracovatele posudku vyhodnoceno, jak tyto nedostatky mohou ovlivnit závěry posouzení vlivů na jednotlivé složky životní prostředí.

Úvod

V úvodu dokumentace je uvedena stručná základní charakteristika záměru včetně posuzovaných variant a výchozích podkladů technického řešení.

Dále je v úvodu zdůrazněno, že posuzovaná stavba navazuje na záměry podobného charakteru, kdy v uspořádání 3+3 jízdní pruhy bude koncipováno propojení Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) s dálnicí D8 až po MÚK Nová Ves.

Uvedeny jsou i v nedávné minulosti provedené či v nejbližší době plánované stavební práce významnějšího charakteru - protihluková opatření a rekonstrukce dálničního tělesa.

Vzhledem k rozsahu uplatněných připomínek ve zjišťovacím řízení je zde odkaz na samostatnou přílohu č. 17 dokumentace EIA, kde jsou tyto připomínky ze strany zpracovatele dokumentace vypořádány.

Komentář zpracovatele posudku: V úvodu dokumentace je stručně a při tom přehledně uvedena základní charakteristika záměru, kdy si čtenář udělá ucelenou představu o rozsahu posuzovaného záměru. Dle požadavků závěru zjišťovacího řízení se zpracovatel dokumentace věnoval vypořádání připomínek ze zjišťovacího řízení, kdy odkazuje na samostatnou přílohu dokumentace.

Informace uvedené v úvodu dokumentace jsou korektní, bez připomínek.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

V kapitole jsou uvedeny všechny informace o oznamovateli požadované zákonem.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace byly v době podání dokumentace na příslušný úřad správné. Změna právní formy oznamovatele z příspěvkové organizace na státní podnik ke dni 1.1.2024 a současně sídla oznamovatele je zohledněna v návrhu stanoviska.

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1. Základní údaje

Kapitola B.1. je v dokumentaci rozdělena do 9 podkapitol, které jsou zpracovatelem posudku hodnoceny samostatně.

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Kromě samotného názvu záměru je zde v souladu s přílohou č. 4 zákona uvedeno i zařazení záměru podle přílohy č. 1, který spadá do kategorie I bodu 47 jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b).

Komentář zpracovatele posudku: Zařazení záměru je korektní.

Pro úplnost zde mohla být uvedena informace, která vyplývá z úvodní části dokumentace, a sice že dokumentace záměru byla zpracována na základě požadavku závěru zjišťovacího řízení.

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je zkapacitnění dálnice D8 na 3+3 jízdní pruhy v kategorii D33,5/130 (stávající stav dálnice odpovídá kategorii D25,5). Dále je uváděna stručná charakteristika záměru

Komentář zpracovatele posudku: Z uvedených informací je zřejmý rozsah i kapacita záměru, která je rozhodujícím kritériem pro zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona. Bez připomínek.

B.1.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Záměr se nachází na území Středočeského kraje, prochází dvěma ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Kralupy nad Vltavou. Zařazení záměru do jednotlivých obcí a katastrálních území je v tabulce.

V kapitole B.1.3. se dále nacházejí podkapitoly Politika územního rozvoje a Územně plánovací dokumentace zahrnující ZUR Středočeského kraje a územní plány jednotlivých obcí.

Komentář zpracovatele posudku: Informace k umístění záměru jsou korektní, v kapitole je pro lepší orientaci vhodně doplněna i situace záměru. Drobnou výtkou by mohlo být, že ze situace nejsou patrné (čitelné) názvy jednotlivých obcí.

Pro informace vyplývající z územně plánovací dokumentace není dle přílohy č. 4 zákona zřejmá kapitola. Zařazení územně plánovací informace do části zabývající se umístěním záměru je proto pochopitelné.

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Záměr představuje zkapacitnění (přestavbu) dálnice D8 ze stávajícího uspořádání 2+2 jízdní pruhy na uspořádání 3+3 jízdní pruhy v úseku hranice Středočeského kraje – MÚK Nová Ves. Za MÚK Nová Ves dochází k přechodu na současné uspořádání dálnice 2+2 jízdní pruhy. Tento záměr navazuje na obdobné zkapacitnění Prosecké radiály v obci Zdiby a v hl. m. Praha. Dálnice D8 je dálnicí I. třídy.

Za jiné záměry, které by společně s posuzovaným záměrem mohly na území působit kumulativně, jsou považovány zejména záměry dopravní a technické infrastruktury zanesené v ZÚR, významné rozvojové záměry obcí vyplývající z územních plánů a dále záměry, které aktuálně podléhají procesu posouzení EIA nebo se nacházejí v projektové přípravě. Avšak pouze za předpokladu, že budou spojeny s nějakou zátěží pro životní prostředí. Přehled nejvýznamnějších požadavků na změny v území je znázorněn v tabulkách a reflektuje stav v době zpracování dokumentace.

Komentář zpracovatele posudku: Vzhledem k charakteru záměru (dopravní stavby) je uváděná možnost kumulace s jinými dopravními záměry a záměry rozvoje území logická. Výčet uvedených záměrů je vyčerpávající a dává dobrou představu o plánovaném rozvoji širšího území, na který navazuje i posuzovaný záměr zkapacitnění dálnice D8.

Způsob posouzení kumulativních vlivů je zde pouze obecný, podrobněji se vlivům věnují odborné přílohy, ze kterých byly tyto informace přeneseny do dalších kapitol dokumentace. Kumulativní vlivy s jinými záměry jsou tak hodnoceny především v rámci dopravní prognózy a z ní vyplývajících modelových výpočtů imisního a hlukového zatížení území.

B.1.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání 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 (mosty přes Bakovský potok), tedy v délce 16,500 – 18,000 je řešen ve dvou variantách.

V uvedeném úseku dálnice D8 se jedná se o největší mostní objekty na trase. Stupeň projektové přípravy záměru – technická studie, neumožňuje do detailu posoudit, které technické řešení zkapacitnění mostů bude vhodnější z pohledu životnosti stavby a její perspektivy, kapacitních možností a statické únosnosti, neboť ve výhledu je očekáván významnější nárůst dopravních intenzit. Proto je záměr předkládán ve variantách. Důvodem pro návrh variant je čistě technické hledisko.

Dálnice D8 je v současném stavu v uspořádání 2+2 jízdní pruhy, její zkapacitnění tak logicky musí kopírovat současný průběh dálnice. V řešeném úseku se intenzivně připravuje investorská výstavba skladových hal a průmyslových zón v těsné blízkosti dálnice, což s sebou přinese nárůst intenzit dopravy, při které již bude současné uspořádání dálnice kapacitně nevyhovující. Výčet nejvýznamnějších rozvojových aktivit je uveden výše v kap. B.1.4. Proto je navrhována její přestavba na šířkové uspořádání dle návrhové kategorie D33,5/130 tedy 3+3 jízdní pruhy. Dle intenzit celostátního sčítání dopravy 2020 i výsledků dopravní prognózy, která již využívá údaje z tohoto nového sčítání dopravy (viz příloha č. 4), se řešený úsek dálnice D8 blíží dosažení limitu požadované úrovně kvality dopravy, a to při porovnání s úrovněmi intenzitami pro jednotlivé návrhové kategorie dle ČSN 73 6101.

Komentář zpracovatele posudku: Jak vyplývá z textu, důvodem pro návrh variant je čistě technické hledisko. Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb. se tak nejedná o variantní řešení, které by mohlo být předmětem procesu posuzování. Rozhodnutí o volbě varianty lze ze strany oznamovatele očekávat na základě navazující projektové přípravy.

Zdůvodnění umístění záměru je logické, musí kopírovat současný průběh dálnice. Informace o investorské výstavbě skladových hal je však zjednodušením, jako by se zkapacitnění připravovalo pouze kvůli průmyslovým zónám v blízkosti dálnice. Potřeba záměru vyplývá především z informací uvedených v kap. B.1.4., kdy z výčtu připravovaných záměrů je zřejmé, že se jedná o dopravně velmi zatížené území.

V kapitole se dále nacházejí informace o kapacitním posouzení dálnice, ze kterého vyplývá, potřeba úpravy některých mimoúrovňových křižovatek, především však nevyhovující kapacitní posouzení pro hlavní trasu dálnice D8 (tabulka 8). Ke škodě však v této tabulce chybí sloupec s vyhodnocením ANO/NE, jako je tomu v ostatních tabulkách. To vede v řadě vyjádření k chybné domněnce, že kapacitní posouzení je z větší části v pořádku.

Mimo výše uvedené bez připomínek.

B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Popis záměru vyplývá z Technické studie „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (AFRY CZ s.r.o., 2020). Vybrané části technické studie jsou uvedeny v příloze č. 16 dokumentace EIA.

V kapitole B.1.6 je technický popis záměru členěn do kapitol Zemní těleso, Konstrukce vozovky, Směrové a výškové řešení trasy, Mostní objekty, lávky a nadjezdy (včetně popisu

hodnocených variant Úsporná / Velkorysá), Vodohospodářské objekty, Vyvolané přeložky stávající dopravní a technické infrastruktury, Opěrné a zárubní zdi, Postup stavebních prací.

Dále jsou v kapitole podrobně popisovány dva úseky dálnice mezi křižovatkami: Úsek 1: MÚK Zdiby – MÚK Úžice, Úsek 2: MÚK Úžice – MÚK Nová Ves

Komentář zpracovatele posudku: V kapitole B.1.6. jsou uvedeny souhrnné informace o stavebním řešení záměru, a to včetně podrobností týkajících se souvisejících stavebních objektů. S ohledem na stupeň projektové dokumentace je podrobnost uváděných informací pro potřeby posuzování vlivů na životní prostředí dostatečná.

Z textové části lze vyčíst, že se uvažuje s demolicí stávajících nadjezdů a dalších objektů. Pro úplnost zde (v souladu názvem kapitoly B.1.6. definovaným v příloze č. 4 zákona) mohl být výčet demolice uveden v samostatné kapitole. Stejně tak zde pro úplnost mohlo být uvedeno, že záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

Samotná opatření považovaná za součást záměru dávají přehledný návod o požadavcích na navazujících řízení. Jak zpracovatel sám uvádí, je zde uvedena i řada opatření vyplývajících z platné legislativy v oblasti životního prostředí. Tato opatření musí být oznamovatelem záměru automaticky plněna, i přesto zpracovatelský tým Dokumentace EIA považoval za účelné některá opatření vyplývající přímo z platné legislativy zmínit, a to vzhledem k jejich důležitosti ve vztahu k posuzovanému záměru. S uvedeným tvrzením lze souhlasit.

Bez zásadních připomínek.

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládaný termín zahájení stavby 2028, uvedení do provozu 2032.

Komentář zpracovatele posudku: Jak je dále zpracovatelem dokumentace uváděno, uvedené termíny zahájení realizace stavby a její uvedení do provozu reprezentují předpokládaný horizont, který se může v čase ještě měnit, a to např. ve vazbě na předcházející úsek zkapacitňované dálnice směrem k Praze.

Z termínů uvedených v dokumentaci je však zřejmé, že oznamovatel plánuje v přípravě záměru pokračovat v návaznosti na předemtný proces posuzování.

B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčenými územně samosprávnými celky jsou ty celky, na jejichž území má být záměr realizován, a také ty, jejichž území může být potenciálně zasaženo předpokládanými vlivy záměru.

Dotčenými územně samosprávnými celky jsou kraje a obce v samostatné působnosti. Záměr se nachází na území Středočeského kraje a vstupuje na území obcí uvedených v tabulce.

Komentář zpracovatele posudku: Podle platné legislativy (Ústavy České republiky) jsou územní samosprávné celky územními společenstvími občanů, která mají právo na samosprávu - tedy obce a kraje.

Výčet dotčených územně samosprávných celků je korektní. Bez připomínek.

B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Za hlavní navazující rozhodnutí je považováno povolení záměru dle §197 stavebního zákona č. 283/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V samostatné tabulce je pak uveden výčet dalších rozhodnutí, závazných stanovisek a stanovisek, povolení a dalších právních úkonů k předloženému záměru

Komentář zpracovatele posudku: Jak je zde správně uvedeno, navazující řízení ve vztahu k procesu posuzování je definováno v § 3 písm. g) zákona. Výčet navazujících rozhodnutí je korektní.

Vhodně je kapitola doplněna o výčet dalších rozhodnutí, závazných stanovisek a stanovisek, povolení a dalších právních úkonů k předloženému záměru. Některá z nich budou dle současně platné legislativy souhrnně vydána formou jednotného enviromentálního stanoviska.

Bez připomínek.

B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

Kapitola B.II. je v dokumentaci rozdělena do 6 podkapitol, které jsou posuzovány samostatně.

Vzhledem k rozsahu jednotlivých kapitol již není dle názoru zpracovatele posudku účelné kopírování či zkracování jednotlivých textů. Proto je u některých kapitol uváděn přímo komentář zpracovatele posudku.

B.II.1. Půda

Komentář zpracovatele posudku: Z uvedených informací vyplývá, že v rámci stavby bude pracováno s přebytkem materiálu. Současně byl předběžně vyčíslen trvalý zábor půdy (ZPF/PUPFL) dle jednotlivých katastrálních území.

V samostatných tabulkách je pak uveden i trvalý zábor s rozdělením dle tříd ochrany ZPF, ze kterého je patrný i zábor nejcennějších půd spadajících do I. a II. třídy ochrany a dále trvalý zábor podle kategorií lesa.

Plocha dočasných záborů není v etapě technické studie (tzn. v dokumentaci EIA) stanovena, tyto plochy budou upřesněny až v dalších stupních projektové přípravy

Informace odpovídají projektové přípravě stavby a pro účely procesu posuzování jsou dostatečné, bez připomínek.

B.II.2. Voda

Komentář zpracovatele posudku: Ve stručnosti je v kapitole uvedeno, že skutečná bilance spotřeby vody pro období výstavby se bude odvíjet od způsobu realizace stavby, která bude navržena vybraným dodavatelem stavby. V období provozu se stejně jako dnes předpokládá pouze spotřeba vody pro údržbu komunikace.

Pro předmětný záměr charakteru dopravní stavby není spotřeba vody rozhodující. Pro úplnost zde však mohlo být zmíněno, že potřeba vody pro období provozu je nutná pro údržbu navržených vegetačních úprav.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje)

Komentář zpracovatele posudku: Mezi surovinovými zdroji používanými na stavbě tvoří vedle stavební konstrukce vlastní vozovky a jejího příslušenství největší položku zemní těleso komunikace a betonové konstrukce dílčích stavebních objektů.

Bez připomínek.

B.II.4. Energetické zdroje

Komentář zpracovatele posudku: Dle uvedených informací se nepředpokládá, že by dálnice byla osvětlena veřejným osvětlením. Záměr nebude spojen s významnými nároky na energetické zdroje.

Vzhledem k charakteru záměru bez připomínek.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Kvalita přírodního prostředí je detailně popsána v kap. C.1.1. 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. V rámci biologického hodnocení (viz příloha č. 3 dokumentace) bylo vytipováno celkem 12 takovýchto hodnotnějších lokalit (jejich popis je také uveden v kap. C.1.1). Vyzdvihnout lze dále údolí řeky Vltavy a lokalitu s přírodní památkou Veltrusy a EVL Veltrusy. Krajina je převážně bezlesá, pouze s lokálním výskytem menších lesních celků (např. les u Odolena Vody). Ve výše uvedených hodnotnějších lokalitách byl zjištěn výskyt řady zvláště chráněných druhů. Mezi těmito přírodně cennějšími lokalitami je území významně ovlivněno antropogenní činností, které nenabízí vhodné podmínky pro existenci flóry a fauny. Ve vazbě na dálnici D8 lze pozorovat zvýšený tlak na urbanizaci území. Přírodní struktury území jsou lidskou činností narušeny.

Komentář zpracovatele posudku: Informace uvedené v kapitole vyplývají z provedených průzkumů, a sice hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., které tvoří samostatnou přílohu č. 3 dokumentace.

Bez zásadních připomínek.

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr ve fázi výstavby a provozu bude vyžadovat přítomnost doprovodné dopravní a technické infrastruktury. Nezbytné přeložky či úpravy veřejné infrastruktury, které přes záměr procházejí, a jsou jeho součástí, jak uvádí technická studie, podléhají také tomuto posouzení (viz kap. B.I.6). Jedná se však převážně pouze o krátké úseky v délce vzájemného prostorového křížení, nikoliv o celé navazující pozemní komunikace či linky technické infrastruktury (v rozsahu cca stávajících nadjezdů, podjezdů apod.). Nicméně vzhledem k tomu, že bude zkapacitňována stávající dálnice D8, kde jsou vzájemná místa křížení již zajištěna, budou v tomto směru nároky na dopravní a technickou infrastrukturu minimální.

Mimo trasu D8 bude generována zejména tato doprava:

- Odvoz dále nevyužitého nevhodného materiálu k recyklaci, nebo na trvalou skládku (přebytek zeminy, vybourané konstrukce vozovky, původní konstrukce mostů, PHS, svodidla, dopravní značení apod.).
- Odvoz materiálu do/z na dočasné deponie stavby.
- Dovoz nového materiálu (zeminy, konstrukce vozovky, mosty, PHS, svodidla, dopravní značení apod.).
- Dodání a odvoz stavební techniky a zařízení staveniště na místo stavby, jejich přesun v rámci etapizace stavby.
- Pokud to bude možné, tak bude staveništní doprava vedena v trase současné D8. Ostatní doprava bude vedena po okolní silniční síti.

Součástí Dokumentace EIA je dopravní prognóza (viz příloha č. 4 dokumentace) zpracována pro výpočtové roky 2020 (= současný stav – příloha č. 1 prognózy), 2032 (= předpokládané uvedení

záměru do provozu) a 2052 (= 20 let od předpokládaného uvedení záměru do provozu). Posuzovány jsou alternativy dopravního vývoje se záměrem (varianta Aktivní) a bez záměru (varianta Nulová). Dopravní prognóza byla pro potřeby Dokumentace aktualizována se zohledněním aktuálního celostátního sčítání dopravy pro rok 2020. V rámci této aktualizace byly plnohodnotně modelovány ještě alternativy s MÚK Odolena Voda a rozvojem letiště Vodochody (viz příloha č. 2 prognózy) a také alternativa bez MÚK a rozvoje letiště (viz příloha č. 3 prognózy). Z výstupů dopravního modelu vyplývá, že se dálnice D8 již blíží svým kapacitním možnostem.

Komentář zpracovatele posudku: Nároky na dopravní infrastrukturu odpovídají charakteru zkapacitnění dopravní stavby, kdy primárně bude využíváno samotné těleso stávající dálnice D8. Přesto bude docházet ke zvýšené dopravní zátěži i na okolních komunikacích. V rámci navazující projektové přípravy bude docházet ke zpřesnění uváděných informací.

Dopravní prognóza je zcela zásadním podkladem pro proces posuzování vlivů na životní prostředí, resp. pro modelové výpočty hlukového a imisního zatížení území. Dopravní prognóza tvoří samostatnou přílohu dokumentace, její základní výstupy jsou vhodně prezentovány i v této kapitole.

Bez připomínek.

B.III. Údaje o výstupech

Kapitola B.3. je v dokumentaci rozdělena do 5 podkapitol, které jsou posuzovány samostatně.

B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží

B.III.1.1. Ovzduší

Dopady stavby na kvalitu ovzduší ve smyslu jeho emisního příspěvku k současné imisní situaci vycházejí z rozptylové studie, která je přílohou č. 1 dokumentace EIA.

Komentář zpracovatele posudku: Kapitola se přehledně věnuje jak období výstavby, tak období provozu. Při porovnání emisí z dopravy u varianty Nulové a varianty Aktivní je patrný pokles u všech sledovaných látek, což je dáno především předpokládaným zlepšením parametrů vozovky a zvýšením plynulosti dopravního proudu, přestože intenzity dopravy na dálnici D8 vlivem zlepšení její průchodnosti mírně narostou. S uvedenými informacemi lze souhlasit, bez připomínek.

B.III.1.2. Voda

Záměr může potenciálně generovat látky, které mohou způsobit znečištění povrchových a podzemních vod. Během výstavby se bude jednat především o látky produkované stavebními mechanismy a s nimi souvisejícími pracemi. Během provozu se bude jednat o látky z provozu na komunikaci, a poté související údržbu rozdílnou během roku, především v zimním období.

Vyhodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody je obsahem kapitoly D.I.4, návrh příslušných opatření je obsahem kap. D.IV.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

B.III.1.3 Půda a půdní podloží

V případě dodržení všech předpisů v oblasti ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd a půdního prostředí jak v souvislosti s výstavbou, tak i s provozem záměru minimální.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

B.III.2. Odpadní vody

Způsob nakládání a likvidace odpadních vod (dešťových, splaškových a technologických) v procesu výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou a bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod nelze v tomto stupni rozpracovanosti stanovit a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

V rámci návrhu rozšíření dálnice byla navržena úprava stávajícího způsobu odvodnění celého úseku dálnice D8 v úseku Zdiby – Nová Ves 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 a související právní předpisy). Toto řešení je podrobně popisováno.

Rozšířením dálnice D8 vzniknou nové zpevněné plochy o rozloze cca 188 985 m², které neumožňují přirozené zasakování srážkových vod. Ekvivalentně růstu nepropustných ploch tak vzroste i povrchový odtok z území do recipientů.

Komentář zpracovatele posudku: Produkce odpadních vod v období výstavby nebude významné a nakládání s nimi odpovídá standardům. Za důležitější lze označit způsob odvodnění komunikace v období provozu, které je podrobně řešeno v samostatné příloze dokumentace.

Zpracovatel posudku se s navrženým řešením ztotožňuje. Bez připomínek.

B.III.3. Odpady

Komentář zpracovatele posudku: V kapitole jsou uvedeny charakteristické odpady pro období výstavby i provozu záměru. Bez připomínek.

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

B.III.4.1 Hluk a vibrace

Maximální přípustné hodnoty hlukové zátěže stanoví nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tato EIA i hluková studie jsou zpracovány v souladu s novelou nařízení vlády č. 433/2022 Sb., s účinností od 1.7.2023. Dopad stavby na akustickou situaci vycházejí z hlukové studie, která je přílohou č. 2 dokumentace EIA.

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace k hlukové zátěži vycházejí ze samostatné přílohy dokumentace č. 2, hluková studie, na kterou je vhodně odkazováno.

Bez připomínek.

B.III.4.2 Radon

Komentář zpracovatele posudku: Vzhledem k charakteru a umístění stavby bez připomínek.

B.III.4.3 Světelné znečištění

Záměr nebude osvětlen. Co se týká stacionárních zdrojů světelného znečištění, tak ty budou produkovány především stavebními objekty navázanými na samotnou dálnici. Půjde hlavně o osvětlení průmyslových a skladovacích areálů, osvětlení odpočívky Klíčany nebo osvětlení některých současných pozemních komunikací, které dálnici D8 přecházejí. Pakliže je zde osvětlení již realizováno, tak bude zachováno.

Za mobilní zdroj světelného znečištění lze považovat osvětlení automobilů, které se může rušivě projevovat především v noční době. Zkapacitněním dálnice dojde k posílení tohoto jevu, neboť intenzity na dálnici budou výhledově stoupat.

Komentář zpracovatele posudku: Jedná se o obecné konstatování, bez připomínek.

B.III.4.4 Seismicita

Komentář zpracovatele posudku: Vzhledem k charakteru a umístění stavby bez připomínek.

B.III.5. Doplnující údaje

Riziko vzniku požáru nelze vyloučit zejména při haváriích a dopravních nehodách, které mohou nastat na zprovozněné stavbě, a to např. vznícením unikajících pohonných hmot z havarovaných vozidel, vadami na elektroinstalaci vozidel, při úniku nebezpečných látek apod. Ke vzniku požáru obdobného charakteru může dojít i při realizaci stavby používáním stavební mechanizace. Dále také při manipulaci s hořlavými látkami během výstavby, budou-li používány.

Záměr bude realizován ve stávající trase dálnice D8, s významnými terénními úpravami se proto nepočítá. Niveleta stavby se nemění a zůstává zachována. Zemní práce spojené s realizační fází budou spojené s rozšířením zářezů a násypů.

Komentář zpracovatele posudku: Zásahy do krajiny jsou zřejmé z charakteru liniové stavby, resp. stávajících násypů či zářezů. Pro úplnost zde mohl být odkaz na přílohu č. 8 dokumentace, která se podrobně zabývá vlivem záměru na krajinný ráz.

Bez připomínek.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Kapitola C.I. je v dokumentaci rozdělena do 5 podkapitol, které jsou posuzovány samostatně.

C.1.1. Příroda a krajina

Územní systém ekologické stability

V dotčeném území se nacházejí skladebné části ÚSES všech hierarchií, tedy nadregionální, regionální a lokální. Pro hodnocení vlivů na ÚSES v rámci procesu EIA je vycházeno z jeho závazné podoby zakotvené v platných ZÚR Středočeského kraje a územních plánech obcí.

Územní systém ekologické stability v dotčeném území je podrobně uveden v přehledné tabulce, která je doplněna přehledovými mapami jižní a severní části dotčeného území.

Komentář zpracovatele posudku: Územní systém ekologické stability je rovněž uveden v příloze č. 15 - Situace environmentálních hodnot a limitů. Bez připomínek.

Významné krajinné prvky

V kapitole jsou uvedeny významné krajinné prvky definované ze zákona, které v tomto případě zahrnují lesy, vodní toky a rybníky a dále registrované významné krajinné prvky.

Komentář zpracovatele posudku: Výčet VKP je korektní, bez připomínek.

Památné stromy

Nejbližším památným stromem je Postřižinský dub v obci Odolena Voda. Nachází se cca 100 m od záměru u silnice II/522.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Krajinný ráz

Hodnocení záměru na krajinný ráz je uvedeno v samostatné příloze č. 8 dokumentace EIA. V dalších podkapitolách jsou vymezeny oblasti a místa krajinného rázu. Vymezení potenciální viditelnosti a potenciálně dotčených krajinných prostorů v rámci definovaných míst krajinného rázu je uvedeno na obrázku.

Komentář zpracovatele posudku: informace odpovídají příloze č. 8 dokumentace, bez připomínek.

Přírodní parky

V dotčeném území se nenacházejí žádné přírodní parky.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Zvláště chráněná území

Velkoplošné zvláště chráněné území se v dotčeném území nenachází. Jediným maloplošným zvláště chráněným územím (MZCHÚ) je přírodní památka Veltrusy, která leží cca 550 m od záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Natura 2000

Obdobně jako u MZCHÚ jsou Veltrusy vyhlášeny také jako evropsky významná lokalita EVL Veltrusy. V tomto případě se však EVL přibližuje k záměru až na vzdálenost cca 150 m.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Flóra, fauna a ekosystémy

Součástí této EIA je hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které je přílohou č. 3. Pro potřeby mapování flóry a fauny bylo vytipováno těchto 13 biotopově nejhodnotnějších lokalit

Komentář zpracovatele posudku: Informace jsou uvedeny v souladu s přílohou č. 13, bez připomínek.

Zastoupení biotopů

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Mimolesní zeleň

Mimolesní vegetace byla zmapována samostatným rámcovým dendrologickým průzkumem, ten je přílohou č. 5 dokumentace EIA.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Migrační prostupnost území

Pro potřeby EIA byla zpracována migrační studie (viz příloha č. 11), v kapitole jsou uvedeny hlavní výstupy ze studie.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem

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*). Nejbližše 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.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

C.1.2. Území historického, kulturního a archeologického významu

Součástí dokumentace EIA je archeologická rešerše uvedená v příloze č. 7. Kapitola C.1.2. je následně členěna do podkapitol Území archeologického významu, Kulturní památky, Hmotný majetek.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou korektní, rozsah konkrétně dotčených nemovitostí je zpracován nad rámec běžné praxe. Bez připomínek.

C.1.3. Obyvatelstvo

V tabulce je znázorněn počet obyvatel a hustota zalidnění v obcích.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

C.1.4 Využití území

Dotčené území, kterým záměr prochází, je tvořené agrárně využívanou krajinou doplněnou o sídelní útvary jednotlivých obcí. Obecně lze konstatovat, že většina obcí podél současné dálnice D8 podléhá poměrně silnému urbanizačnímu tlaku, a to nejen na úseku rozvoje bydlení. Významnou roli v urbanizaci území představuje sama dálnice D8 a s ní souběžná silnice II/608, které na sebe váží rozvoj průmyslového a komerčního charakteru. Meziprostor mezi oběma komunikacemi je atraktivní lokalitou pro rozvoj tohoto způsobu využití území. Silnice II/608 je poměrně využívanou komunikací, která zajišťuje alternativní spojení mezi Prahou, Veltrusy a dalšími obcemi mezi těmito městy. Lokálně lze zaznamenat plochy povrchové těžby nerostů

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

C.1.5 Staré ekologické zátěže

Dle evidence Systém evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v bezprostřední blízkosti záměru nenacházejí žádné staré ekologické zátěže.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny

Kapitola C.2. je v dokumentaci rozdělena do 5 podkapitol, které jsou posuzovány samostatně.

C.2.1. Ovzduší a klima

C.2.1.1 Klima

Samostatná studie vyhodnocení vlivů na klima je v příloze č. 10 této EIA. Uvedené údaje z ní vycházejí.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou korektní a prezentovány přehledně, bez připomínek.

C.2.1.2 Kvalita ovzduší

Dotčené území spadá dle přílohy č. 3 zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů, do zóny Střední Čechy (CZ 02). Rozptylová situace v území je podrobně popsána v rozptylové studii, která je přílohou č. 1 EIA.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou zpracovány přehledně a dávají jasnou představu o současné imisní situaci. Bez připomínek.

C.2.2. Hluková zátěž

Hluk z provozu stávající dálnice D8

V rámci hlukové studie (viz příloha č. 2) byla výpočtem ověřena aktuální akustická emise za rok 2020 (počáteční akustická situace). Tedy čtyřpruhové uspořádání dálnice D8, stávající protihluková opatření a aktuální dopravní intenzity. Dopravní prognóza (viz příloha č. 4) již zohledňuje aktuální celostátní sčítání dopravy 2020. Hluková studie dále vychází z měření hluku, které bylo provedeno přímo v dotčeném území – akustická situace byla sledována celkem na 9 měřících bodech (viz příloha č. 6 dokumentace).

Komentář zpracovatele posudku: V kapitole jsou prezentovány výsledky měření hluku, které sloužili jako jeden z podkladů pro stanovení (modelové hodnocení) počáteční akustické situace. Dále je zde uveden přehled výpočtových bodů dle hlukové studie a další zdroje hluku v území. Bez připomínek.

C.2.3. Voda

C.2.3.1 Povrchová voda

Informace o povrchových vodách jsou přehledně členěny do jednotlivých podkapitol: Hydrologické zařazení území a dotčená povodí, Vodní plochy, Vodní toky, Vodní útvary povrchových vod, Kvalita povrchové vody, Záplavová území, Povodně, Mapa povodňového ohrožení, Riziková území při přívalových srážkách, Místa omezující odtokové poměry, Citlivé a zranitelné oblasti, Meliorační stavby.

Komentář zpracovatele posudku: Povrchové vody jsou popisovány až vyčerpávajícím způsobem, při tom celkově je kapitola velmi přehledná a doplněna o množství grafických prezentací popisovaného stavu. Bez připomínek.

C.2.3.2 Podzemní voda

Vymezení útvarů podzemních vod respektuje vymezení hydrogeologických rajonů, kde pro využití hranic převažuje hydrogeologické hledisko. Z hydrogeologického hlediska zájmové území náleží do území 5 skupin rajonů / útvarů podzemních vod.

Komentář zpracovatele posudku: Informace jsou korektní, bez připomínek.

C.2.3.3 Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou korektní, bez připomínek.

C.2.3.4 Ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ)

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou korektní, bez připomínek.

C.2.3.5 Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů (OPPLZ)

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou korektní, bez připomínek.

C.2.3.6 Vsakovací poměry a úroveň hladiny podzemní vody

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace vycházejí z podkladových materiálů - geologické a hydrogeologické rešerše a vodohospodářské studie. Bez připomínek.

C.2.4. Půda

Pozemky pro realizaci záměru jsou vedeny jako zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) a ostatní plochy. Orientační plochy těchto záborů jsou uvedeny v kap. B.II.1.

C.2.4.1 Zemědělská půda

Komentář zpracovatele posudku: V příslušné podkapitole je uvedena základní charakteristika půd dle BPEJ, dále jsou uváděny informace k ohrožení dotčeného území erozí a základní informace o melioracích. Kapitola je opět vhodně doplněna množstvím obrázků, které doplňují textovou část. Bez připomínek.

C.2.4.2 Lesní půda

Pozemky určené k plnění funkce lesa se v dotčeném území záměru nacházejí pouze v menších enklávách u Panenských Břežan, Odolena Vody a Nové Vsi.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou korektní, bez připomínek.

C.2.5. Geologické podmínky, přírodní zdroje, podmínky pro zakládání staveb

Přírodními zdroji jsou dle § 7 zákona o životním prostředí č. 17/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ty části živé a neživé přírody, které člověk využívá nebo může využívat pro svoji potřebu. Za přírodní zdroje tak lze považovat např. zemědělskou a lesní půdu, vodní zdroje, zdroje léčivých přírodních a minerálních vod či nerostné zásoby. Informace o vodních zdrojích a půdách jsou uvedeny v samostatných podkapitolách - Geomorfologie, Geologie, Přírodní zdroje a Poddolovaná a sesuvná území, úložná místa těžebního odpadu.

Komentář zpracovatele posudku: Souhrnně lze uvést, že informace v kap. C.2.5. vycházejí z veřejně dostupných údajů. Prezentovány jsou přehledně v textové části a doplněny tabelárně i graficky. Bez připomínek.

C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

V předešlých kap. B a C byly podrobně analyzovány jednotlivé složky životního prostředí. V kap. D byly potom vyhodnoceny a na základě jejich velikosti a významnosti došlo k návrhu zmírňujících opatření. Tato opatření jsou navržena právě za účelem, aby nebyla překročena úroveň únosného zatížení území, popř. aby byla tato úroveň dále snížena (zlepšena) oproti současnému stavu.

Dotčené území je už nyní ovlivněné současnou trasou dálnice D8, která byla v posuzovaném úseku realizována v 90. letech. Jedná se také o oblast, kterou ovlivňuje blízkost hlavního města. Jde proto o území silně urbanizované a zemědělsky poměrně intenzivně obhospodařované s převahou orné půdy. Lze zde nalézt jen poměrně málo přírodně hodnotných lokalit. Ty zpravidla tvoří menší lesní celky a remízy, popř. prvky mimolesní zeleně ve volné krajině. Za nejhodnotnější lze považovat především nivu řeky Vltavy, na niž přímo navazuje zámecký park Veltrusy (park již leží mimo trasu záměru). S výjimkou zámeckého parku není dotčené území hodnotné ani po stránce kulturní a historické. Paměť krajiny byla setřena scelováním bloků zemědělské půdy, rozrůstáním sídel a je dále ovlivňována postupující urbanizací, mj. výstavbou průmyslových objektů. Samotná trasa dálnice je zpravidla lemována agrární krajinou anebo v blízkosti sídel průmyslovou zástavbou. Prochází také v souběhu s hranicí aktivní pískovny Zlosyň, která se také promítá do obrazu zdejší krajiny. Jediným větším lesem na trase je les Velký Háj u Odolena Vody,

kteřý lze nalézt po obou stranách dálnice. Obecně lze konstatovat, že celková environmentální hodnota dotčeného území je poměrně nízká.

Dle dopravní prognózy (viz příloha č. 4) pro rok 2020 intenzity dopravy na dálnici D8 dosahují v úseku Zdiby – Úžice cca 48 500 voz/den, v navazujícím úseku Úžice – Nová Ves poté cca 41 500 voz/den.

Z rozptylové studie (viz příloha č. 1) poté vyplývá, že v zájmovém území dlouhodobě dochází k překračování imisního limitu benzo[a]pyrenu, dosahován je imisní limit pro oxidy dusíku NO_x, a to především ve vazbě na dálnici D8. S velkou pravděpodobností dochází k překračování imisního limitu pro denní koncentraci prachových částic PM₁₀, ale v rámci povoleného počtu překročení. Hodnoty imisního limitu pro prachové částice PM_{2.5} dosahují také vyšších, těsně podlimitních hodnot. Z pohledu jednotlivých pětiletých průměrů je na delší časové řadě patrná sestupná tendence hodnot nejvyšších koncentrací.

Výpočty provedené v hlukové studii prokázaly (viz příloha č. 2), že ve stávajícím stavu v některých výpočtových bodech dochází k překračování hodnot pro základní hygienický limit 60/50 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). Zástavba okolo Úžic a Všestud je chráněna novými PHS realizovanými v letech 2020 – 2022.

Z dendrologického průzkumu vyplynulo, že na násypech a zářezích dálnice nyní roste cca 360 561 m² porostů a 43 stromů. Nejčastěji se jedná o vegetační úpravy realizované na tělese dálnice po její výstavbě. Mimo dálniční pozemek roste jeden památný strom – dub u Postřižína.

Dálnice D8 není v kontaktu s žádným zvláště chráněným územím ani lokalitou Natura 2000. Nejbližší lze nalézt PP Veltrusy a EVL Veltrusy (vliv záměru na Natura 2000 byl vyloučen dle stanoviska krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 077796/2020/KUSK ze dne 12.6.2020). Trasa dálnice přechází přes VKP údolní niva a vodní tok Vltava, dále přes VKP vodní toky Dolnopostržižinský potok, Postřižinský potok, Černavka, Mlýnský potok a Bakovský potok. VKP rybníky, kam lze zařadit tůň u Vltavy. Prochází v blízkosti VKP les. Dále dálnice kříží anebo prochází v souběhu s několika skladebnými částmi ÚSES. Zmínit lze zejména nadregionální biokoridory NK K58 (biokoridory nivní a vodní bioty) a regionální biocentrum RC 1483. 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.

Z biologických průzkumů vyplynulo (viz příloha č. 3), že se v blízkosti dálnice nachází 4 zvláště chráněné druhy rostlin a 66 druhů živočichů. Z toho 8 zvláště chráněných druhů hmyzu, 5 druhů obojživelníků, 3 druhy plazů, 2 druhy ryb, 1 druh měkkýšů, 31 druhů ptáků, 3 druhy savců a 13 druhů netopýrů. Migrační studie (viz příloha č. 11) 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.

Jak již bylo uvedeno výše, tak se zájmové území nevyznačuje vysokou kulturní, historickou anebo archeologickou hodnotou. Nejbližší lze nalézt pouze národní kulturní památku Veltrusy se zámeckým parkem. Dálnice místy prochází, nebo se v její blízkosti vyskytují, tzv. územími s archeologickými nálezy (viz archeologická rešerše v příloze č. 7), nicméně v trase současně komunikace již byla území zpravidla prozkoumána během její realizace. V blízkosti dálnice se nevyskytují žádná památkově chráněná území – zóny a rezervace.

Dle posouzení vlivů na krajinný ráz (viz příloha č. 8) se dálnice nachází v krajině kulturní s průměrnou krajinařskou hodnotou.

Stávající komunikace prochází přes dvě záplavová území, a to přes záplavové území Vltavy a Bakovského potoka. V této lokalitě jsou zaznamenány i historické povodně z let 2002 a 2013 (povodňová problematika je podrobně rozebrána ve vodohospodářské studii viz příloha č. 13). V blízkosti dálnice se nenacházejí žádné vodní zdroje ani jejich ochranná pásma. V prostoru MÚK Nová Ves dálnice vstupuje na území CHOPAV Severočeská křída.

V případě neprovedení záměru lze vývoj dotčeného území predikovat následovně.

Nadále bude docházet k nárůstům intenzit dopravy na dálnici D8, jak vyplývá ze zpracované dopravní prognózy. Nárůsty dopravy jsou v současné době očekávány až do roku cca 2050, což vychází ze soudobého a dlouhodobého trendu růstu dopravy, kdy zatím nic nenasvědčuje tomu, že by mělo dojít k útlumu. Po naplnění projektové kapacity stávající dálnice v uspořádání 2+2 jízdní pruhy lze očekávat vzrůstající počet dopravních kongescí, čímž se bude snižovat přepravní kvalita dálnice. To může způsobit, že se bude část dopravy přesouvat na okolní silniční síť. Nadále zde bude poměrně silný vliv Prahy a tranzitní dopravy, která bude do hlavního města směřovat.

Za citlivější lze považovat první úsek dálnice mezi MÚK Zdiby a MÚK Úžice, kde dochází k vyšší koncentraci průmyslových areálů. Současně se jedná o poslední úsek dálnice před Prahou, na kterém už bude soustředěný hlavní dopravní proud směřující do města. Rozsah navržených zastavitelných ploch pro výrobu či skladování v platných územních plánech současně napovídá, že bude nadále docházet k posilování rozvoje území pro průmysl okolo dálnice. Budou zde proto vznikat další cílová místa nákladní i osobní dopravy.

Novými cílovými místy osobní dopravy potom budou i nově budované objekty pro rodinné bydlení v sídlech. Bude se tedy postupně zvyšovat počet osob, které budou dálnici využívat ať už z důvodu cesty do zaměstnání anebo do místa bydliště. Protože územní rozvoj není v současné době důsledně koordinován s kapacitními možnostmi páteřní dopravní infrastruktury, lze očekávat, že dojde k vyčerpání kapacity stávající dálnice.

I bez provedení záměru je proto nutné počítat s tím, že se vlivem rostoucích dopravních intenzit bude zvyšovat hlukové, emisní a imisní zatížení území.

Co se týká dalších odvětví životního prostředí, tak užší profil dálnice, pakliže by zůstalo zachováno stávající uspořádání, nezpůsobí zvětšení záboru stavby. Tedy nedojde k novým záborům lesní a zemědělské půdy, současně nebude nutné kácet mimolesní zeleň rostoucí na násypch či zářezích dálnice. Stavebními pracemi nedojde k ohrožení zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů. Odtokové poměry zůstanou zachované, co se týká množství srážkových vod stékajících z vozovky, neboť nedojde k nárůstu zpevněných ploch. Oproti tomu bude hendikepem to, že zůstane zachovaný stávající způsob předčištění znečištěných vod, který je již zastaralý.

Komentář zpracovatele posudku: V kapitole je přehledně shrnuto celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčené lokalitě včetně základních předpokladů při nerealizaci záměru. Obsah kapitoly plně odpovídá jejímu účelu. Bez připomínek.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D.1. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí

Kapitola D.1. je členěna do 9 podkapitol, které jsou posuzovány samostatně.

D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví vycházejí ze samostatné studie, která je přílohou č. 9 EIA – Health impact assessment (HIA). Za nejvýznamnější vlivy záměru na obyvatelstvo lze považovat vlivy na veřejné zdraví v důsledku znečišťování ovzduší a vlivy hluku z dopravy. Při hodnocení těchto aspektů lze vycházet z rozptylové a hlukové studie, které jsou přílohami č. 1 a 2 této EIA a vstupovaly i do posouzení HIA. Vlastní hodnocení zdravotního rizika obecně zahrnuje čtyři základní kroky:

- 1) Identifikace nebezpečnosti – popis nepříznivých účinků sledovaného faktoru na zdraví.
- 2) Charakterizace nebezpečnosti – zahrnuje charakterizaci vztahu dávky a účinku.
- 3) Hodnocení expozice – popis velikosti, četnosti a doby trvání expozice, cesty vstupu do organismu, odhad velikosti a složení exponované populace.
- 4) Charakterizace rizika – kvantitativní či kvalitativní vyhodnocení velikosti rizika vlivu na zdraví na základě dat z předchozích kroků.

D.1.1.1 Vlivy z hlediska ovzduší

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění obyvatelstva emisemi. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší. Realizace kterékoliv varianty záměru (Velkorysá nebo Úsporná) znamená snížení imisní zátěže z dopravy na D8 v dotčeném území oproti nulové variantě (nerealizace záměru), což je z hlediska vlivů na veřejné zdraví hodnoceno s mírným pozitivním vlivem.

D.1.1.2 Vlivy z hlediska hluku

Lze konstatovat, že realizací i provozem záměru dojde k ovlivnění obyvatelstva hlukovou emisí. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru díky navrženým protihlukovým opatřením. Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší. Realizace kterékoliv varianty záměru (včetně navržených protihlukových opatření) znamená snížení hlukové zátěže z dopravy na D8 v dotčeném území proti současnému stavu i proti nulové variantě (nerealizace záměru).

D.1.1.3 Vlivy z hlediska nehodovosti

Lze konstatovat, že dojde k pozitivnímu ovlivnění obyvatelstva z hlediska nehodovosti. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. Ve variantním úseku je však varianta Úsporná kvůli svému technickému řešení hodnocena jako mírně negativní, naopak varianta Velkorysá je hodnocena s mírným pozitivním vlivem.

D.1.1.4 Vlivy z hlediska změny charakteru stávajícího území, změny dopravní obslužnosti a ekonomickými dopady stavby

Lze konstatovat, že vlivy budou pouze mírné, a to v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

D.1.1.5 Kumulativní vlivy

V současné době platí, že každý záměr samostatně musí splňovat hlukové hygienické limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které pro ně stanoví orgán ochrany veřejného zdraví. Na úseku ochrany ovzduší musí být každý záměr navržen tak, aby plnil příslušnou legislativu dle zákona č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pakliže budou jiné záměry v území podléhat samostatnému procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bude v rámci tohoto procesu provedeno vlastní posouzení vlivů na obyvatelstvo.

Vyhodnocení kumulativních vlivů na ovzduší a hluk je provedeno v kap. D.I.2 a D.I.3 dokumentace.

D.I.1.6 Závěr

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví lze řešený záměr „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ označit za přijatelný. Obě hodnocené subvarianty – Úsporná a Velkorysá jsou rovnocenné. Je možné konstatovat, že i při velmi konzervativním odhadu lze 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 zkapacitnění spojen se zlepšením imisní situace vyplývajícím ze zvýšení plynulosti provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D8. Z hlediska vlivu koncentrací škodlivin v ovzduší lze posuzovaný záměr označit za pozitivní.

Komentář zpracovatele posudku: Kapitola obsáhle popisuje vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví v členění do jednotlivých podskupin, které jsou charakteristické pro záměry liniových staveb.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví vychází z přílohy č. 9 dokumentace, která je v souladu s požadavky § 19 odst. 1 zákona zpracována držitelem osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

S učiněnými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší vycházejí z rozptylové studie (viz příloha č. 1 dokumentace EIA). Výhledové varianty byly v rámci studie hodnoceny bez MÚK Odolena Voda, která je samostatným záměrem jiného investora a jejíž realizace je v současné době nejistá. Alternativa s MÚK Odolena Voda však byla také prověřena jakožto související záměr, který může mít nějaký dopad na zkapacitnění dálnice D8, nicméně emise z této křižovatky nelze považovat za emisní výstup dálnice D8.

Období výstavby

Orientační kvantifikace emisí je pro etapu realizace záměru uvedena v kap. B.III.1. V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály (např. při zemních pracích). Dalším zdrojem znečišťování budou pohyby nákladních aut po okolních přístupových komunikacích na staveništi samotném. Prašnost způsobenou pohybem stavební mechanizace nebo prováděním stavebních prací je možno očekávat především za sucha, nebude-li docházet ke zkrápění povrchu nebo k uplatnění dalších protiprašných opatření.

Výstavba bude probíhat za běžného dopravního provozu za snížené rychlosti ve vybraných úsecích stavby (je předpokládáno snížení rychlosti na 80 km/hod.). Převažujícím zdrojem emise proto bude běžná doprava, kdy emise z nasazené stavební mechanizace zásadně situaci nezmění

Období provozu

V rámci rozptylové studie byly provedeny výpočty pro vybrané referenční body, k nim byla uvedena hodnota imisního pozadí klouzavého pětiletého průměru 2017-2021, dle čtverce, ve kterém je daný vybraný referenční bod umístěn. Vyšší vypočtené hodnoty jsou vázány vždy na bezprostřední okolí dálnice D8 a směrem od osy poměrně rychle klesají.

Porovnání varianty Nulové (s intenzitou pro rok 2052 a dynamickou skladbou vozového parku pro rok 2020) a varianty Aktivní (se stejnou kombinací výpočtového roku intenzity dopravy a dynamické skladby vozového parku) ukazuje na mírný pokles imisních příspěvků sledovaných látek, v řádu jednotek až nižších desítek procent limitu, míra poklesu je závislá na konkrétní látce.

Pozitivní projev má zvýšení plynulosti dopravního proudu a zlepšení povrchu komunikace. Pozitivní efekt zkapacitnění lehce snižuje mírný nárůst intenzit dopravy na dálnici D8, v návaznosti na zlepšení prostupnosti komunikace. Tato skutečnost se ale zase pozitivně projeví v okolí stávající silnice II/608, ze které doprava na dálnici D8 převážně přechází.

Je třeba konstatovat, že imisní koncentrace z provozu na dálnici D8 jsou součástí 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. Překračování imisních limitů je v posuzované lokalitě dáno kombinací několika nepříznivých faktorů spojených především se silným antropogenním zatížením.

Z hlediska ovlivnění kvality ovzduší při provozu (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). Tento závěr byl potvrzen zpracovanou rozptylovou studií.

Kumulativní vlivy

Na úseku ochrany ovzduší musí být každý záměr navržen tak, aby plnil příslušnou legislativu dle zákona č. 201/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ke známým záměrům (viz kap. B.I.4), které jsou ve vztahu ke zkapacitnění dálnice D8 považovány za relevantní z hlediska potenciálních kumulativních vlivů, lze uvést následující:

- MÚK Odolena Voda
- Odpočívka Klíčany
- D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály
- VRT Praha – Drážďany (VRT Podřipsko)
- Letiště Vodochody
- Přeložka silnice II/240 (D7-D8):
- II/101 Úžice – Byškovice

V rámci dopravního modelu (viz příloha č. 4 EIA) byla sledována alternativa aktivní varianty s MÚK Odolena Voda a rozvojem letiště Vodochody, byť je realizace těchto samostatných záměrů v současné době poměrně nejistá.

Lze konstatovat, že vlivem realizace MÚK Odolena Voda dojde 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 z hlediska vlivu zcela minimální, na hranici přesnosti výpočtu.

Ovlivnění okolní cestní sítě - Prognóza vývoje dopravy byla pro dotčené území provedena v rámci dopravního modelu (viz příloha č. 4), a to pro všechny komunikace, které jím procházejí. Dopravní model neidentifikoval jednoznačný vývojový trend, který by zásadně změnil dopravní situaci v jednotlivých sídlech okolo záměru, kromě nárůstu dopravy na samotné D8. Tedy zásadní změnu dopravní poptávky, která by měla dopad na intenzity dopravy na páteřních souvisejících komunikacích. Za zmínku stojí pouze potenciální MÚK Odolena Voda, jejíž pozitiva/negativa by bylo nutné po dopravní stránce podrobněji posoudit v rámci širšího území, neboť s ní bylo prozatím uvažováno hlavně kvůli napojení letiště Vodochody na dálnici (tedy kvůli lokálním vazbám). Toto posouzení však nespadá do kompetence této EIA. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že změna produkce emisí a následných imisních příspěvků na okolní cestní síti bude minimální, a to ať v pozitivním, či negativním slova smyslu.

Závěr

Lze konstatovat, že realizací i provozem záměru (aktivní varianta) dojde k ovlivnění kvality ovzduší. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší. Realizace aktivní varianty záměru (Velkorysé nebo Úsporné) znamená snížení imisní zátěže z dopravy na D8 v dotčeném území oproti nulové variantě (nerealizace záměru), což je hodnoceno s mírně pozitivním vlivem.

Komentář zpracovatele posudku: Stěžejní část vyhodnocení vlivu záměru na ovzduší vychází z rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu dokumentace. Modelové výpočty jsou vhodně zpracovány pro nulovou a aktivní variantu a dávají tak představu o změně imisního zatížení území. Uvedené informace a závěry jsou při uvažovaných intenzitách dopravy korektní.

Základní opatření k omezení prašnosti jsou uvedeny v kap. B.I.6. a opětovně v kap. D.IV. Definice opatření považuje zpracovatel posudku za zásadní, a proto byla v upravené podobě převzata do návrhu stanoviska - viz podmínka č. 30.

D.1.2.2 Vlivy na klima

Vyhodnocení na klima vyplývá ze samostatné studie, která je v příloze č. 10 EIA.

Lze konstatovat, že nedojde k významnému ovlivnění klimatu. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové až mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Komentář zpracovatele posudku: V kapitole je podrobně zpracováno vyhodnocení zranitelnosti vůči dopadům změn klimatu, stanoveny emise skleníkových plynů a vyhodnocen soulad se strategickými dokumenty. Dále je provedeno posouzení variant záměru, které jsou hodnoceny shodně a kumulativních vlivů.

S učiněnými závěry lze souhlasit, bez připomínek.

D.1.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)

D.1.3.1 Hluk

Dopad stavby na stávající akustickou situaci ve smyslu jejího příspěvku vychází z hlukové studie, která je v příloze č. 2 této EIA.

Období výstavby

Během realizaci 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 (na základě predikce dvou modelových situací) u nejbližší zástavby překročení hygienického limitu hluku.

Během výstavby se předběžně předpokládá intenzita maximálně cca 20-30 těžkých nákladních aut za hodinu. Vzhledem k tomu, že na dálnici bude zachován běžný provoz, se sníženou rychlostí, s předpokládanou hodinovou intenzitou nákladních automobilů cca 700-1 000, je zřejmé že navýšení hlukových emisí vlivem přetížení staveništní dopravou bude zcela zanedbatelné.

Z provedeného posouzení pro období výstavby vyplývá, že staveništní doprava významně neovlivní akustickou situaci v území. Hluk z jednotlivých stavebních strojů může působit obtěžujícím způsobem, avšak nezpůsobí překročení hygienických limitů, jak bylo modelově

prověřeno v této kap. Zvýšenou pozornost je nutné věnovat období, kdy budou demontovány stávající PHS a v těchto úsecích bude současně probíhat stavební činnosti. 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, jak jsou uvedena v kap. D.IV.

Období provozu

V období provozu stavby bude hluk generovat zejména automobilová doprava. Vzhledem k tomu, že zkapacitněním dálnice D8 dojde k navýšení intenzit, bude i hlukový příspěvek vyšší v závislosti na postupném růstu dopravy.

Při určení hygienického limitu bylo vycházeno z NV č. 433/2022 Sb. ze dne 7.12.2022, které je novelou NV č. 272/2011 Sb. s účinností od 1.7.2023., a byl navržen takto:

- pro den od 6:00 do 22:00 hod LAeq,T = 68 dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod LAeq,T = 58 dB

V rámci hlukové studie (viz příloha č. 2) byly sledovány dvě hlavní varianty – Nulová a Aktivní a jejich časové horizonty (2020, 2032, 2052).

Obě varianty byly v obou výhledových časových horizontech 2032 a 2052 posouzeny nejprve bez zahrnutí vlivu MÚK Odolena Voda jakožto samostatného záměru jiného investora (předpoklad realizace do roku 2026 nebo později – způsobí nárůst intenzity dopravy na dálnici D8 vlivem zprovoznění a připojení letiště Vodochody), tak dále s touto křížovatkou.

Dále jsou podrobně komentovány výsledky hlukových výpočtu pro jednotlivá území - zástavbu v blízkosti dálnice D8.

Návrh protihlukových stěn je proveden pro období +20 let od uvedení do provozu, tedy 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 (viz kap. D.IV). Parametry PHS, jak jsou uvedené v této EIA je nutné brát jako prvotní návrh, který musí být upřesněn v dalších fázích projektové dokumentace aktualizovaným hlukovým výpočtem, a to ve vazbě na postupnou konkretizaci záměru. PHS jsou navrženy tak, aby respektovaly požadavky NV 272/2011 Sb. ve znění novely č. 433/2022 Sb.

Výsledný přehled vztažený k roku 2052 je zobrazen v tabulce. Z porovnání varianty Nulové s plánovanými protihlukovými stěnami a varianty Aktivní s navrženými protihlukovými stěnami vyplývá:

- Vzhledem k mírnému nárůstu intenzit dopravy způsobeným navýšením kapacity dálnice dojde k celkovému mírnému nárůstu hlukového zatížení v okolí dálnice D8.
- Realizací varianty Aktivní s navrženými protihlukovými stěnami budou v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí hodnoceného úseku dálnice D8 dodrženy navržené hygienické limity hluku.
- 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

Posouzení variant záměru

Z hlediska ovlivnění hlukové situace při provozu záměru (po jeho realizaci) lze tyto 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 u varianty Velkorysá očekávat vznik významnější akustické zátěže způsobené nasazenými stavebními mechanizmy. Oproti variantě Úsporné bude specifickou akustickou zátěží produkovat demolice obou velkých mostů přes Vltavu a Bakovský potok.

Z hlediska minimalizace obtěžování hlukem během stavebních prací bude nutné v další fázi projektové přípravy, při návrhu organizace výstavby, navrhnout maximum zmírňujících opatření pro zajištění ochrany obyvatel (viz kap. D.IV).

Kumulativní vlivy

Z hlediska ovlivnění hlukové situace při provozu záměru (po jeho realizaci) lze tyto varianty považovat za rovnocenné, neboť variantnost záměru nemá vliv na jeho kapacitu (tj. výsledné intenzity dopravy).

Co se týká potenciálního hlukového spolupůsobení dalších dopravních záměrů na úseku silnic nižších tříd, drážní nebo letecké dopravy, tak zde 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. Novela nařízení vlády poté uvádí, že jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující. Ke známým záměrům (viz kap. B.I.4), které jsou ve vztahu ke zkapacitnění dálnice D8 považovány za relevantní z hlediska potenciálních kumulativních vlivů, je v kapitole uveden stručný komentář.

V rámci dopravního modelu byla sledována alternativa aktivní varianty s MÚK Odolena Voda a rozvojem letiště Vodochody. Vzhledem k tomu, že záměr typu MÚK umístěné přímo na dálnici D8 je jediným známým záměrem, který může nějak ovlivnit dopravní vazby v území, byl vyhodnocen jako relevantní k prověření z hlediska potenciálních kumulativních vlivů na hlukovou zátěž území.

Vlivem realizace MÚK Odolena Voda dojde k nárůstu intenzit dopravy na dálnici D8, což povede k mírnému nárůstu hlukového zatížení. Provedený výpočet prokázal, že použité hygienické limity hluku budou dodrženy, viz následující tabulka. Pro objekty, u nichž dochází k překročení limitní hodnoty platí, ta samá opatření, která jsou navržena pro posuzovaný záměr, neboť rozdíly nejsou velké. Pakliže by realizace této MÚK byla ve výhledu byla spojena s tím, že navržena protihluková opatření pro D8 nebudou dostačující, musí splnění hygienických limitů zajistit oznamovatel této křižovatky.

Rozvoj průmyslových areálů

V případě posuzovaného úseku dálnice D8 je nutné zmínit sekundární vliv, kdy na obytnou zástavbu v sídlech může negativně působit další expanze průmyslových hal okolo dálnice. Jde o ovlivnění obytné zástavby hlukem, který se odráží od plošné rozsáhlých stěn výrobních objektů a snižuje tak komfort využívání objektů určených pro bydlení. K této situaci dochází již nyní. Nárůst hlukového zatížení způsobený odrazem může činit cca 0,5-1,0 dB v závislosti na dopravně urbanistické situaci

V Panenských Břežanech dochází k postupné transformaci chatové osady na trvalé bydlení. Zde je nutné podotknout, že transformace tohoto typu může být ve výhledu problematická, není proto vhodné, aby docházelo k dalšímu přibližování obytné zástavby směrem k dálnici. To platí pro jakékoliv další rozvojové aktivity v území, kdy by mělo docházet k přibližování obytné zástavby k dálnici.

Ovlivnění okolní cestní sítě

Změna hlukové situace na okolní cestní síti bude minimální, a to ať v pozitivním, či negativním slova smyslu

Komentář zpracovatele posudku: Zpracovatel dokumentace se velmi podrobně věnuje vlivům záměru na hlukovou situaci, kdy uvedené informace prakticky odpovídají hlukové studii, která tvoří samostatnou přílohu dokumentace. S dílčími závěry jednotlivých podkapitol pro období výstavby a období provozu se zpracovatel posudku ztotožňuje.

D.1.3.2 Vibrace

Nedojde k významnému ovlivnění území vibracemi. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

D.1.3.3 Radon (záření)

Nedojde k ovlivnění území radonem. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

D.1.3.4 Světelné znečištění

Nedojde k významnému ovlivnění území světelným znečištěním. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

D.1.4.1 Povrchové vody

Posuzovaný záměr je v přímém kontaktu s vodními toky, které překonává pomocí mostních objektů a trubních propustí. Současně slouží přilehlé vodní toky jako recipienty zachycených dešťových vod.

Období výstavby

Ke znečištění povrchových vod může docházet zejména během výstavby tělesa komunikace a souvisejících terénních úprav, a poté výstavbou mostních konstrukcí v přímém nebo blízkém kontaktu s vodními toky. Znečištění může být způsobeno pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení stavenišť. Bude se jednat především o ropné látky, oplachy zemin a v případě výstavby mostních objektů i možnost zviření a narušení sedimentů říčního dna (Vltava, Bakovský potok).

Pro období výstavby bude vypracován plán opatření pro případ havárie (tzv. "Havarijní plán").

Období provozu

Ovlivnění odtokových poměrů

Koncepčně návrh nového odvodnění respektuje stávající stav, tj. odvedení srážkových vod je umístěno převážně ve středové kanalizaci a je svedeno do nejbližších recipientů.

Návrh odvodnění komunikace zohledňuje hydrotechnické posouzení, včetně návrhu a úpravy stávajícího řešení, které doplňuje o retenční objekty s předčištěním a regulovaným

odtokem do nejbližšího recipientu pro jednotlivé odvodňované úseky rozšířené dálnice. 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 retenční nádrže a nadále zbaveny případných ropných znečištění v instalovaném odlučovači lehkých kapalin. 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, jelikož v současnosti nejsou v odvodňovacím systému začleněny retenční nádrže ani regulátory odtoku. Systém odvodnění je rozdělen na 10 úseků s navrženými 6 areály DUN/RN/OLK (viz blíže kapitola B.III.3).

Jako podklad pro Dokumentaci EIA byla nově zpracována Vodohospodářská studie (AFRY CZ s.r.o., 2023; příloha č. 13), která zohledňuje doporučení a požadavky ze závěru zjišťovacího řízení a nově propočítává i změnu návrhových odtokových parametrů pro retenční objemy areálů DUN/RN a parametry regulovaného odtoku. Je zde počítáno s výrazně menšími regulovanými odtoky, které navyšují potřebné retenční objemy RN. Výpočty jsou uvedeny níže v souhrnné tabulce (blíže ve zmíněné příloze č. 13 této Dokumentace). Pro retenční nádrže byl pro výpočet použit limitní odtok 3 l/s*ha z plochy povodí dle TNV 75 9011. Na základě těchto výpočtů lze předpokládat zlepšení odtokových poměrů a retence krajiny ve smyslu zachycení, resp. retenování, a zpomalení odtoku srážkových vod do přilehlých recipientů. VHS studie dále propočítává nové návrhové parametry, v jejichž důsledku by se několikanásobně zpomalil regulovaný odtok a navýšily retenční prostory nádrží. Realizací nového systému odvodnění lze dále 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 budou zachytávány nezpevněnými silničními příkopy, které umožní jejich vsakování a následné odvedení do přilehlých toků.

Ovlivnění jakosti povrchových vod

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. S ohledem na stupeň technické rozpracovanosti lze konstatovat, že navržený systém odvodnění negativní vlivy záměru na povrchové vody oproti současnému stavu nezhoršuje, spíše lze očekávat zlepšení. Za předpokladu dodržení všech standardně požadovaných opatření, včetně navržených, lze vliv záměru na povrchové vody považovat za akceptovatelný.

Přeložky toků

Součástí záměru je přeložka cca 100 m úseku Postřižinského potoka z důvodu nevyhovujícího sklonu dálničního svahu u MÚK Úžice. Vzhledem k respektování stávajících parametrů a nevyužití toku jako recipientu pro odvod srážkových vod nepředpokládáme jeho kvantitativní ani kvalitativní ovlivnění. I přesto je pro další projekční fáze navrženo prověření provedení vodního toku a kapacity jeho průtočného profilu.

V měřítku technické studie nejsou navrženy žádné další úpravy vodních toků, nicméně lze předpokládat, že u mostních objektů či propustků, které přecházejí přes vodoteče, také dojde k úpravě koryta. Rozsah úpravy bude daný pouze místem vzájemného křížení – půjde tedy o lokální vliv malého významu, který vodní tok jako celek nijak neovlivní. Je však nutné zajistit, aby úpravami na vodních tocích nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v území.

Záplavy

Stávající dálnice D8 má v uvedených místech nedostatky, které by bylo možné jejím zkapacitněním vyřešit anebo alespoň minimalizovat. To se týká hlavně mostních objektů D8-009, D8-018 a D8-019.

Lze konstatovat, že negativní vlivy na povodňovou situaci budou pouze mírné až nulové, při zohlednění navržených opatření mohou převažovat vlivy pozitivní.

Meliorace

Záměr se okrajově dotýká půdních bloků, které jsou uměle zavlažovány nebo odvodňovány. Nelze proto vyloučit, že při rozšiřování tělesa komunikace dojde k narušení závlahového nebo odvodňovacího systému. Nicméně půjde pouze o okrajové zásahy malého plošného rozsahu, které celý systém neovlivní. Pakliže by během realizace došlo k narušení odvodnění/závlahy, bude nutné zajistit jejich další funkčnost, popř. na to musí být pamatováno v rámci projektové dokumentace stavby. Jedná se tedy o vlivy, které jsou technicky řešitelné. Vlivy na meliorace lze proto hodnotit jako mírné až nulové.

Posouzení variant záměru

Realizace varianty Velkorysá si vyžádá technologicky náročnější postupy, oproti variantě Úsporná, kdy bude možné většinu prací, potřebných pro rozšíření a zesílení konstrukce, provádět přímo ze stávajících mostů. Demolice stávajících a výstavba nových mostních konstrukcí si vyžádají kromě zásahů do břehových struktur obou vodních toků i přístup těžké mechanizace a současně i rozsáhlejší zařízení stavenišť, resp. manipulačních prostor v podmostních územích. Snášení vzniklého stavebního odpadu může být prováděno na pontony umístěné na Vltavě, materiál bude na břehu následně překládán. Uvedené vlivy, byť dočasné a trvající pouze po dobu výstavby, s sebou nesou i vyšší riziko možných úniků nebezpečných látek nebo poškození koryta řeky.

Kumulativní vlivy

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 už nyní zadržovány v retenčních nádržích 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 Postřižinského potoka, Černavky nebo Dolnopostřižinského potoka (podrobněji viz vodohospodářská studie – příloha č. 13 EIA). Zkapacitnění dálnice D8 v současné době neuvažuje s odvodněním do Postřižinského potoka, proto nebude docházet k navýšování průtoků v potoce vlivem nárůstu zpevněných ploch komunikace. Nicméně kapacitní možnosti zbývajících vodotečí bude nutné v dalších fázích projektu prověřit. Dálnice D8 nijak neovlivní nakládání se srážkovými vodami z přilehlých objektů, to spadá do kompetence vlastníka těchto staveb.

Záměr prochází přes záplavové území Q100 včetně aktivní zóny řeky Vltavy a Bakovského potoka (mosty D8-019 a D8-021). Jediným známým záměrem, který bude touto lokalitou také procházet, je VRT Praha – Dráždany. Trasa VRT však bude protínat pouze záplavové území Vltavy – VRT bude procházet cca 700 m od dálnice D8 níže po toku řeky. Dle ČSN 72 2130 Projektování mostních objektů platí, že se dimenze mostů navrhuje kromě Q100 také na největší zaznamenaný průtok. Lze proto vyslovit závěr, že pakliže bude realizována varianta Velkorysá spojená s demolicí a opětovnou výstavbou mostu přes Vltavu, budou zohledněny i maximální zaznamenané povodně, což může zlepšit stávající odtokové poměry v území. Ta samá pravidla potom budou platit i pro most na VRT. Ke kumulativnímu zhoršení povodňové situace proto nedojde, naopak lze očekávat

zlepšení. Pakliže by byla realizována varianta záměru Úsporná, tak na D8 zůstane zachován stávající stav, pro VRT potom bude opět platit výše uvedené.

Na posuzovaný záměr navazuje směrem k Praze záměr „D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály“. Celková vodohospodářská řešení je proto nutné v dané lokalitě vzájemně koordinovat, aby nedocházelo k nežádoucímu ovlivnění odtokových poměrů v území, zejména s ohledem na množství regulovaného odtoku srážkových vod do blízkých vodotečí.

Závěr

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění povrchových vod. 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. S mírně pozitivním vlivem je hodnoceno zlepšení jakosti vod modernizací celkového vodohospodářského řešení dálnice D8. Varianta Velkorysá je hodnocena také s mírně pozitivním vlivem vůči povodním daným možnostmi pro zlepšení odtokových poměrů v území.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou obsáhlé s jasným členěním do jednotlivých podkapitol. Text působí uceleným a přehledným dojmem. Jako podklad pro zpracování byly využity odborné studie a dále příloha dokumentace č. 13 Vodohospodářská studie.

Dílní závěry kapitoly jsou korektní a zpracovatel posudku se s nimi plně ztotožňuje. Příslušná opatření jsou v návrhu stanoviska respektována - viz podmínky pro ochranu vod.

D.1.4.2 Podzemní vody

Období výstavby

Záměr doplňuje systém odvodnění o retenční nádrže, jejichž výstavba spolu s realizací pilotových základů pro mosty bude představovat největší zásah do podzemních vod. Retenční nádrže rozšíří již stávající systém odvodnění v podobě DUN (výjimečně suchý poldr). Budování pilotových základů mostních objektů v případě varianty Velkorysé bude konkretizováno na základě geotechnických průzkumů.

Při dodržení standardních opatření, týkajících se eliminace kontaminace podzemních vod, by však průběh hladiny podzemních vod neměl být významnějším způsobem ani krátkodobě ovlivněn.

Období provozu

Realizací záměru dojde ke snížení dotace podzemních vod oproti stávajícímu stavu, viz povrchové vody, tj. dojde k navýšení zpevněných ploch cca o 36 % oproti současnému stavu. Vzhledem k současným znalostem o možnostech zasakování a současnému vlivu dálnice na podzemní vody lze však předpokládat, že k významnému negativnímu vlivu na dotaci podzemních vod nedojde.

Ovlivnění jímacích objektů, jakosti podzemních vod, CHOPAV a vodních zdrojů se nepředpokládá, či je vyhodnoceno jako akceptovatelné.

Posouzení variant záměru

Výstavba nových mostních konstrukcí s sebou nese i nutnost nového založení břehových pilířů. Konkrétní způsob založení bude navržen na základě podrobného geotechnického průzkumu, který bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace. Vlivy, které lze minimalizovat dodržením standardních opatření proti kontaminaci podzemních vod, je možné očekávat pouze u varianty Velkorysé.

Kumulativní vlivy

Kumulativní vlivy na podzemní vody nejsou předpokládány.

Závěr

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění podzemních vod. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné (akceptovatelné) až zanedbatelné v celé délce záměru, v případě varianty Velkorysě jsou vlivy v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší.

Komentář zpracovatele posudku: Dílčí závěry kapitoly jsou korektní a zpracovatel posudku se s nimi plně ztotožňuje. Příslušná opatření jsou v návrhu stanoviska respektována - viz podmínky pro ochranu vod.

D.1.5. Vlivy na půdu (ZPF, PUPFL)

Období výstavby

Záměr si vyžádá dle předběžného záborového elaborátu trvalé záboru ZPF, PUPFL a ploch nespadajících do ZPF nebo PUPFL (ostatní plochy, zastavěné plochy a nádvoří, vodní plochy). Nejvíce budou trvalým záborem dotčeny nezemědělské a nelesní pozemky (ostatní plochy, zastavěné plochy a nádvoří, vodní plochy) – 98,4 ha z celkového záboru 118,2 ha (což představuje cca 83 % z celkového trvalého záboru).

Vliv na půdu v dotčeném území budou představovat trvalé a dočasné záboru ZPF a PUPFL, které si záměr vyžádá. Trvalým záborem ZPF bude dotčeno dle předběžného záborového elaborátu cca 17,7 ha ploch, z celkového záboru 118,2 ha (což představuje cca 15 % z celkového trvalého záboru). Trvalým záborem bude zejména dotčena orná půda, v menší míře pak trvalé travní porosty, zahrady, ovocné sady. Rozsah dočasných záboru není v této fázi projektových příprav znám, vzniknou zejména pro zřízení ploch zařízení staveniště, dočasných příjezdových cest a v těsné blízkosti samotné stavby. Plochy dočasných záborů budou po skončení stavebních prací rekultivovány.

V místě trvalých záborů ZPF pro rozšíření trasy dálnice D8 jsou zastoupeny všechny třídy ochrany ZPF.

Lokálně budou záměrem dotčeny i pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), kde 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 pouze cca 0,03 ha. Lesní porosty budou dotčeny zejména v menších enklávách v okolí Panenských Břežan, Odolena Vody, Zlosyně a v místě přechodu přes řeku Vltavu. Trvalým záborem bude dotčeno dle předběžného záborového elaborátu cca 2 ha PUPFL, z celkového záboru 118,2 ha (což představuje 1,7 % z celkového trvalého záboru). V případě dočasných záborů budou tyto plochy po ukončení výstavby rekultivovány tak, aby mohly opět plnit účel PUPFL.

V dalších podkapitolách je uveden komentář k erozi půdy, rekultivaci, znečištění půdy a bilanci zemin.

Období provozu

Silniční doprava má obecně za následek objemově nepatrnou, avšak kontinuální kontaminaci okolního prostředí, do kterého se dostávají různé cizorodé látky, jako například polyaromatické uhlovodíky, posypová sůl a těžké kovy.

Nejvýznamnější riziko kontaminace půdy je spojeno s mimořádnými situacemi při dopravních nehodách, kdy kromě úniku ropných látek mohou být poškozena transportní vozidla přepravující nebezpečné látky. Pro eliminaci tohoto rizika je nutné sledovat a mít stanoveny

podmínky přepravy nebezpečných nákladů. Likvidace havarijních následků musí být provedena přímo v místě havárie.

Je nutno operativně identifikovat zdroj a neodkladně provést zabezpečovací práce. Sanace musí být řešena v souladu s příslušnými zákony a nařízeními.

Během provozu záměr nebude spojen s žádnými nároky na zábory zemědělské či lesní půdy. Během budoucích rekonstrukcí, pakliže bude nutné zřídit dočasné zábory stavby, bude přednostně využit stávající dálniční pozemek. Vznik dočasných záborů ZPF či PUPFL sice nelze vyloučit, nicméně bude vždy souviset s daným typem rekonstrukce a jejich kvantifikace bude možná až během projekční přípravy těchto rekonstrukcí.

Posouzení variant záměru

Vlivy na půdu jsou proto pro obě varianty hodnoceny jako shodné.

Kumulativní vlivy

Nejvýznamnější míru možných negativních kumulací lze očekávat v kontextu záboru zemědělského půdního fondu. Na předmětný záměr D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění bezprostředně navazují záměry typu zkapacitnění Prosecké radiály směrem k Praze, zkapacitnění odpočívky Klíčany, popř. nová MÚK Odolena Voda. V širším zájmovém území se potom nacházejí další záměry dopravní infrastruktury (viz kap. B.1.4), které mohou být spojené se zábořem zemědělské půdy, popř. i lesní půdy, avšak v případě PUPFL bývají zábory řádově nižší.

K rozvoji urbanizace kolem dálnice D8 je nutné podotknout, že byť je z části vyvolána přítomností samotné dálnice (dalšími aspekty je např. blízkost hl. m. Prahy), tak její rozsah de-facto schvalují územně plánovací dokumentace již na úrovni koncepce. V rámci územně plánovací činnosti se vyhodnocují předpokládané zábory ZPF a PUPFL ve vymezených plochách a koridorech, ty jsou následně během připomínkového řízení orgány ochrany půdního fondu schvalovány. Kumulativní vlivy na půdní fond je proto nutné minimalizovat již na této úrovni. Na úrovni konkrétních záměrů, které jsou do území umísťovány v souladu s platnými územními plány, dochází k legitimnímu naplňování rozvojových ploch a kumulativní vlivy na ZPF, popř. PUPFL, lze minimalizovat pouze omezeně.

Závěr

Lze konstatovat, že vliv na zemědělskou půdu (ZPF) bude z hlediska trvalých záborů představovat trvalý a nevratný negativní vliv, ten však bude při dodržení navržených opatření akceptovatelný. Dočasné zábory budou představovat vratný a mírný vliv pouze po dobu výstavby. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Lze konstatovat, že z hlediska vlivů na lesní půdu (PUPFL) se bude jednat o trvalý a nevratný nepříznivý vliv. Vliv lze charakterizovat jako mírný. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace odpovídají charakteru liniové dopravní stavby. S dílčími závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Pro úplnost lze dodat, že minimalizace dočasných záborů půdy je zohledněna v návrhu stanoviska v přírodně cenných lokalitách - viz podmínky pro ochranu půd.

D.1.6. Vlivy na přírodní zdroje

Přírodní zdroje budou záměrem ovlivněny minimálně, současně nebudou základové podmínky ztíženy žádným sesuvným či poddolovaným územím. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v úsecích ve střetu s ložisky nerostných surovin. Varianta Úsporná je hodnocena s nulovým vlivem,

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

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

D.1.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona č. 114/1992 Sb. (viz příloha č. 3 dokumentace EIA) je hlavním podkladem pro vyhodnocení dané složky životního prostředí. Mezi další oborové podklady patří ještě dendrologický průzkum (viz příloha č. 5 dokumentace EIA) a migrační studie (viz příloha č. 11 dokumentace EIA).

D.1.7.1 Vlivy na zvláště chráněná území a lokality Natura 2000

Lze konstatovat, že nedojde k ovlivnění zvláště chráněných území ani lokalit soustavy Natura 2000. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

D.1.7.2 Vlivy na významné krajinné prvky (VKP)

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění významných krajinných prvků. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové nebo mírné (okrajově až středně silné) v celé délce záměru. Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší.

D.1.7.3 Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění ÚSES. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové nebo mírné v celé délce záměru (okrajově až středně silné). Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší.

D.1.7.4 Vlivy na památné stromy

Lze konstatovat, že nedojde k ovlivnění památných stromů. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

D.1.7.5 Vlivy na mimolesní zeleň

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění dřevin rostoucích mimo les. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné až středně významné, avšak vzhledem k charakteru mimolesní zeleně jsou považovány za akceptovatelné. Varianta Úsporná je hodnocena jako mírně příznivější oproti variantě Velkorysá kvůli nižším nárokům na kácení.

D.1.7.6 Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění migračních schopností krajiny. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru díky navrženým opatřením. Varianta Úsporná je hodnocena s mírným vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena také s mírným vlivem, avšak vlivy z výstavby zde budou časově delší. Záměr je současně hodnocen jako mírně pozitivní z důvodu zlepšení migrační propustnosti území díky navrženým opatřením.

D.1.7.8 Kumulativní vlivy

V okolí posuzovaného záměru je předpokládána realizace několika záměrů dopravní infrastruktury a poté hlavně záměry výrobního, skladovacího či komerčního charakteru (v kap. B.1.4).

Lze shrnout, že záměr zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves není zdrojem významných kumulativních vlivů na zájmy ochrany přírody, neboť se nejedná o nový záměr, který by byl do území vkládán, ale o změnu záměru – tj. změnu již existující stavby, která se zde nachází dlouhodobě. Z výčtu záměrů v kap. B.I.4 je zřejmé, že do dotčeného území jsou soustředěny zájmy mnoha oblastí, což je dáno zejména blízkostí pražské metropole. Kumulaci nárůstu zástavby je potřeba řešit zejména v procesu územního plánování. Připravované a zvažované stavby je nutné posuzovat vždy v kontextu celkové únosnosti prostředí a volit takové varianty technického řešení a umístění, které tuto únosnost nepřekročí. Dlouhodobý trend rozšiřování průmyslové a jiné zástavby v okolí dálnice D8 nemůže její zkapacitnění zvrátit ani významně posílit. Tento trend je dán přítomností samotné dálnice (ať již stávající nebo rozšířené) a zejména blízkostí hlavního města Prahy. Za účelem minimalizace kumulativních vlivů na danou složku životního prostředí je nutné věnovat přednostně pozornost novým záměrům v území, které jsou do území uvažovány zcela nově.

D.I.7.9 Celkové zhodnocení zásahů do biologické rozmanitosti

V rámci kap. D.I.7 výše byly posouzeny jednotlivé části ochrany přírody, které jako celek spoluutvářejí celkový charakter místní krajiny, její ekologickou hodnotu. 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. Pouze lokálně lze zaznamenat bioticky hodnotnější lokality, kterými jsou prostor EVL Veltrusy (také PP Veltrusy), VKP, funkční skladebné části ÚSES a lokality, v rámci nichž byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů. 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. To platí i pro jednotlivé rostlinné a živočišné druhy. Vzhledem k přítomnosti stávajícího dálničního tělesa, které území již nyní ovlivňuje, lze očekávat postupné posílení negativních vlivů z dopravy. Nedochází však k umístění zcela nové stavby do území.

Na základě tohoto lze celkově vlivy na biodiverzitu hodnotit jako přijatelné. Při respektování navržených opatření uvedených v kap. D.IV bude celkový zásah do území únosný.

Komentář zpracovatele posudku: Jak je uvedeno v textu předmětné kapitoly, hlavním podkladem pro vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost bylo biologické hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny a dále dendrologický průzkum a migrační studie.

Opatření uvedená v kap. D.IV. dokumentace, která považuje zpracovatel posudku za rozhodující, jsou promítnuta do návrhu stanoviska jak pro fázi přípravy záměru, tak fázi realizace (viz podmínky pro ochranu přírody a krajiny)

S dílčími závěry kapitoly D.I.7 lze souhlasit.

D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Vyhodnocení vlivů na krajinu vychází z hodnocení na krajinný ráz, které je samostatnou přílohou EIA č. 8. Ekologické funkce krajiny jsou poté vyhodnoceny v rámci kap. D.I.7.

Období výstavby

V období výstavby nedojde k významnému ovlivnění místní krajiny. Záměr se bude v krajinném obraze projevovat až po svém dokončení. Je nutno pouze počítat s vlivy na jednotlivé charakteristiky krajinného rázu, které by mohly vzniknout při stavebních pracích (např. zásah do VKP, vyhodnocení na VKP je uvedeno v kap. D.I.7). Nicméně vzhledem k tomu, že se zde již dálnice D8 nachází, tak nedojde k významnému ovlivnění charakteristik krajinného rázu

Období provozu

Na základě provedeného vyhodnocení významnosti zásahů do jednotlivých znaků krajinného rázu v dotčeném území lze konstatovat, že záměrem dojde pouze k minimálnímu snížení hodnot krajiny, a to převážně z hlediska vlivu na vizuální vnímání přírodně-estetických hodnot krajiny. Dojde k posílení stávající dopravní stavby ve svém projevu, k lokálnímu a dočasnému omezení doprovodné zeleně (redukce stávajícího ozelenění náspů 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.

Vzhledem k charakteristikám dotčené krajiny a charakteru záměru (zkapacitnění stávající stavby dálnice), bude negativní vliv na krajinný ráz omezený. 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.

Posouzení variant záměru

Jak je patrné ze závěrů hodnocení, tak obě varianty jsou ve své podstatě rovnocenné z hlediska vlivu na zákonné charakteristiky krajinného rázu.

Kumulativní vlivy

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

Závěr

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění krajiny a jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Vlivy jsou však hodnoceny převážně jako mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Komentář zpracovatele posudku: Kapitola čerpá z obsáhlé přílohy č. 8 dokumentace. Požadavek na vhodný návrh vegetačních úprav byl převzat do podmínek stanoviska. S dílčími závěry kapitoly se zpracovatel posudku ztotožňuje.

D.1.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

D.1.9.1 Kulturní a archeologické památky

Podkladem pro vyhodnocení dané složky životního prostředí byla archeologická rešerše, která je přílohou č. 7 dokumentace EIA.

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde pouze k ovlivnění archeologických lokalit. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Komentář zpracovatele posudku: Závěry kapitoly odpovídají informacím uvedených v předchozích částech dokumentace a příloze č. 7 dokumentace. Bez připomínek.

D.1.9.2 Hmotný majetek

Lze konstatovat, že realizací záměru dojde k trvalému negativnímu ovlivnění několika objektů sloužících k rekreaci. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné (předpoklad demolice tří rekreačních objektů) v invariantním úseku záměru. Ve variantním úseku záměru jsou vlivy hodnoceny jako nulové, neboť zde nebudou zasaženy žádné stavební objekty.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Kapitola stručně shrnuje možná rizika pro životní prostředí způsobená nehodami, katastrofami nebo jinými nestandardními jevy během období výstavby a provozu záměru. Veškeré nároky záměru ve smyslu vstupů/výstupů a možných vlivů na životní prostředí jsou podrobně uvedeny v rámci kap. B.II, B.III a D.I. Lze konstatovat, že záměr typu „zkapacitnění dálnice“ nebude během výstavby ani provozu spojen s významnými riziky vůči svému okolí. Níže uvedená rizika jsou eliminovatelná navrženými opatřeními (viz kap. D.IV).

D.II.1 Období výstavby

Během výstavby může docházet k níže uvedeným rizikům na životní prostředí způsobených jednak stavebními pracemi nebo mimořádnými událostmi. Uvedená rizika jsou dobře minimalizovatelná dodržováním zásad organizace výstavby, havarijních nebo povodňových plánů a kázní zhotovitele stavby vůči bezprostřednímu okolí stavby. Zásady organizace výstavby budou zpracovány v pozdějších fázích projektové dokumentace v souladu s vyhláškami č. 146/2008 Sb. a 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, upravujících obsah projektové dokumentace pro umístění stavby a stavební povolení.

Podrobněji jsou komentována rizika Kontaminace vody, půdy a biotopů, Povodní, Sesuvů a Dopravních nehod a požárů.

D.II.2 Období provozu

Protože budou stavební práce probíhat za provozu, lze pro období provozu hotového záměru předpokládat obdobná rizika, avšak pouze s tím rozdílem, že zde již nebude figurovat faktor souběžně probíhajících stavebních prací. Ten bude nahrazen pracemi spojenými s údržbou dálnice, které mohou také generovat dílčí dopravní omezení (např. při údržbě vegetace, dopravního značení, odvodnění dálnice nebo dalšího vybavení dálnice).

Komentář zpracovatele posudku: Případná rizika havárií nelze predikovat, ale pouze jim v rámci realizace a provozu záměru předcházet. Tomuto účelu odpovídá i text uvedený v předmětné kapitole. Bez připomínek.

D.III Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů

Zkapacitnění dálnice D8 má jednoznačně povahu záměru nadmístního významu, neboť dochází k posilování dopravních vazeb mezi hl. m. Praha, Středočeským krajem, ale i Ústeckým krajem. Tyto vztahy mají de facto celostátní význam. Na regionální úrovni může docházet k posilování dopravních vazeb u některých sídelních center na vyšší spádová centra, a to díky zlepšení kapacitních vlastností dálnice, čímž může být posílena atraktivita tohoto typu dopravního spojení. Lze zmínit např. Kralupy nad Vltavou, Veltrusy, Odolena Vodň, Klecany nebo předměstí Prahy tvořené městskými částmi Ďáblice, Dolní Chabry apod. Pakliže přestavba dálnice na 3+3 jízdní pruhy napomůže odvedení části dopravních intenzit ze silnic nižších tříd, může na lokální úrovni jednotlivých obcí dojít ke snížení celkové zátěže území. Ta bude svedena právě na dálnici D8.

Lze konstatovat, že tím, že se nejedná o umístění zcela nového záměru do území, ale o změnu dokončené stavby, tak byly na životní prostředí zjištěny převážně mírné vlivy, popř. vlivy

středně silné. Pakliže daná složka životního prostředí nebyla ovlivněna vůbec, byly vlivy vyhodnoceny jako nulové. Významné vlivy nebyly zjištěny.

D.III.1 Dlouhodobé vlivy

U dlouhodobých vlivů byl identifikován především lokální dopad záměru do území, tj. v rozsahu bezprostředního okolí záměru. Jde o vlivy na ZPF, PUPFL, přírodu a biodiverzitu (flóru, faunu a ekosystémy), přírodní zdroje, památky a hmotný majetek. Ovlivnění jevů, které se v daných složkách životního prostředí nacházejí, je možné pouze v místech vzniku vzájemné prostorové kolize záměru a limitu či hodnoty území – zábor zemědělské a lesní půdy, dotčení VKP, dotčení ÚSES nebo zvláště chráněných druhů, zásah do ložisek nerostných surovin a dobývacích prostorů, zásah do území s archeologickými nálezy nebo vstup záměru do lokalit s jiným než dopravním způsobem využití. Složky životního prostředí budou trvale ovlivněny v rozsahu trvalého záboru stavby.

Nejsilnější lokální dopad na území bude mít i problematika ochrany kvality ovzduší, hluku a veřejného zdraví (hygienické aspekty ochrany). S postupně se zvětšující vzdáleností od záměru se však bude snižovat akustická zátěž a současně i zátěž emisemi/imisemi. Vlivy budou také minimalizovány navrženými protihlukovými opatřeními tak, aby byly splněny veškeré hygienické limity.

D.III.2 Krátkodobé vlivy

I v případě krátkodobých vlivů z realizace záměru byl identifikován jejich převažující lokální dopad. Vlivy na ZPF a PUPFL, přírodu, přírodní zdroje nebo památky a hmotný majetek se budou projevovat hlavně v rozsahu dočasných záborů stavby. Po ukončení stavebních prací tyto vlivy odezní, resp. dojde k navrácení ploch ovlivněných realizací stavby do původního stavu.

D.III.3 Kumulativní vlivy

Dokumentace EIA se též zabývá kumulativními vlivy, které by potenciálně mohly vznikat vzájemným spolupůsobením posuzovaného záměru s jinými záměry. Jejich popis a vyhodnocení jsou uvedené v kap. D.I u každé složky životního prostředí. V případě jiných záměrů v území, které budou podléhat samostatnému posouzení EIA, pak musí být také zohledněny kumulativní vlivy dálnice D8 a dle významu zjištěných rizik formou zmírňujících opatření řešeny.

D.III.4 Přeshraniční vlivy

Záměr je situován na území Středočeského kraje, vzhledem k velké vzdálenosti státních hranic nemůže proto ovlivnit území sousedního státu. Žádné vlivy na sousední státy nebyly zjištěny.

D.III.5 Výsledné zhodnocení

Na základě výsledků hodnocení, které je uvedené v kap. D.I a D.II, lze konstatovat, že vlivy záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ na životní prostředí jsou hodnoceny jako přijatelné při současném zohlednění navržených opatření uvedených v kap. D.IV.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené informace jsou v souladu s hodnocením vlivů záměru uvedených v dokumentaci (v části D.I.). Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění nelze očekávat vlivy přesahující státní hranice. Bez připomínek.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných

negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

Do navazující projektové přípravy záměru, jeho výstavby a provozu je navrženo zpracovat následující opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Navržená opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vycházejí zejména z podrobného zhodnocení jednotlivých složek životního prostředí (viz kap. D.I) a v příslušných odborných studiích (viz přílohy č. 1 – 13), které jsou součástí Dokumentace EIA. Navržená opatření vycházejí ze zkušeností z posuzování vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví pro obdobné záměry, kde je možné efektivitu těchto opatření posoudit. Předpokládáme, že tato opatření či jejich kombinace budou dostatečně účinná a přispějí tak k prevenci, vyloučení a snížení negativních dopadů na životního prostředí.

Navržená opatření souvisejí s výsledky hodnocení, které je provedené v kap. D.I, kde jsou vlivy na životní prostředí vyhodnoceny jako přijatelné při současném zohlednění zmírňujících opatření.

Komentář zpracovatele posudku: Uvedená opatření jsou vhodně rozdělena do jednotlivých oblastí životního prostředí i fází záměru. V rámci návrhu stanoviska tato opatření tvoří základní kostru jednotlivých závazných podmínek.

Zpracovatelem posudku byly podmínky přeformulovány tak, aby odpovídaly účelu stanoviska. V případě opatření, které jednoznačně vyplývají z platné legislativy v oblasti životního prostředí, nebyla tato opatření do návrhu stanoviska zpracována.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Princip hodnocení EIA vychází z platné legislativy dané zákonem č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a jeho příloh a současně se zohledněním všech navazujících metodických doporučení a pokynů MŽP.

V dalších kapitolách jsou popsány metodické postupy zpracování jednotlivých podkladových studií. Je zde vždy uvedený základní metodický rámec. Podrobný metodický postup je poté uvedený v každé studii samostatně a je proto nutné ho hledat v dílčích přílohách dokumentace EIA.

Záměr byl hodnocen v rozsahu technického detailu podle technické studie (AFRY CZ s.r.o., 2020), která je podkladem pro Dokumentaci EIA, vybrané výstupy ze studie byly vloženy do přílohy č. 16 EIA.

Komentář zpracovatele posudku: Prezentované informace odpovídají účelu předmětné kapitoly, bez připomínek.

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování oznámení, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Zpracovaná dokumentace EIA je provedena na projektový stupeň záměru technická studie, nemůže proto obsahovat podrobnější posouzení stavby, než které náleží tomuto stupni projektové přípravy. Projektová dokumentace v měřítku DUSP prozatím není zpracována. Nejistoty ve znalosti stavby, které z této skutečnosti vyplývají, jsou přeneseny do návrhu opatření v kap. D.IV a jsou určeny pro minimalizaci či vyloučení potenciálních negativních vlivů na životní prostředí v dalších fázích projektu. Této minimalizaci je nutné se věnovat v navazujících stupních projektové přípravy.

Pro posouzení nebylo k dispozici aktuální geodetické zaměření situace území. Bylo proto vycházeno z podkladů ŘSD a ČÚZK (mj. ZABAGED) zobrazující poslední známý stav. Státní mapové dílo včetně ZABAGED lze obecně považovat za kvalitní mapové zdroje, které jsou ČÚZK průběžně aktualizovány. Pro potřeby EIA lze tyto podklady považovat za dostatečný zdroj informací, který nijak neovlivnil výsledky hodnocení.

V dalších podkapitolách jsou podrobně komentovány jednotlivé oblasti / přílohy dokumentace EIA. V závěru kapitoly je uvedeno, že výše uvedené nedostatky ve znalostech však nebrání zpracování této Dokumentace EIA podle požadavků přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Je nutné podotknout, že zákon č. 100/2001 Sb. v § 9a ukládá níže uvedené povinnosti a pamatuje tak na potenciální změny podmínek v dotčeném území nebo na další změny záměru v pozdějších projekčních stupních. Stav životního prostředí tak bude i nadále sledován, dokud nedojde k realizaci záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Z uvedených charakteristik, které jsou v kapitole podrobněji popisovány, je zřejmé, že podklady použité při zpracování dokumentace odpovídají požadavkům procesu posuzování vlivů na životní prostředí. S dílčím závěrem se zpracovatel posudku plně ztotožňuje.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Záměr je předkládán ve dvou variantách. V úseku staničení 0,000 – 16,500 je invariantní. V navazujícím úseku s mosty č. D8-019 (most přes řeku Vltavu) a D8-021 (mosty přes Bakovský potok), tedy v délce 16,500 – 18,000 je veden ve variantách Úsporná a Velkorysá (podrobný popis technického řešení záměru je uveden v kap. B.I.6). Varianty záměru nemají vliv na jeho směrové vedení ani kapacitu. Jde o varianty čistě technického charakteru.

Období výstavby

Vlivy z realizace záměru jsou hodnoceny jako mírně významnější (déle trvající) pro variantu Velkorysou. Nicméně tím, že budou stavební práce situovány do totožného prostoru jako při výstavbě varianty Úsporné, nebyly ve zjištěných vlivech zjištěny zásadní rozdíly. Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou přijatelné obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení.

Období provozu

Vlivy z provozu záměru jsou pro variantu Velkorysou a Úspornou hodnoceny shodně jako mírné. Varianta Velkorysá je potom hodnocena příznivěji z hlediska ochrany zdraví lidí při provozu (vlivy z hlediska nehodovosti). Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou přijatelné obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení.

Závěreční shrnutí

Na základě výsledků posouzení uvedených v kap. D.I a poté v této kapitole lze konstatovat, že varianta Velkorysá bude vzhledem ke svému složitějšímu technickému řešení spojena s déle trvajícím vlivy na území během realizační fáze. To se promítne do většiny složek životního prostředí, které budou stavebními pracemi dotčeny. Nicméně co se týká významnosti vlivů, tak oproti variantě Úsporné nebyly zjištěny zásadní rozdíly. Kapacita i směrové parametry záměru jsou totiž v obou variantách shodné. Dočasné vlivy z výstavby po dokončení prací odezní.

Z hlediska ochrany obyvatelstva, resp. veřejného zdraví, lze za zásadní benefit varianty Velkorysé považovat to, že vylučuje rizika spojená s provozem dálnice, kterými trpí varianta Úsporná, tj. rizika zvýšené nehodovosti. Ovlivnění veřejného zdraví obyvatel z provozu dálnice představuje trvalý negativní vliv, který bude doprovázet záměr po celou dobu jeho životnosti, neboť je dán jeho konstrukčním řešením. Tento negativní dopad na životní prostředí (ochranu obyvatel) identifikovaný ve variantě Úsporné lze hodnotit jako významnější oproti dočasným vlivům z výstavby u varianty Velkorysé. Pro výběr výsledné varianty je proto doporučeno zpracovat bezpečnostní audit pozemních komunikací, který prověří potenciální bezpečnostní rizika záměru.

Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou přijatelné obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení, pakliže budou zohledněna opatření pro minimalizaci negativních vlivů uvedená v kap. D.IV.

Komentář zpracovatele posudku: Tabele porovnání hodnocených variant A a A1 dává jasnou představu o jejich vyhodnocení ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí. Z celkového hodnocení je však zřejmé, že žádná z variant nelze jednoznačně preferovat. Mírná preference varianty A1 dle akustického posouzení je ovlivněna vyšším rozsahem protihlukových stěn. Stejně tak o 2 % menší zábory půdy nepovažuje zpracovatel posudku za rozhodující.

Na základě porovnání základní varianty A a podvarianty A1 nelze žádnou z hodnocených variant upřednostnit, a proto je zpracovatelem posudku doporučeno v rámci navazující projektové přípravy sledovat obě varianty a teprve po prověření souvisejících technických a majetkoprávních aspektů rozhodnout o konečném vedení trasy.

F. ZÁVĚR

Vlivy předloženého záměru „D8 Zdíby – Nová Ves, zkapacitnění“ byly vyhodnoceny a porovnány se současným stavem složek životního prostředí.

Vzhledem k vyhodnoceným vlivům záměru a k jejich velikosti a významnosti lze konstatovat, že předložený záměr je přijatelný, avšak při současném respektování všech navržených opatření.

Komentář zpracovatele posudku: Učiněný závěr odpovídá informacím uvedeným v dokumentaci. Relevantní opatření navrhovaná k eliminaci vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel byla promítnuta do podmínek stanoviska.

F.1 Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v dokumentaci

Veškeré doplňující údaje k této Dokumentaci jsou předkládány v jednotlivých přílohách. Jsou jimi vyjádření úřadu územního plánování z hlediska souladu s územně plánovacími dokumentacemi a dále stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (viz kap. H). Součástí EIA jsou potom další samostatné přílohy č. 1 – 16. K jednotlivým přílohám je uvedeno stručné shrnutí o jejím obsahu.

Komentář zpracovatele posudku: V kapitole F.1 je uvedeno stručné shrnutí jednotlivých příloh, což dává čtenáři dobrou představu o jejich obsahu. Bez připomínek.

F.2 Další podstatné informace oznamovatele

Veškeré podstatné i v současné době dostupné a známé informace k záměru byly uvedeny v předešlých kapitolách Dokumentace nebo jsou uvedeny v odborných studiích, které jsou přílohami této EIA. EIA je zpracovaná na podkladu projekčního stupně technická studie, podkladem pro posouzení proto nemohou být náležitosti projektu, které se zjišťují až v pozdějších fázích projektové přípravy.

Komentář zpracovatele posudku: Bez připomínek.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Kapitola obsahuje přehledné shrnutí údajů o záměru a vlivů na vybrané složky životního prostředí.

Komentář zpracovatele posudku: Účelem kapitoly je stručné informativní shrnutí záměru sloužící i neodborné veřejnosti. Rozsah i forma shrnutí tomu odpovídá. Bez zásadních připomínek.

H. PŘÍLOHY

V části H dokumentace jsou uvedeny doklady a samostatné přílohy dokumentace. Podrobnější komentář viz níže.

Doklady

Vyjádření příslušných úřadů územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Stanovisko orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny

Komentář zpracovatele posudku: Jedná se o dříve povinné přílohy dokumentace EIA, které doplňují informace prezentované v textové části dokumentace. Shrnutí uvedených informací je uvedeno rovněž v kap. F.1 dokumentace EIA:

„Záměr není územně stabilizován formou koridoru v platných ZÚR Středočeského kraje ve znění aktualizací č. 1 a 2. Záměr je v kolizi s územním plánem obce Panenské Břežany. Záměr je v souladu (resp. není v rozporu) s územními plány obcí Sedlec, Klecany, Klíčany, Odolena Voda, Postřizín, Kozomín, Úžice, Zlosyň, Všestudy, Nová Ves.“

„Vliv na lokality soustavy Natura 2000 – evropsky významnou lokalitu Veltrusy (CZ0213083) byl vyloučen.“

Bez připomínek.

Samostatní přílohy

Součástí dokumentace je 17 samostatných příloh:

- | | |
|---------------|--|
| Příloha č. 1 | Rozptylová studie |
| Příloha č. 2 | Hluková studie |
| Příloha č. 3 | Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona 114/1992 Sb. (Biologické hodnocení) |
| Příloha č. 4 | Dopravní prognóza |
| Příloha č. 5 | Dendrologický průzkum |
| Příloha č. 6 | Měření hluku |
| Příloha č. 7 | Archeologický průzkum – rešerše |
| Příloha č. 8 | Vlivy na krajinný ráz |
| Příloha č. 9 | Vlivy na zdraví |
| Příloha č. 10 | Studie vyhodnocení vlivů na klima |
| Příloha č. 11 | Migrační studie |
| Příloha č. 12 | Vyhodnocení ovlivnění vod dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách |

Příloha č. 13	Vodohospodářská studie
Příloha č. 14	Vizualizace záměru
Příloha č. 15	Situace environmentálních hodnot a limitů
Příloha č. 16	Situace záměru
Příloha č. 17	Vypořádání připomínek

Komentář zpracovatele posudku je uváděn zvlášť pro každou z příloh, při tom je využito stručného shrnutí uvedeného v kap. F.1 dokumentace EIA.

Příloha č. 1: Rozptylová studie

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje zprávu a grafické přílohy 1 – 9 zobrazující varianty záměru Nulovou a Aktivní v roce 2052 (20 let od uvedení stavby do provozu) pro každou sledovanou látku B(a)P, benzen, CO, NO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}. Studie uvažuje s potenciální MÚK Odolena Voda, která je samostatným záměrem.

Rozptylová studie je zpracována v souladu s požadavky prováděcí vyhlášky zákona o ochraně ovzduší (přílohy č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb.).

Podklady použité pro stanovení odpovídajících emisí jsou korektní. Hodnocené znečišťující látky i prezentované výsledky modelových výpočtů odpovídají charakteru posuzovaného záměru a jsou více než dostatečné pro předmětný proces posuzování. Kapitoly jsou zpracovány přehledně a po obsahové stránce jim není co vytknout.

Se závěry rozptylové studie se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Vzhledem k požadavku na aktualizaci dopravního modelu území je v návrhu stanoviska zanesen i požadavek na aktualizaci rozptylové studie (viz podmínka č. 2), jež bude reflektovat tyto nejnovější podklady.

Příloha č. 2: Hluková studie

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje zprávu a grafické přílohy 1 – 5 zobrazující varianty záměru Nulovou a Aktivní v roce 2032 (uvedení stavby do provozu) a 2052 (20 let od uvedení stavby do provozu), prezentována je i současná situace pro rok 2020. Studie uvažuje s potenciální MÚK Odolena Voda, která je samostatným záměrem.

Hluková studie jako celek působí přehledným dojmem. Kromě grafické prezentace modelových výpočtů byla její převážná část zkopírována do textu dokumentace.

Bez připomínek.

Příloha č. 3: Hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu §67 zákona 114/1992 Sb. (Biologické hodnocení)

Biologické hodnocení bylo vypracováno firmou HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2023, konkrétně autorizovanými osobami Mgr. Šárkou Pokornou a Mgr. Stanislavem Radou, Ph.D.. Terénní průzkumy proběhly od dubna 2020 do srpna 2022 za účasti autorizovaných osob a externích specialistů. V rámci trasy komunikace bylo vymezeno celkem 13 lokalit biologického průzkumu. Plocha zkoumaného území i metody průzkumu byly vhodně přizpůsobeny rozsahu působení detekovaných vlivů a zkoumaným druhům rostlin a živočichů. Součástí týmu zpracovatelů terénních průzkumů byli specialisté na dílčí skupiny organismů.

V rámci biologického hodnocení jsou nejprve detekovány zákonem chráněné zájmy, které jsou dále předmětem hodnocení vlivu záměru. Jedná se o krajinný ráz (posouzení vlivu na krajinný ráz je samostatnou přílohou dokumentace EIA – č. 08), dále zvláště chráněná území, významné

krajinné prvky, prvky územního systému ekologické stability, dřeviny a památné stromy a živočišné a rostliny chráněné v rámci obecné ochrany.

V kapitolách 3.3 – 3.9 jsou prezentovány výsledky průzkumů rostlin a živočichů, které obsahují seznamy zjištěných druhů, které jsou doplněny o nálezy zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. uvedených v Nálezové databázi ochrany přírody AOPK ČR.

V kapitole 4 jsou vyhodnoceny vlivy záměru na zájmy ochrany přírody, které mohou být realizací záměru dotčeny. Významnost vlivů je vyhodnocena pro fáze výstavby a provozu záměru, komentář je také uveden pro možné vlivy působící při případném odstranění stavby. V úvodu je provedeno také zhodnocení dostatečnosti podkladů.

V kapitole 5 je uveden návrh zmírňujících a kompenzačních opatření, která jsou rozdělena do třech skupin, a to opatření trvalá pro projektovou přípravu, opatření pro výstavbu a opatření během provozu záměru včetně návrhu monitoringu. V tabulce 15 je porovnán vliv realizace záměru při realizaci zmírňujících opatření a bez jejich realizace.

Komentář zpracovatele posudku ve spolupráci s Mgr. Alicí Losík Hákovou: Formálně je biologické hodnocení vypracováno dle vyhlášky MŽP č. 142/2018 Sb. a obsahuje všechny předepsané části. Dokument je, až na výjimky, členěn dle kapitol uvedených ve vyhlášce č. 142/2018 Sb. V úvodní kapitole chybí uvedení čísla autorizací k hodnocení vlivů podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. s uvedením data platnosti autorizací. Varianty záměru jsou uvedeny v rámci celkového popisu záměru, kde je uvedeno i technické a technologické řešení zásahu.

V rámci popisu zájmů chráněných zákonem není věnována samostatná kapitola popisu obecně chráněných organismů včetně volně žijících ptáků. Informace jsou však uvedeny v rámci jiných částí hodnocení (např. výčet dotčených biotopů, seznamy zjištěných druhů rostlin a živočichů).

Je chybně uvedeno katastrální území u VKP – lesík v km cca 4,55–4,70, kde je uvedeno k.ú. Odolena Voda, správně se jedná o k.ú. Dolínek. Dále je chybně uvedeno katastrální území u VKP les – luhy v nivě Vltavy, kde se uvádí kromě k.ú. Dušníky nad Vltavou, také k.ú. Staré Ouholice, správně se jedná o k.ú. Nové Ouholice. Jedná se však o drobné nepřesnosti, které nemají vliv na vyhodnocení vlivu záměru jako celku.

Seznam zjištěných druhů rostlin: tab. 3

- mahalebka obecná patří dle Červeného seznamu 2017 (kategorie ohrožení IUCN): NT – téměř ohrožený

Seznam zjištěných druhů obojživelníků a plazů: tab. 11

- ropucha zelená patří dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k silně hroženým druhům živočichů (kategorie SO)

V kapitole o dostatečnosti podkladů je konstatováno, že shromážděné údaje jsou považovány za dostatečné pro vyhodnocení vlivu zásahů generovaných výstavbou a provozem záměru. Ovšem v části věnované vyhodnocení vlivů na VKP je u vodních toků uvedeno, že není znám rozsah a způsob jejich úprav. Autoři se s tímto vypořádali v kapitole 5, kde jsou navrženy vhodné zásady pro následnou projektovou přípravu.

Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz: S výsledkem posouzení vlivů lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivů na zvláště chráněná území: S výsledkem posouzení vlivů lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivů na významné krajinné prvky: Pro vyhodnocení míry narušení jednotlivých VKP byla vhodně použita čtyřbodová stupnice, která zohledňuje plošný rozsah záboru a sílu poškození ekostabilizačních funkcí VKP. Míra vlivu je vyhodnocena s ohledem na uvedený rozsah

přímého záboru VKP, u vodních toků je diskutována podoba možných úprav vodotečí, případně zaústění dešťových vod s obsahem chloridů.

Ve vyhodnocení byla zjištěna drobná nepřesnost u popisu vlivu na VKP les – luhy v nivě Vltavy, kdy je popsáno kácení lesních kultur s nepůvodními dřevinami jako topol černý a akát. Asi došlo k překlepu, kdy namísto topolu černého by měl být uveden nepůvodní topol kanadský, jak je správně uvedeno na str. 48 hodnocení.

V rámci posouzení vlivu na VKP byla s větším vlivem vyhodnocena varianta velkorysá. S výsledky lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivů na územní systém ekologické stability: Pro vyhodnocení míry narušení jednotlivých prvků ÚSES byla použita čtyřbodová stupnice s ohledem ovlivnění ekologické stability jednotlivých prvků ÚSES. S výsledky vyhodnocení vlivů na prvky ÚSES lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivu na ochranu dřevin: Při realizaci záměru dojde ke kácení o celkovém rozsahu 31 ha. Většina porostů dřevin se nachází na dálničních svazích, kde je plánována náhradní výsadba. S tvrzením, že zásah způsobený odstraněním dřevin bude únosný, lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivů na rostliny, živočichy a volně žijící ptáky (v rámci obecné ochrany) včetně migrací živočichů bylo provedeno dostatečně. V rámci posouzení vlivu na rostliny nebylo zdůrazněno, že dojde ke ztrátě nejen lesních porostů, ale také suchomilných trávníků na stávajících náspech, které zde byly terénním průzkumem zjištěny. Tyto trávníky jsou biotopem vzácnějších druhů rostlin, jejich výskyt je ovšem znám i z okolí záměru. Důležité je zajistit vhodný způsob rekultivace dotčeného území.

Při vyhodnocení vlivů na živočichy včetně populací vzácných druhů je provedeno dostatečně pro fázi výstavby i fázi provozu komunikace, kdy je diskutováno možné ovlivnění kvality vody ve vodních tocích díky solení tělesa dálnice. Ve vodních tocích nebyl zjištěn výskyt žádného druhu, který by byl citlivý na zvýšené koncentrace chloridů ve vodě.

S tvrzením, že celkový vliv záměru na živočichy, jejich populace a společenstva lze hodnotit jako mírně negativní, avšak únosný, lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivu na ptáky je provedeno v samostatné podkapitole. Nově je u vzácnějších druhů ptáků uvedena jejich charakteristika a poměrně detailní vyhodnocení vlivu na jejich biotopy.

S tvrzením, že vliv záměru na volně žijící ptáky lze celkově shrnout jako mírně negativní, avšak únosný, lze souhlasit.

Vyhodnocení vlivů na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů je souhrnně prezentováno v tabulce č. 13, kde je také uvedeno výsledné zhodnocení vlivů včetně zdůvodnění potřeby vydání výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Pod tabulkou je uvedena charakteristika druhu, výskyt druhu v území a také popsán vliv výstavby a provozu záměru. U některých druhů jsou uvedena možná zmírňující opatření pro omezení vlivu na jejich populace. S vyhodnocením ovlivnění ZCHD lze souhlasit, u některých navrhuji úpravu rozsahu zakázané činnosti:

- škeble rybníčná (*Anodonta cygnea*) – SO – důvodem výjimky je rušení populace. V popisu vlivu je konstatováno, že nelze vyloučit vstup stavební techniky, provizorní zpevnění břehů kvůli pohybu techniky a znečištění vody. S ohledem na skutečnost, že nelze vyloučit přímé ovlivnění biotopu druhu, je žádoucí rozšířit zakázanou činnost i na poškození nebo ničení sídel; neúmyslné zranění nebo usmrcení. Škeble je také možné transferovat, proto je dále vhodné zakázanou činnost rozšířit i na přemísťování.
- bobr evropský (*Castor fiber*) – SO - důvodem výjimky, který je uveden v tabulce, je rušení populace. U zdůvodnění v textu pod tabulkou je u druhu uveden i možný zásah

do obývaných sídel, což je v souladu s možným působením vlivu záměru. V žádosti o výjimku je nezbytné tuto zakázanou činnost tedy doplnit.

*V Nálezové databázi ochrany přírody AOPK ČR (k datu 20.10.2024) je uváděn z území opakovaný výskyt orla mořského (*Haliaeetus albicilla*), který patří ke kriticky ohroženým druhům dle vyhlášky č. 395/1992 Sb.. Jedinec byl zaznamenán na podzim a v zimě r. 2023 v okolí řeky Vltavy, v blízkosti přemostění, jeho výskyt v zájmovém území tedy nelze vyloučit. Druh není v seznamu ZCHD uveden. Dle termínu výskytu se jednalo pravděpodobně o potulujícího se jedince, který zde mohl lovit potravu. S ohledem na jeho výskyt v zájmovém území navrhuji jeho doplnění do žádosti o výjimku dle §56 zákona č. 114/1992 Sb. z důvodu rušení jeho populace, zejména při stavební činnosti.*

V kapitole 4.9 Kumulativní a synergické vlivy jsou popsány plánované záměry, které jsou uvedeny v platných Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, územních plánech jednotlivých obcí a také v informačním systému EIA. Se závěry posouzení v rámci této kapitoly lze souhlasit.

V kapitole 4.10 je popsáno pořadí variant záměru z hlediska míry negativního ovlivnění. Varianty jsou popsány jako Varianta úsporná a Varianta velkorysá. Varianta úsporná počítá se zachováním těchto mostů a pouze částečným rozšířením dálnice v tomto úseku. Varianta velkorysá počítá s demolicí mostů a jejich opětovnou výstavbou v optimálních parametrech pro plnohodnotné rozšíření. Varianty se liší též úpravou navazující MÚK Nová Ves.

Při vyhodnocení dotčených zájmů ochrany přírody byla varianta Velkorysá hodnocena s vyšším negativním vlivem s ohledem na ovlivnění VKP, ÚSES a dřevin rostoucích mimo les. Souhrnné porovnání variant je provedeno v kapitole věnované Pořadí variant záměru z hlediska míry negativního ovlivnění.

Se závěrem uvedeným v této kapitole, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je preferovanou variantou Varianta úsporná, lze souhlasit.

I když je kapitola 5 nazvána Návrh zmírňujících a kompenzačních opatření, není zřejmé, která opatření jsou myšlena jako kompenzační. Pravděpodobně se jedná o opatření 9, kde je navrženo vytvoření plochy zeleně.

Vhodně jsou opatření rozdělena do skupin dle jednotlivých fází přípravy záměru. V následující kapitole, která se zabývá porovnáním míry působení negativních vlivů při realizaci zmírňujících opatření a bez jejich realizace, je odkázáno na číslování opatření. Poněkud omezeně jsou převzata opatření, která jsou navržena v migrační studii, která je uvedena jako podklad biologického hodnocení. Tato opatření jsou však uvedena v dokumentaci EIA.

S opatřeními uvedenými v kapitole 5.1 Trvalá opatření pro projektovou přípravu lze souhlasit. Navrhuji doplnit tato opatření:

- V rámci výsadeb podél tělesa dálnice nebudou použity bobulonosné stromy a keře, které by lákaly ptáky jako zdroj potravy. Dojde tak k omezení případné kolize ptáků s projíždějícími vozidly.*

S opatřeními uvedenými v kapitole 5.2 Opatření během výstavby lze souhlasit. Navrhuji doplnit tato opatření:

- Při stavební činnosti budou chráněny ponechávané dřeviny proti poškození. Ochrana dřevin bude zajištěna dle standardu Agentury ochrany přírody a krajiny ČR s označením SPPK A01 002:2017.*
- Při stavební činnosti v nivách vodních toků a v okolí tůní je na okraji staveniště žádoucí instalovat zábrany proti možnému vniknutí obojživelníků a plazů do staveniště. Jejich*

instalace bude provedena před zahájením jejich migrací, které jsou závislé na konkrétních klimatických podmínkách v daném roce (teplota, déšť apod.). Umístění a rozsah zábran stanoví odborně způsobilá osoba, např. biodozor stavby.

V rámci kapitoly 5.3 Opatření během provozu je navržen monitoring vlivu stavby na živou přírodu a účinnost realizovaných zmírňujících opatření, který je vhodně termínově naplánován.

V závěru v kapitole 6 jsou přehledně shrnuty detekované vlivy na zájmy ochrany přírody a stanovena míra jejich působení. Také je vybrána na základě těchto poznatků preferovaná varianta záměru. Se závěry i výběrem varianty lze souhlasit.

*Při porovnání údajů uvedených v dokumentaci EIA a biologickém hodnocení, zde chybí údaje o vymezených lokalitách výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, které jsou součástí územně analytických podkladů. V obci Sazená cca 1,1 km od konce záměru západně se nachází lokalita s výskytem sýčka obecného (*Athene noctua*). Nejbližší však lze nalézt lokalitu s šábronožkou letní (*Branchipus schaefferi*), a to v obci Zlosyň cca 310 m od dálnice D8. Absence vyhodnocení vlivu na tyto druhy nemá vliv na závěr biologického hodnocení. 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.*

Zpracování H67 do dokumentace EIA:

Metodické postupy a výsledky včetně závěrů jsou v dokumentaci EIA zpracovány v rámci kapitol věnující se biologickému rozmanitosti. Jsou prezentovány přehledně a v dostatečném rozsahu. Výsledky vyhodnocení vlivů na zájmy ochrany přírody, které budou realizací záměru dotčeny, odpovídají závěrům biologického hodnocení.

Při vyhodnocení variant se v dokumentaci EIA uvádí, že jsou obě varianty rovnocenné, pouze u Var. velkorysé budou vlivy intenzivnější a déle trvající. V biologickém hodnocení je sledováno významnější ovlivnění např. u VKP při Var. velkorysé. Se závěrem posuzování vlivů variant záměru v dokumentaci EIA lze souhlasit. Posuzovatel se ztotožňuje s konstatováním, že z hlediska vlivu na životní prostředí jsou přijatelné obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení, pakliže budou zohledněna opatření pro minimalizaci negativních vlivů uvedená v kap. D.IV.

Drobné nepřesnosti:

Tab. 42 – chybně uvedeno u RC 1483 Veltruský luh, že se jedná o kategorii nadregionální, správně se jedná o prvek regionální úrovně. Dále je v tabulce uveden lokální biokoridor v k.ú. Zlosyň s označením KRA329-KRA274, které se napojuje na lokální biokoridor LK KRA328-KRA329. Biologické hodnocení tento biokoridor neřeší, důvodem je skutečnost, že se nedostává do střetu s posuzovaným záměrem. Vliv záměru je vyhodnocen v rámci dokumentace EIA, se závěry lze souhlasit.

Návrhy zmírňujících opatření jsou do dokumentace EIA převzaty a jsou vhodně doplněny, např. o požadavek na zpracování projektu rekultivace dotčeného území nebo návrhu vegetačních úprav, případně dalších věnujících se omezení znečištění vodních toků.

Příloha č. 4: Dopravní prognóza

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje zprávu a grafické přílohy zobrazující varianty záměru Nulovou a Aktivní s intenzitami dopravy za 24 hodin, denní a noční dobu, rozdílová schémata apod. Uváděny jsou údaje za aktuální rok 2020, tak i následně za rok 2032 (uvedení

stavby do provozu) a 2052 (20 let od uvedení stavby do provozu). Prognóza modeluje dále dva stavy, a to alternativu s MÚK Odolena Voda a rozvojem letiště a dále alternativu bez MÚK a rozvoje letiště, které jsou záměry jiných investorů s vazbou na dálnici D8.

Ze závěrečného hodnocení vyplývá, že model současného stavu je kalibrován na celostátní sčítání 2020 a sčítání TSK v roce 2019. Kvalita kalibrace je dokladována porovnáním zjištěných intenzit a intenzit v modelu.

Intenzity dopravy jsou dokladovány v kartogramech uvedených v grafických přílohách. V aktivních variantách dochází k nárůstu intenzit o cca 6 % ve variantě s MÚK Odolena Voda a o cca 3 % ve variantě bez MÚK.

Z porovnání spotřeby času uživatelů na ovlivněné síti v rozsahu cca Praha – Neratovice – Mělník – Kralupy nad Vltavou (viz Tabulka 6) vyplývá, že ve všech horizontech a variantách dochází k úspoře času uživatelů, ve variantách s MÚK jsou tyto úspory vyšší.

Úspora času je v aktivních variantách způsobena vyšší průměrnou rychlostí. V nulových variantách dochází k poklesu rychlosti z důvodu vyššího využití kapacity dálnice (vyšší podíl intenzity a kapacity). V případě nenadálých událostí (uzavírka, dopravní nehoda) by se tento efekt úspory času ještě násobil, protože při uzavírce jednoho pruhu ze dvou dochází k poklesu kapacity na 50 %, zatímco při uzavírce jednoho pruhu ze tří dochází k poklesu pouze na 66 % a kapacita dálnice se nevyčerpá tak rychle.

S informacemi uvedenými v dopravní prognóze se zpracovatel posudku ztotožňuje. Při tom dopravní prognóza je základním podkladem pro modelové výpočty rozptylové a hlukové studie, resp. pro vyhodnocení vlivu související dopravy na imisní a hlukové zatížení území.

Z výše uvedených důvodů je jednou z podmínek stanoviska požadavek na aktualizaci dopravní prognózy, která bude odpovídat dobře navazující projektové přípravě stavby. Tzn. zohlednění aktuálního celostátního sčítání dopravy, platných TP apod.

Příloha č. 5: Dendrologický průzkum

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje zprávu, fotodokumentaci, tabulku a situaci inventarizovaných dřevin. Dále se zabývá návrhem vegetačních úprav pro navazující stupně projektové dokumentace.

Příslušná opatření byla zapracována do kapitoly D.IV dokumentace a v upravené podobě zahrnuta do návrhu stanoviska.

Příloha č. 6: Měření hluku

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje celkem 9 protokolů o provedeném autorizovaném měření hluku z dálniční dopravy.

Příslušné protokoly byly využity jako podklad pro zpracování hlukové studie.

Příloha č. 7: Archeologický průzkum – rešerše

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje rešerši archeologických jevů pro dotčené území. Uvedené informace byly zapracovány do textové části dokumentace EIA. Bez připomínek.

Příloha č. 8: Vlivy na krajinný ráz

Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz bylo provedeno v rámci samostatné studie, která je přílohou dokumentace EIA s označením 08. V rámci hodnocení byly využity poznatky z terénního průzkumu, územně analytických podkladů, územně plánovací dokumentace, orto snímků lokality, historických map, odborné literatury atd. Základem posouzení vlivu stavby bylo vymezení

potenciálně dotčeného krajinného prostoru (PDoKP), kde byla provedena identifikace a klasifikace znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu. Následně bylo provedeno hodnocení a posouzení míry vlivu záměru a jeho variant na hodnoty krajinného rázu v území. V kapitole 8 se autoři věnují vyhodnocení vlivu záměru a možného působení kumulativního vlivu dalších připravovaných záměrů.

Závěrem je konstatováno, že realizací záměru dojde pouze k minimálnímu snížení hodnot krajiny, a to převážně z hlediska vlivu na vizuální vnímání přírodně-estetických hodnot krajiny.

Komentář zpracovatele posudku ve spolupráci s Mgr. Alicí Losík Hákovou: Příloha obsahuje posouzení vlivů na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Posouzení vlivu záměru na krajinný ráz je zpracována kvalitně podle aktuálně platných metodických doporučení, konkrétně se jedná o Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz (Vorel a kol. 2004). Postup dle metodiky byl přiměřeně aplikován k předmětu posuzovaného záměru. Jako okruh viditelnosti bylo uvažováno území 1 km od osy záměru. Záměr zasahuje do vymezených míst krajinného rázu, v rámci kterých byl vhodně vymezen potenciálně dotčený krajinný prostor s okruhy silné potenciální viditelnosti. S vyhodnocením vlivů záměru v rámci obou variant s ohledem na možné ovlivnění zákonných parametrů krajinného rázu lze souhlasit. Obě varianty byly vyhodnoceny jako rovnocenné, mírně silnější vliv byl shledán u varianty novostavby (var. Velkorysá).

V navazující části byly diskutovány kumulativní vlivy záměru s připravovanými. Byly vzaty do úvahy záměry rozvoje dopravní a technické infrastruktury a dále plánované záměry zástavby dle územních plánů obcí. S výsledky vyhodnocení kumulativních vlivů lze souhlasit.

S formulovaným závěrem, že realizací záměru nedojde k významnému zásahu do hodnot krajinného rázu lze souhlasit.

V závěru posouzení vlivů nejsou navržena žádná opatření ke zmírnění působení vlivu na zejména přírodně-estetické hodnoty krajiny. Rozšířením dálnice dojde k zásahu do doprovodných dřevinných porostů, je proto žádoucí jejich obnova, která omezí vizuální uplatnění záměru v krajinné scéně. Výsadba dřevin je obsažena v návrhu zmírňujících opatření uvedených v hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (HBH Projekt spol. s.r.o., 08/2023). Také je možné přistoupit k ozelenění protihlukových stěn, zejména v blízkosti zástavby.

Zpracování hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz do dokumentace EIA:

Výsledky a závěry posouzení vlivu záměru na krajinný ráz jsou do dokumentace EIA zpracována v dostatečném rozsahu. Návrh doplňujících opatření pro omezení vlivu záměru na krajinný ráz jsou v dokumentaci EIA uvedena, i když nebyla specifikována v samotném hodnocení vlivu na krajinný ráz.

Příloha č. 9: Vlivy na zdraví

Komentář zpracovatele posudku: Jak již bylo uvedeno, příloha č. 9 je v souladu s požadavky § 19 odst. 1 zákona zpracována držitelem osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Učiněné závěry odpovídají výsledkům rozptylové a hlukové studie, které tvoří hlavní podklad vyhodnocení vlivů na zdraví. V souladu s metodickými postupy Světové zdravotnické organizace je vlastní proces hodnocení proveden ve čtyřech základních krocích: identifikace nebezpečnosti, charakterizace nebezpečnosti, hodnocení expozice a charakterizace rizika.

Bez připomínek.

Příloha č. 10: Vlivy na klima

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje posouzení záměru vůči klimatickému systému a odolnosti a zranitelnosti záměru vůči klimatickým změnám.

Příslušné informace byly zpracovány do textové části dokumentace EIA. Bez připomínek.

Příloha č. 11: Migrační studie

V rámci dokumentace byl zpracována migrační studie, jejímž cílem je zhodnotit nároky přítomných druhů živočichů na migrační prostupnost řešené stavby a navrhnout vhodná opatření umožňující migraci živočichů a omezit mortalitu živočichů způsobenou střety s vozidly. Podkladem pro zpracování migrační studie byla technická studie záměru (AFRY 2020). Hodnoceny byly dvě varianty, které se liší způsobem provedení mostních objektů přes Vltavu a Bakovský potok. Informace o výskytu živočichů byly založeny na vlastních terénních průzkumech, které probíhaly od začátku ledna do září roku 2022. Na základě průzkumů byly pro jednotlivé kategorie živočichů vymezeny stávající migrační trasy v dotčeném území. Na základě těchto tras pak bylo identifikováno 5 migračních profilů přes trasu řešeného úseku dálnice D8. S výjimkou migračního profilu MP-2 jsou tyto profily již v současnosti alespoň částečně průchodné pro přítomné druhy živočichů. Studie navrhuje zprůchodnění profilu MP-2 prostřednictvím nového ekoduktu a na ostatních profilech doporučuje provedení opatření pro zlepšení migrační průchodnosti.

Komentář zpracovatele posudku ve spolupráci s Mgr. Alicí Losík Hákovou: Migrační studie je zpracována kvalitně podle aktuálně platných metodických doporučení. Terénní průzkumy, na jejichž základě byla provedena identifikace a popis stávajících migračních tras, probíhaly v odpovídajícím rozsahu v dostatečně dlouhém období a postihly všechny přítomné skupiny živočichů. Interpretace výsledků studie i vyhodnocení vlivů záměru na migraci živočichů jsou správné. Návrhy opatření k zajištění migrační průchodnosti území jsou adekvátní ke zjištěným vlivům záměru a stavu dotčeného území. K výsledkům a závěrům migrační studie nemá zpracovatel posudku závažnější připomínky. Text obsahuje minimum formálních chyb, pouze na str. 41 je ve větě "Na ekoduktu je vhodné vytvoření pásu pro migraci drobných savců (viz kap. 6.3.)" chybně uveden odkaz na kap. 6.3, správně má být odkaz na kap. 6.4.

Na str. 41 je v popisu parametrů navrženého ekoduktu Zlosyň v km 12,2 uvedeno, že přes ekodukt může vést pěšina nebo nebezpečná polní cesta, ale v grafickém návrhu výsadeb na ekoduktu na obrázku 38 tato cesta ani stezka zobrazena není. Z nákresu je nicméně zřejmé, že případná cesta by měla vést středem ekoduktu.

Zpracování migrační studie do dokumentace EIA:

Metodické postupy a výsledky migrační studie jsou v dokumentaci prezentovány přehledně a v dostatečném rozsahu. Výsledky vyhodnocení vlivů na migrační průchodnost území jsou korektní a odpovídají zjištěním migrační studie. Návrhy opatření pro zmírnění vlivu záměru na migrační prostupnost území jsou do dokumentace z migrační studie převzaty v plném rozsahu v kapitole D.IV. Nad rámec doporučení uvedených v migrační studii jsou dokumentaci v kapitole D.IV uvedena také opatření zmírňující rizika střetů živočichů s dopravou, která vycházejí z doporučení uvedených v hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona 114/1992 Sb. (příloha dokumentace č. 3).

Příloha č. 12: Vyhodnocení ovlivnění vod dle článku 4.7 Rámcové směrnice o vodách

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje vyhodnocení dle článku č. 4.7 Rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES. Příslušné informace včetně závěrečného hodnocení byly zpracovány do textové části dokumentace EIA. Bez připomínek.

Příloha č. 13: Vodohospodářská studie

Komentář zpracovatele posudku: Příloha obsahuje vodohospodářské posouzení dotčeného území včetně příloh hydrogeologická rešerše a situace vodohospodářského řešení.

Příslušné informace včetně závěrečného hodnocení byly zpracovány do textové části dokumentace EIA. Bez připomínek.

Příloha č. 14: Vizualizace

Příloha obsahuje vizualizaci záměru na základě fotodokumentace aktuálního stavu území (fotoarchiv autora EIA) a vizualizace záměru (ŘSD, 2021) zpracované na základě dokumentu „Technická studie „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (AFRY CZ s.r.o., 2020).

Vizualizace vhodně doplňuje technický popis záměru v kap. B.I.6. a dává jasnou představu o plánované podobě dálnice D8 po jejím zkapacitnění. Ke škodě textové části dokumentace není na přílohu č. 14 uveden jediný odkaz.

Příloha č. 15: Situace environmentálních hodnot a limitů

Příloha obsahuje situaci vybraných nejvýznamnějších environmentálních hodnot a limitů pro dotčené území. Situace vhodně doplňuje informace uvedené v textové části dokumentace. Opět by v dokumentaci mohlo být častěji na tuto přílohu odkazováno.

Příloha č. 16: Situace záměru

Příloha obsahuje vybrané grafické výstupy dokumentu „Technická studie „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (AFRY CZ s.r.o., 2020), která je podkladem pro Dokumentaci EIA.

Příloha č. 17: Vypořádání připomínek

Příloha obsahuje vypořádání připomínek, které vzešly ze zjišťovacího řízení k posuzovanému záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ č.j. MZP/2021/500/2609 ze dne 27.10.2021.

Vypořádání je provedeno přehledně formou tabulky, kdy je vždy uveden konkrétní způsob vypořádání. Bez připomínek.

Závěr zpracovatele posudku ke kap. II.2. Správnosti údajů uvedených v dokumentaci

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu přílohy č. 5. Předložená dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí je akceptovatelná a zpracována podle požadavku zákona.

Popis současného stavu dotčeného území i hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví odpovídá projektové přípravě záměru.

Drobné připomínky zpracovatele posudku, jsou ryze formálního charakteru a vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentace, případně jsou promítnuty do podmínek stanoviska.

Informace uvedené v dokumentaci a přílohách dokumentace jsou jako celek dostatečné pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zpracování posudku i návrh stanoviska.

II.3. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Záměr je předkládán ve dvou variantách. V úseku staničení 0,000 – 16,500 je invariantní. V navazujícím úseku s mosty č. D8-019 (most přes řeku Vltavu) a D8-021 (mosty přes Bakovský potok), tedy v délce 16,500 – 18,000 je veden ve variantách, které jsou v dokumentaci označeny jako „Úsporná“ a „Velkorysá“. Varianty záměru nemají vliv na jeho směrové vedení ani kapacitu. Jde o varianty čistě technického charakteru.

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.

Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou přijatelné obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly při respektování návrhu stanoviska zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení.

II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Vzhledem k charakteru a umístění záměru nemohou jeho potencionální vlivy na jednotlivé složky životního prostředí mít vliv přesahující státní hranice. Vliv záměru na životní prostředí přesahující státní hranice lze vyloučit.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Z technického řešení záměru v kap. B.I.6 dokumentace vyplývá základní stavební i provozní řešení záměru. Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000), kdy dochází k celkovému rozšíření vozovky o cca 8 m (cca 4 m v každém směru).

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude docházet k upřesnění technického řešení záměru uvedeného v dokumentaci. Jedná však se o běžný aspekt projektové přípravy, který nemá podstatný vliv na probíhající proces posuzování a který je mj. vyvolán plněním podmínek stanoviska.

Technické řešení záměru navrhované oznamovatelem odpovídá možnostem daného území a požadavkům na vyloučení negativních vlivů. Zpracovatel posudku souhlasí s navrženým řešením při respektování podmínek a doporučení uvedených v podmínkách stanoviska.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Dokumentace obsahuje v kapitole D.IV. opatření vztahující se pro fázi projektových příprav, fázi výstavby a fázi provozu záměru.

Technická opatření, která jsou zpracovatelem posudku považována za zásadní, jsou zohledněna v návrhu stanoviska. Opatření jsou přeformulována tak, aby odpovídala účelu stanoviska a jejich splnění bylo kontrolovatelné.

Pozn.: Deklaraci závazku dodržet obecně závazné předpisy či běžné údržbové práce nelze považovat za opatření pro vyloučení nebo omezení vlivů. Obecná opatření vyskytující se v dokumentaci, která vyplývají z platných právních předpisů, proto v návrhu stanoviska uváděna nejsou.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 134 vyjádření (7 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření ostatních orgánů, 1 vyjádření odboru MŽP, 6 vyjádření spolků a 108 vyjádření z řad veřejnosti). Dalších 6 vyjádření bylo zasláno po lhůtě.

V této části posudku je provedeno vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci, pro lepší orientaci jsou v přehledu níže i dalších podkapitolách očíslovány.

Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci

1) Vyjádření dotčených orgánů státní správy

- 1.1. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření ze dne 7.11.2023, č.j. 129912/2023/KUSK
- 1.2. Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 25.10.2023, č.j. MÚBNLSB-OŽP-168273/2023-CADAN
- 1.3. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 10.11.2023, č.j. MUKV 61045/2023 OŽP
- 1.4. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, vyjádření ze dne 8.11.2023, č.j. ČIŽP/41/2023/11456
- 1.5. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vyjádření ze dne 2.11.2023, č.j. KHSSC 60076/2023
- 1.6. Povodí Vltavy, státní podnik, vyjádření ze dne 20.11.2023, zn. PVL-74819/2023/410

2) Vyjádření dotčených územních samosprávných celků

- 2.1. Středočeský kraj, vyjádření ze dne 16.11.2023, č.j. 145266/2023/KUSK
- 2.2. Obec Sedlec, vyjádření ze dne 16.11.2023
- 2.3. Obec Panenské Břežany, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. 1290/23/OU
- 2.4. Město Odolena Voda, vyjádření ze dne 16.11.2023, č.j. OT-10148/2023 PoK
- 2.5. Obec Úžice, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. UZIC-641/2023
- 2.6. Obec Zlosyň, vyjádření ze dne 20.11.2023, zn. ZLS/KOR – 2023/148
- 2.7. Obec Nová Ves, vyjádření ze dne 20.11.2023

3) Vyjádření odboru Ministerstva životního prostředí

- 3.1. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření ze dne 16.11.2023, č.j. MZP/2023/820/1851

4) Vyjádření ostatních orgánů

- 4.1. Obec Zdiby, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. 3692/2023/Zd
- 4.2. Město Veltrusy, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. MUV-3714/2023/DKy
- 4.3. Obec Vraňany (vyjádření bez uvedení data)
- 4.4. Obec Ledčice, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. 1189/23/OU

4.5. Obec Mnetěš, vyjádření ze dne 20.11.2023

4.6. Obec Hrobce, vyjádření ze dne 16.11.2023

5) Vyjádření spolků

5.1. Hlasy Kozomína z. s (vyjádření bez uvedení data)

5.2. Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., vyjádření ze dne 18.11.2023

5.3. ZA LEPŠÍ CHABRY, z. s., vyjádření ze dne 20.11.2023

5.4. Občané pro lepší Budyňsko, z.s., vyjádření ze dne 16.11.2023

5.5. Pro Odolenu Vodu, z.s., vyjádření ze dne 19.11.2023

5.6. Zdravé Podřipsko, z.s., vyjádření ze dne 20.11.2023

6) Vyjádření veřejnosti

7) Vyjádření zaslaná po lhůtě

7.1. Zápis z jednání oznamovatele a Povodí Vltavy, státního podniku, ze dne 19.3.2024

7.2. Spolek měst a obcí KORIDOR D8, z.s. zastoupený Mgr. Robertem Plickou, vyjádření (námitky) ze dne 3.10.2024

Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci

U jednotlivých vyjádření je vždy uveden zdroj vyjádření, dále následuje stručné shrnutí podstaty vyjádření, který je v případě připomínek doplněn o komentář zpracovatele posudku.

Úplné znění jednotlivých vyjádření je doloženo v příloze 2 tohoto posudku. Opakující se identické přílohy některých vyjádření jsou z důvodu velikosti dokládány pouze jednou u vyjádření, které je chronologicky řazeno jako první.

V.1. Vyjádření dotčených orgánů státní správy

1.1. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, vyjádření ze dne 7.11.2023, č.j. 129912/2023/KUSK

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „Krajský úřad“), jako orgán ochrany přírody příslušný z hlediska svěřených kompetencí dle ustanovení § 77a zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), k oznámení EIA (zjišťovacímu řízení) předmětného záměru nemá připomínky.

V místě ani v přímé blízkosti záměru, lokalizovaného do následujících katastrálních území 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, se mj. nenacházejí zvláště chráněná území v kategoriích přírodní rezervace a přírodní památka a jejich ochranná pásma. V důsledku realizace záměru převážně v prostředí v prostředí stávajících zpevněných pozemků pozemních komunikací, bez zastoupení cenných přírodních stanovišť a soustředění specifických stanovištních podmínek a zdrojů, není

také příliš důvodné předpokládat škodlivé zasahování do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Krajský úřad dále sděluje, že v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. byl stanoviskem vydaným pod č.j. 077796/2020/KUSK ze dne 12.6. 2020 vyloučen významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí stanovených příslušnými vládními nařízeními, které spadají do kompetence Krajského úřadu – toto stanovisko zůstává i nadále v platnosti.

Komentář zpracovatele posudku: Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře. Z vyjádření je rovněž zřejmé, že bylo vydáno stanovisko k vyloučení významného vlivu na soustavu Natura 2000, na které je v dokumentaci EIA odkazováno (viz příloha H.1) , zůstává nadále v platnosti.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Stavební činnost, která bude spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM10 a PM2,5), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

K nejefektivnějším patří např. očišťování kol nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na dopravní komunikace, minimalizace délky tras staveništní dopravy (výběr nejbližší skládky a deponií zeminy). Neodkrývat u stavby celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na místě výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je vhodné použít jutové plátno, mulč, látky či aplikovat jiná řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění dočasně zhutnit nebo použít chemické stabilizátory pro snížení prašnosti. Zakrývat prašný stavební materiál při převozu na stavbu či izolovat prostory stavby od okolní zástavby. Za suchého počasí případně provádět skrápění areálu stavby.

Realizace některých opatření, která jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.

Pro fázi provozu je vhodným opatřením k omezení prašnosti výsadba liniové zeleně podél dálnice.

Komentář zpracovatele posudku: Ve vyjádření orgánu ochrany ovzduší je odkazováno na opatření uvedená v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností. Pro fázi provozu je vhodným opatřením pro omezení prašnosti výsadba liniové zeleně. Tato opatření jsou převzata do podmínek stanoviska - viz podmínky týkající se ochrany ovzduší.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích

Krajský úřad Středočeského kraje (dále jen „krajský úřad“) jakožto orgán státní správy lesů (dále jen „SSL“) sděluje níže uvedené informace k předloženému oznámení záměru.

Záměr předpokládá trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) o výměře 20 109 m². Záměr rovněž předpokládá dočasný zábor PUPFL, jehož výměra není v tomto stupni dokumentace dosud stanovena.

Krajský úřad pouze konstatuje, že dotčení PUPFL a pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa (tzv. ochranné pásmo lesa) podléhá souhlasu orgánu státní správy lesů dle ustanovení § 14 odst. 2 lesního zákona. Kompetentním orgánem k uplatnění stanoviska k dotčení pozemků v ochranném pásmu lesa je ve smyslu ust. § 48a odst. 2 písm. c) lesního zákona krajský úřad, odbor životního prostředí.

Krajský úřad dále upozorňuje, že po případném vydání územního rozhodnutí, je nutné podat žádost o vydání rozhodnutí, podle ustanovení § 13 odst. 1 resp. §§ 15 až 18 lesního zákona, k odnětí PUPFL u příslušného orgánu státní správy lesů, v tomto případě opět u krajského úřadu. Žádost o odnětí PUPFL musí splňovat náležitosti dle vyhlášky MZe č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa v platném znění.

Dle předložené dokumentace je záměr v současné době v kolizi s územními plány obcí Klecany a Panenské Břežany. Pro vydání závazného stanoviska dle ust. § 14 odst. 2 lesního zákona, a především následné odnětí PUPFL je nezbytné, aby byl záměr v souladu s veškerou příslušnou územně plánovací dokumentací. Vzhledem k charakteru záměru nemá krajský úřad ve fázi oznámení záměru více připomínek.

Komentář zpracovatele posudku: Orgán státní správy lesů upozorňuje na povinnosti vyplývající z platné legislativy. Toto sdělení má pouze informativní charakter, a proto jej není potřeba více komentovat ani zpracovávat do podmínek stanoviska EIA.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Dle předložené projektové dokumentace posuzovaný záměr vyžaduje trvalé odnětí stávající zemědělské půdy ze ZPF o výměře 17,7305 ha (zařazený do I., II., III., IV. a V. třídy ochrany.)

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (ustanovení § 18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).

Krajský úřad upozorňuje:

o U dočasného záboru ZPF po dobu kratší než jeden rok, včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu, je třeba písemně oznámit příslušnému orgánu ochrany ZPF úřadu obce s rozšířenou působností nejméně 15 dní před zahájením vlastního nezemědělského využívání ZPF (ustanovení § 9 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF).

o U dočasného záboru ZPF po dobu delší než jeden rok, včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu, je třeba požádat příslušný orgán ochrany ZPF úřadu obce s rozšířenou působností (uvedenému § 15 zákona o ochraně ZPF).

Komentář zpracovatele posudku: Obdobně ve vyjádření z hlediska zákona o ochraně zemědělského půdního fondu je upozorňováno na povinnosti vyplývající z platné legislativy. Toto sdělení má pouze informativní charakter, a proto jej není potřeba více komentovat ani zpracovávat do podmínek stanoviska EIA.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

Komentář zpracovatele posudku: Bez komentáře.

1.2. Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 25.10.2023, č.j. MÚBNLSB-OŽP-168273/2023-CADAN

Bez připomínek

Komentář zpracovatele posudku: Příslušný odbor životního prostředí se vyjadřoval za vodoprávní úřad, orgán ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesů, orgán ochrany přírody a krajiny a orgán odpadového hospodářství. Ani v jednom případě nebyly uplatněny žádné připomínky. Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

1.3. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, vyjádření ze dne 10.11.2023, č.j. MUKV 61045/2023 OŽP

Vyjádření z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách

Odtok srážkových vod z jednotlivých úseků záměru požadujeme omezit na úroveň přípustného odtoku z území tj. na hodnotou $\leq 3 \text{ l/(s ha)}$.

Dešťové usazovací nádrže, resp. alespoň jejich retenční část požadujeme provádět jako přírodě blízké objekty propojené s okolním prostředím umožňující růst břehové a vodní vegetace, která podpoří výpar, čímž také dojde ke snížení odtoku z území.

Za účelem deklarovaného dosažení minimalizace rizik povodní požadujeme, aby byla zvolena velkorysá varianta záměru, která umožní napravit nevyhovující stav týkající se zejména mostních objektů D8 – 018, D8 – 019 a D8 – 021 a související hráze, resp. náspu dálničního tělesa. V dokumentaci je uvedeno, že násep v uvedeném úseku působí jako protipovodňová bariéra (rozpor mezi významy slov „protipovodňový“ a „bariéra“), přičemž není jasné, jestli jde o působení v pozitivním nebo negativním smyslu slova. Vliv stavby dálničního tělesa v tomto území (mezi uvedenými mostními objekty) požadujeme dále posoudit a popsat.

Na základě výše uvedeného požadujeme v navazujícím řízení vypracovat posouzení odtokových poměrů na základě matem. modelu, které prokáže vliv záměru na území při povodni.

Posouzení by mělo zahrnovat variantu řešení, která skutečně usiluje o zlepšení odtokových poměrů a snížení povodňových rizik v dotčeném území.

Konkretizace vodohospodářského řešení včetně kapacitních možností vodních toků musí být zpracována již k umístění záměru tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů (v dokumentaci není uvedeno, kdy přesně bude vodohospodářské řešení konkretizováno). Řešení bude s předstihem projednáno také se správci jednotlivých povodí.

Komentář zpracovatele posudku: Dle vodohospodářské studie odtok srážkových vod respektuje přípustný odtok z území $\leq 3 \text{ l/(s ha)}$. Ostatní připomínky jsou v upraveném znění zapracovány do návrhu stanoviska, kdy je požadováno nezhoršovat odtokové poměry v území apod.

V některých případech připomínky narážejí na podrobnost zpracování technické studie, která je pro potřeby procesu posuzování jistě méně podrobná než v případě dokumentace pro potřeby řízení dle stavebního zákona. Příslušný vodoprávní úřad bude v rámci navazujícího řízení přímo dotčeným orgánem státní správy a může si tak ověřit, zda došlo k zapracování a pochopení jeho požadavků.

Vyjádření z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění, nemáme k předloženému oznámení záměru připomínky.

Komentář zpracovatele posudku: Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

Vyjádření z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Dotčeným správním úřadem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je Ministerstvo životního prostředí dle § 17 písm. m) zákona. Upozorňujeme na platné znění zákona. Při plánovaném využití pozemků, které jsou součástí zemědělského půdního fondu, je třeba respektovat nezastavitelnost kvalitních zemědělských půd, zejména těch, které jsou zařazeny do I a II třídy ochrany zemědělského půdního fondu - § 4 odst. 3 zákona: Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Komentář zpracovatele posudku: Ve vyjádření jsou uvedeny kompetence příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu a současně upozorněno na nezastavitelnost kvalitních zemědělských půd. K rozšíření dálnice D8 však dochází v návaznosti na stávající dopravní koridor bez možnosti se zcela vyhnout záboru nejcennějších půd, které spadají do I. a II. třídy ochrany. Vzhledem ke skutečnosti, že podle platné územně plánovací dokumentace se jedná o veřejně prospěšnou stavbu, je převaha veřejného zájmu v tomto případě zřejmá.

1.4. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, vyjádření ze dne 8.11.2023, č.j. ČIŽP/41/2023/11456

Bez připomínek

Komentář zpracovatele posudku: ČIŽP se vyjadřovala za oddělení ochrany ovzduší, ochrany vod, odpadového hospodářství, ochrany přírody a ochrany lesa. Ani v jednom případě nebyly uplatněny žádné připomínky. Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

1.5. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, vyjádření ze dne 2.11.2023, č.j. KHSSC 60076/2023

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze podle ustanovení § 8 odst. 3 zákona, toto vyjádření:

S dokumentací vlivů záměru „D8 Zdiby- Nová Ves, zkapacitnění“ oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ: 65993390 na životní prostředí se souhlasí.

Komentář zpracovatele posudku: Jedná se o souhlasné vyjádření, které se v odůvodnění opírá o realizaci navržených opatření. Požadavek na zachování rozsahu stávajících protihlukových stěn je uveden v podmínkách stanoviska v rámci podmínky č. 5..

Navržené rozměry nových protihlukových stěn je třeba brát jako předběžné, s tím, že budou zpřesňovány v dalších stupních projektové dokumentace.

1.6. Povodí Vltavy, státní podnik, vyjádření ze dne 20.11.2023, zn. PVL-74819/2023/410

Povodí Vltavy jako správce povodí, který vykonává správu povodí v dílčím povodí Dolní Vltavy na základě ustanovení § 54 odst. 4 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a jako správce dotčených vodních toků uvádí k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ následující připomínky:

1. **Správce povodí nesouhlasí s rozšiřováním stávajících násypů tělesa dálnice D8 do aktivní zóny záplavového území významného vodního toku Vltavy, které již v současném stavu (a po zkušenostech s povodněmi v roce 2002 a v roce 2013) velmi negativně ovlivňují odtokové poměry v dané oblasti zejména s ohledem na historický systém vybudovaných ochranných hrází, bez posouzení navrhovaných změn v záplavovém území.** V daném případě, vzhledem k rozsahu záměru, je nezbytné, aby takové posouzení bylo součástí dokumentace vlivu záměru na životní prostředí.

V případě posouzení „Velkorysé“ varianty u návrhu mostu D8-019 přes významný vodní tok Vltava správce povodí požaduje zpracování varianty zahrnující prodloužení mostu mimo AZZÚ, odstranění současného násypu z důvodu zlepšení odtokových poměrů.

2. Výše uvedené posouzení bude předem předloženo správci povodí a správci vodního toku k vyjádření.
3. Umisťování krajinných prvků pod mostními objekty D8-019 a D8-021 (pásky ze suchých kmenů, větví a hromad kamenů), které mají sloužit jako úkryt a ke zlepšení podmínek migrací drobných živočichů, tj. v AZZÚ, je v rozporu s ustanovením § 67 odst. 2 vodního zákona – v daném případě jde o jinou překážku, která by mohla způsobit zhoršení odtokových poměrů níže po toku.

Komentář zpracovatele posudku: Požadavek na vypracování posouzení navrhovaných změn v záplavovém území (povodňového modelu) je zanesen do podmínek stanoviska, konkrétně podmínky č. 10. V podmínce je rovněž uvedeno, že rozsah řešeného území bude projednán se správcem povodí.

Stejně tak bude se správcem povodí konzultován případný rozsah krajinných prvků pod mostními objekty.

Dále pak:

Do podmínek článku D.IV. budou doplněna pro fázi přípravy (projekčního řešení) následující podmínky:

1. Řešení hospodaření se srážkovými vodami bude v souladu s ustanovením § 5 odst. 3 vodního zákona a požadujeme dodržení normy TNV 759011 – hospodaření se srážkovými vodami.
2. Stavbou nesmí dojít ke zhoršení stávajících odtokových poměrů v daném území (např. navýšením množství odváděných srážkových vod do výše uvedených vodních toků a umístěním staveb do záplavových území).
3. Nové stavby umisťované do aktivních zón záplavových území vodních toků musí respektovat ustanovení § 67 vodního zákona, příp. musí být určeny jako stavby nezbytné dopravní nebo technické infrastruktury.

4. Pro objekty staveb v územích ohrožených velkými vodami (např. těleso dálnice, mostní objekty, DUN a RN umístěné v aktivní zóně záplavového území a v záplavovém území) bude provedeno posouzení odtokových poměrů v dotčeném území oproti stávajícímu stavu. V případě, že se prokáže zhoršení odtokových poměrů vlivem stavby, musí být provedena opatření vedoucí k jeho minimalizaci. Zároveň tyto stavby musí být navrženy tak, aby nezhoršovaly průběh povodně, tj. nezvyšovaly úroveň hladin velkých vod a nesnižovaly stupeň povodňové ochrany v dotčeném území a jejich konstrukce odolala mimořádnému zatížení při povodni a po jejím opadnutí.
5. Umístěním objektů DUN a RN v záplavovém území bude docházet při zvýšených průtocích k jejich zaplavení a nádrže budou tedy zanášeny. Následně po opadnutí povodňových situací budou muset být nádrže vyčištěny a bezodkladně uvedeny do provozuschopného stavu. V dalším stupni projektové dokumentace bude předloženo hydrotechnické posouzení vlivu stavby na odtokové poměry.
6. Srážkové vody z přilehlých povodí, které nebudou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, budou v co nejvyšší míře zasakovány v místě spadu, pouze v nezbytných případech budou svedeny do vodních toků.
7. Odvodnění bude řešeno tak, aby bylo zamezeno vnosu látek ze zimní údržby do vod podzemních (v souladu s listem hodnocení CZE31003001 „Řešení problematiky zatížení vodního prostředí znečištěním z dopravy“ tj. snížit dopad dopravy na vodní prostředí).
8. V zimním období, kdy dochází k aplikaci látek pro zimní údržbu vozovky, bude v případě málovodnosti dotčených vodních toků řízený odtok srážkových vod z nich snížen na takovou hodnotu, aby vliv na jakost povrchových vod byl minimalizován a zároveň nebyla ochromena retenční schopnost nádrže.
9. Správce drobného vodního toku Mlýnského potoka, který je zaústěn po cca 450 m do významného vodního toku Vltava, doporučuje prověřit variantu vyústění regulovaného odtoku z RN v km 15,91 v množství 45 l/ do koryta tohoto vodního toku (vzhledem ke kapacitě koryta a k ovlivnění N-letých průtoků).
10. U sváděných srážkových vod z dálnice bude zajištěna vždy možnost jejich zachycení a předčištění (v případě havárie uzavření záchytného prvku) či přečerpání tak, aby případné závadné látky nevnikly do vodního toku. (TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami v čl. E.2). Odučovač lehkých kapalin **bude osazen před retenční nádrží** (ne až za vírovým uzávěrem retenční nádrže), aby nemohlo docházet k případnému bezpečnostnímu přepadu srážkových vod znečištěných ropnými látkami při havárii na komunikaci (případně jinými závadnými látkami) při vyšší srážce havarijním rovnou do vodních toků. Bude tak zajištěna i ochrana retenční nádrže před znečištěním ropnými látkami. z důvodu případného přepadu
11. Případná vsakovací zařízení budou navržena v souladu s hydrogeologickými podmínkami lokality (vyjádření osoby s odbornou způsobilostí v oboru hydrogeologie) a ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“. Dno vsakovacího zařízení musí být umístěno minimálně 1,0 m nad hladinou podzemní vody. Do vsakovacích zařízení smí být odváděny pouze srážkové vody bez znečištění ropnými látkami a látkami ze zimní údržby (chloridy).
12. Stávající kanalizace, do kterých budou zaústěny regulované odtoky z retenčních nádrží musí být dostatečně kapacitní a v dobrém technickém stavu. Dále bude doplněn konečný recipient, do kterého jsou stávající kanalizace vyústěny.
13. V projektové dokumentaci budou upřesněny místa zaústění srážkových vod z dálnice s tím, že není možné jejich zaústění do kanalizace oddílné splaškové a dále pak do jednotné kanalizace bez posouzení uvedeného dle § 19 odst. 11 vyhlášky č. 428/2001 Sb.

14. Bude doplněna informace, kam budou svedeny přepady z retenčních nádrží při větších než návrhových srážkách.
15. Kanalizace, dešťové usazovací nádrže, retenční nádrže a příkopy odvádějící srážkové vody, které by mohly být ovlivněny zimní údržbou komunikace, budou provedeny jako vodotěsné/nepropustné.
16. Srážkové vody z vozovky na objektech mostů budou odváděny do kanalizace dálnice.
17. Mostní objekty a propustky na vodních tocích budou navrženy v souladu s čl. 12.2 ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“. Otvory mostních objektů v tělese dálnice budou dimenzovány a upraveny tak, aby umožnily udržení vyrovnaných hladin po obou stranách komunikace (čl. 6.2.2 ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“).
18. Doplněním cyklostezky se zavěšenou lávkou pod most přes Vltavu D8-019 v km 16,5 – 17,0 v případě úsporné varianty nesmí dojít ke zmenšení průtočného profilu, resp. plavebního prostoru pod ní.
19. Dále dle čl. 5.2.1 8 ČSN 75 2130 u mostních objektů přes vodní cesty musejí být zachovány podjezdové výšky nad nejvyšší plavební hladinou a šířky plavební dráhy stanovené dle vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, kdy u nových mostních konstrukcí je nutné k podjezdové výšce připočítat rezervu 0,1 až 0,2 m na průhyb a dotvarování mostní konstrukce.
20. Na základě ustanovení § 8 vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, bude:
 - podjezdová výška pod novým nebo rekonstruovaným mostním objektem D8-019 přes významný vodní tok Vltavu jako dopravně významnou vodní cestu minimálně 7 m nad nejvyšší plavební hladinou;
 - při rekonstrukci mostních objektů, při nichž nedochází k výměně nebo zásadní stavební úpravě nosné konstrukce, musí být zachována podjezdová výška před rekonstrukcí.
 - mostní objekt bude řešen tak, aby nezpůsobil odrazy, které jsou nebezpečné pro radarovou navigaci na vodní cestě;
21. Stavba musí být z hlediska bezpečnosti plavby a jejího případného omezení projednána se Státní plavební správou Praha;
22. V projektové dokumentaci pro povolení záměru bude doplněna situace s vyznačením umístění jednotlivých zařízení staveníšť.
23. Záměr bude koordinován se stávajícími i navrhovanými protipovodňovými opatřeními, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v území během povodní, např. při rekonstrukci mostu D8-018 (most přes silnici III/10151 Všeštiny – Dušníky), mostu D8 - 019 přes Vltavu a byla zachována funkčnost blízkých protipovodňových hrází.
24. V rámci představebního, stavebního a poststavebního monitoringu, zaměřeného zejména na sledování obsahu používaných látek pro zimní údržbu vozovky (chloridů) ve vodních tocích, v místech, kde se v dosahu možného ovlivnění nacházejí domovní studny, doporučujeme rozšířit monitoring i o tyto studny (Veltrusy, Všeštiny, Vepřek, Nová Ves). Monitoring chloridů provádět 2× ročně na podzim a na jaře, zejména po zimním solení vozovky. U vybraných domovních studní je vhodné před zahájením výstavby také zaměřit hladinu podzemní vody.
25. Data z monitoringu budou zhodnocena v rámci hydrologických roků, se zahájením monitoringu nejméně 1 hydrologický rok před zahájením stavby, dále během výstavby

a minimálně 3 roky po zahájení provozu na rozšířeném úseku. Naměřená data budou vždy zhodnocena osobou s odbornou způsobilostí ve formě roční zprávy, příp. i s návrhem úpravy monitoringu dle aktuální situace.

B. Do podmínek článku D.IV budou doplněny pro fázi výstavby následující podmínky:

- 1) Napojení odvodnění jednotlivých úseků stavby bude řešeno tak, aby ani dočasně nebyly negativně ovlivněny odtokové poměry v území (vždy je nezbytné řešit odvádění srážkových vod ze stavby v návaznosti na navazující úsek stavby).
- 2) Během provádění stavebních prací bude stavba a staveniště zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod. Strojní a stavební mechanismy a dopravní prostředky budou zajištěny proti úkapům a doplňování stavební techniky provozními náplněmi a tankování pohonnými látkami bude prováděno mimo záplavové území.
- 3) Veškeré překážky v záplavovém území vodních toků a inundačním území vodních toků související s výstavbou musí být minimalizovány a omezeny na nezbytně nutnou dobu. Stavební materiál bude skladován výhradně mimo aktivní zónu záplavového území. V aktivní zóně je umístění stavebního materiálu, výkopové zeminy apod. přípustné pouze krátkodobě, a to v nezbytně nutném množství a pouze po nezbytně nutnou dobu.
- 4) Zařízení staveniště a deponie stavebního materiálu, parkování stavební a dopravní techniky po pracovní době budou situovány mimo stanovené aktivní zóny záplavových území vodních toků.
- 5) Zástupce státního podniku Povodí Vltavy bude vždy přizván na kontrolní dny stavby i předání stavby a staveniště.
- 6) Při výstavbě mostů a jejich následného odstranění bude zamezeno spadu stavebního materiálu do koryt vodních toků a jejich inundačních území. Stavební materiál nezbytný pro vlastní stavbu bude zabezpečen tak, aby nedošlo k jeho splavení do koryt dotčených vodních toků v případě zvýšených průtoků nebo při přívalových deštích.
- 7) Po provedení stavby bude jejím zhotovitelem proveden potápěčský a sonarový průzkum dna významného vodního toku Vltavy pod mostem D8 z hlediska případné plavební překážky.
- 8) Břehové opevnění významného vodního toku Vltava bude v případě poškození zhotovitelem neprodleně obnoveno v původní konstrukci.

Komentář zpracovatele posudku: Správce povodí je přímo dotčeným orgánem v rámci navazujících řízení, a proto může své požadavky uplatnit i v rámci navazující projektové přípravy záměru. Do návrhu stanoviska tak byly uplatněny pouze ty podmínky, které zpracovatel posudku považuje za zcela zásadní.

Upozornění:

- Další stupeň projektové dokumentace bude předložen Povodí Vltavy, státní podnik, ke stanovisku správce povodí a vyjádření správce vodních toků.
- Stavba musí být z hlediska bezpečnosti plavby a jejího případného omezení projednána se Státní plavební správou Praha.
- V textu „Vodohospodářské studie“ na str. 86 a v příloze č. 12 „Vyhodnocení záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60 ES), čl. 4, odst. 7“ je chybně uvedeno stanovení záplavového území významného vodního toku Vltava. Platné stanovení je uvedeno výše v textu tohoto vyjádření.

Komentář zpracovatele posudku: Jedná se pouze o upozornění na vybrané skutečnosti, bez potřeby dalšího komentáře.

V.2. Vyjádření dotčených územních samosprávných celků

2.1. Středočeský kraj, vyjádření ze dne 16.11.2023, č.j. 145266/2023/KUSK

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal dokumentaci k záměru podle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 8 odst. 3) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“ a nemá připomínky.

Komentář zpracovatele posudku: Vzhledem k charakteru vyjádření bez komentáře.

2.2. Obec Sedlec, vyjádření ze dne 16.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Vyjádření Obce Sedlec je jedním z několika vyjádření, jehož textace je prakticky identická a ve které je poukazováno na stejné skutečnosti. Vypořádání jednotlivých bodů uvedených níže tak odpovídá i vypořádání dalších vyjádření.

1. Rekapitulace řízení

Komentář zpracovatele posudku: V prvním bodě je stručně shrnut dosavadní průběh procesu zjišťovacího řízení a uvedeny podmínky závěru zjišťovacího řízení. Bod č. 1. „Rekapitulace řízení“ má tak pouze informativní charakter.

2. Námitky

Podatel namítá, že Dokumentace Záměru je jako celek nepřezkoumatelná, jelikož:

- (i) nebyla zpracována v souladu s požadavky dle Zákona EIA;
- (ii) nebyla zpracována v souladu nadřazenou územně plánovací dokumentací;
- (iii) nebyla zpracována odborně, komplexně a objektivně; a
- (iv) nebyla zpracována v souladu s Požadavky MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení.

Bližší odůvodnění námitek je uvedeno níže.

Komentář zpracovatele posudku: V bodě 2. je souhrnně uvedeno, že dokumentace jako celek je nepřezkoumatelná. Odůvodnění tohoto tvrzení (výčtu uvedených odrážek) je blíže popisováno v dalších bodech vyjádření. Stejně tak se zpracovatel posudku s vypořádáním tohoto bodu odkazuje na další body vyjádření č. 3 až 22.

3. Obecně k nedostatkům

3.1. S ohledem na předložené námitky, viz níže, podatel navrhuje doplnění a přepracování Dokumentace Záměru, resp. její zamítnutí, pro nesplnění požadavků obecně závazných právních předpisů.

Nízká kvalita předkládaných dokumentací

3.2. Podatel v této souvislosti upozorňuje, že je členem spolku měst a obcí KORIDOR D8, z.s., v rámci kterého se samosprávy v posledních letech vyjadřovaly k řadě předložených dokumentací posouzení životního prostředí ohledně záměrů navrhovaných v území členských samospráv, blíže viz informace o činnosti spolku: <https://www.KORIDORD8.cz/>

3.3. Podobně jako je tomu i v tomto případě Dokumentace Záměru, vždy se jedná o rozsáhlé a složité dokumentace čítající více než 1 000 stran nekonzistentního a často zcela zbytného textu

(obecné prohlášení o ochraně životního prostředí), který je přehlcen nesrozumitelnými zkratkami a vzájemnými odkazy na odkazy.

3.4. Po složitém a pracném prostudování dokumentace, ve velmi krátké lhůtě 30 dnů (kdy dokumentace je často připravovaná několik let a investor do ní investoval několik desítek milionů Kč), často nelze dojít k jinému závěru než, že dokumentace nejenže nebyla zpracována věcně a srozumitelně v souladu se zákonem, ale především, že nebyla zpracována odborně a řádně.

3.5. Podatel se proto domnívá, že se jedná o zcela obvyklou praxi a vyzývá Ministerstvo životního prostředí, aby zpřísnilo, resp. zahájilo řádnou dozorovou činnost ohledně kvality a odbornosti předkládaných dokumentací a začalo sankcionovat předkladatele těchto dokumentací, včetně odebrání příslušných autorizací a licencí.

3.6. Pokud totiž bude takto pokračovat posuzování vlivů záměrů na životní prostředí, může ČR na ochranu životního prostředí zcela rezignovat. V takovém případě není potřeba „hrát hru na posuzování“ jako je tomu v tomto případě (viz námitky dále), je možné zcela zbytečný krok posuzování záměrů vypustit a ušetřit státu i investorům miliony Kč za zbytečný a neefektivní proces.

Komentář zpracovatele posudku: Dokumentace EIA se podrobně věnuje veškerým složkám životního prostředí, které by mohly být realizací či provozem posuzovaného záměru ovlivněny. Vzhledem k velikosti řešeného území a charakteru posuzovaného záměru tomu odpovídá i rozsah textové části dokumentace a souvisejících odborných příloh.

Absentující reálné vypořádání vyjádření

3.7. Podatel přitom zdůrazňuje, v zastoupení svých občanů, že jediným jeho cílem, je podpořit projektování a budování smysluplné a efektivní infrastruktury umístované do území s ohledem na životní prostředí a s ohledem na život a zdraví místních obyvatel. Podatel budování veřejné infrastruktury z principu podporuje, sám ji na území obce buduje a je detailně obeznámen se všemi těžkostmi, s kterými se investor veřejné infrastruktury musí vyrovnat a je připraven být aktivním a konstruktivním partnerem.

3.8. Spolu s ostatními členy spolku KORIDOR D8, z. s. je podatel aktivní, nabízí řešení, jedná a vysvětluje, jak občanům tak investorům záměrů v jeho dotčeném území a samozřejmě především státu a dotčeným orgánům, jehož základní součástí podatel je, tvoří jeho základ.

3.9. Podatel se proto domnívá, že není akceptovatelné, aby toto vyjádření bylo „vypořádáno“ stejnou formou, jak to činí Dokumentace Záměru s vyjádření ve Zjišťovacím řízení – tj. v pár větách zamítnuto komplexní podání nebo sděleno, že bylo „akceptováno“, ale bez jakéhokoliv faktického provedení připomínky v Dokumentaci Záměru. To je zcela nepřijatelné. K tomuto posuzování záměru podle Zákona EIA skutečně sloužit nemá.

3.10. Smyslem a účelem procesu vypořádání vyjádření dotčených orgánů a dotčených samospráv, má být posouzení a zvážení jejich návrhu a hledání konkrétního praktického řešení, ideálně lepšího nebo alespoň kompromisního. Opačný postup totiž nemůže vyvolat nic jiného než opakované podávání námitek, opakované podávání odvolání, opakované vedení soudních sporů, nesmyslné protahování projektu a exponenciální navyšování nákladů projektu.

Komentář zpracovatele posudku: Závěr zjišťovacího řízení v bodě č. 7 požadoval, aby byly zohledněny a vypořádány všechny relevantní požadavky a připomínky v doručených vyjádřeních. Vypořádání připomínek vznesených v rámci zjišťovacího řízení tvoří samostatnou přílohu č. 17 dokumentace EIA. Vypořádání připomínek je dle zpracovatele posudku provedeno přehledně a ke každé připomínce je uveden způsob vypořádání.

Rozpor Dokumentace Záměru s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje

3.11. Celá společnost se shoduje na tom, že dopravní situaci v Praze a okolí (metropolitní rozvojová oblast OB1) je potřeba řešit, zatěžuje nás všechny. Po posouzení předložené Dokumentace Záměru je podatel přesvědčen, že Záměr dopravní situaci nijak konstruktivně neřeší. Přitom, vzhledem k tomu, že předkladatelem Dokumentace Záměru je ŘSD, státem financovaný subjekt v gesci Ministerstva dopravy ČR, který nakládá s veřejnými prostředky, je zarážející, že Záměr nebyl zpracován v souladu s Usnesením Vlády ČR ze dne 8. 3. 2021 č. 259 o Dopravní politice České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen „Dopravní politika ČR“), připraveným Ministerstvem dopravy.

3.12. Pokud by ale Záměr měl reflektovat Dopravní politiku ČR, mělo by v něm být navrženo to, co požaduje, tj. nerozvíjet dopravu v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě. I Záměr by měl reflektovat, že společenským zadáním je zvýšit energetickou účinnost dopravy.

3.13. V souladu s Dopravní politikou ČR by se Dokumentace Záměru měla výslovně vypořádat s následujícími požadavky Dopravní politiky ČR (zestručněná citace):

(i) Hledat takové opatření, které umožní dopravou osob i věci šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb).

(ii) K tomu mají být zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, má dojít ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a má být podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty.

(iii) Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, tj. ve využití různých druhů dopravy.

(iv) V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).

(v) Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.

(vi) Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě. Musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy.

(vii) Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

3.14. Stejně tak by se Dokumentace Záměru měla vypořádat s požadavky Politiky územního rozvoje, ve znění účinném od 1. 9. 2023 (dále jen „Politika územního rozvoje“). Zejména ŘSD, jako veřejný investor by měl dopravní infrastrukturu navrhovat tak, aby tato politika byla naplňována, včetně toho, že by měl navrhovat a podílet se na změnách příslušných územně plánovacích dokumentací (zejména zásad územního rozvoje). Konkrétně, v Dokumentaci Záměru chybí implementace následujících požadavků:

- (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. **Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmítnout.** Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).
- (24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, **je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.** V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.
- (29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. **Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí.** Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

3.15. Jak však prokazují námitky níže, podmínky Dopravní politiky ČR a Politiky územního rozvoje ČR Záměr nesplňuje.

3.16. Tyto politiky totiž reflektují skutečnost, že Hlavní město Praha, Česká republika i Evropská unie se zavázaly k radikálnímu snížení emisí skleníkových plynů, výhledově až k nulovým hodnotám v roce 2050. Snížit emise skleníkových plynů se daří ve všech sektorech kromě dopravy, zejména silniční dopravy, která je i nadále téměř výhradně závislá na kapalných ropných palivech. Náhrada ve formě biopaliv je dostupná ve velmi omezené míře, a náhrady ve formě syntetických paliv, elektrických pohonů s ukládáním elektrické energie v akumulátorech, elektrických pohonů s ukládáním energie ve formě vodíku, a dalších technologií se potýkají s ekonomickou nevýhodností, technologickými problémy, a omezenou mírou jejich přijímání širší veřejností.

3.17. Dalším zcela zásadním důvodem pro nahrazení kapalných ropných paliv je energetická bezpečnost a surovinová nezávislost Evropské unie. Převážná část ropy a ropných paliv je dovážena z regionů, o jejichž politické stabilitě, předvídatelnosti, a riziku pro naši kulturu a právní stát lze důvodně pochybovat. Je proto žádoucí postupně vytvářet alternativy pro zajištění alespoň základní dopravní obslužnosti, a to kombinací postupného přechodu na druhy dopravy a pohony využívající alternativní zdroje a připravenosti takový přechod v případě aktuální potřeby skokově provést.

3.18. Je tedy zřejmé, že má-li dojít k významnému snížení emisí skleníkových plynů z dopravy a k posílení energetické soběstačnosti a bezpečnosti ČR, nelze spoléhat pouze na náhradu paliva nebo pohonu. Je potřeba celkovou změnu přístupu k dopravě, v souladu s výše uvedenými politikami. Tj. je potřeba pracovat na omezení potřeby dopravy (podpora místní

ekonomiky, vytváření místních pracovních příležitostí, práce na dálku), náhradu individuální automobilové dopravy kombinací atraktivní a přístupné formy veřejné dopravy a krátkých cest malými nízkorychlostními vozidly (kola, elektrokola, vozítka), či pěšky (tj. vybudování bezpečných chodníků a stezek pro pěší) a rovněž přesun dálkové silniční nákladní dopravy (tam kde nelze omezit preferencí místních výrobců) na železnici. Bez odpovídajícího územního plánování a projektování dopravních staveb to však možné není.

3.19. Součástí dopravního řešení by tak vždy mělo být zakomponování alternativních druhů dopravy, např. upřednostnění vysokorychlostní železniční trati pro osobní dopravu, protažení tramvajové trati, zkapacitnění stávajících železničních tratí pro osobní i nákladní dopravu. Takováto rozvaha v Dokumentaci Záměru zcela chybí.

3.20. Pokud ale Dopravní politiku ČR a Politiku územního rozvoje nenaplní ani státní investor, nelze očekávat, aby k nim přihlíželi investoři soukromí. Je teda otázkou, proč jsou vlastně tyto politiky připravovány a přijímány. Nebo jsou tyto politiky jenom „na oko“? Pak není potřeba žádné politiky zpracovávat, lze ušetřit finanční prostředky vynaložené na jejich přípravu a smířit se se zcela nekontrolovaným chaosem dopravní infrastruktury, do kterého jsme se za aktuálního vývoje dostali.

Komentář zpracovatele posudku: V případě Dopravní politiky ČR jsou citace mírně vytrženy z kontextu. Dopravní politika ČR podporuje zvýšení energetické účinnosti dopravy, avšak nikterak se nevynezuje proti zkapacitnění dopravě nejvytíženějších úseků dálniční sítě. Hlavní cíl je v Dopravní politice ČR stanoven následovně:

„Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.“

Dopravní politika ČR směřuje svá doporučení do všech odvětví dopravy včetně té silniční, záměr není dle názoru zpracovatele posudku v rozporu s Dopravní politikou ČR.

Stejně tak v případě Politiky územního rozvoje ČR se jedná o citaci vybraných částí, ze kterých však rozhodně nevyplývá, že zkapacitnění dopravně velmi zatížených úseků dálniční sítě by bylo v rozporu s touto politikou územního rozvoje. V citovaném textu, odstavci (24), se rovněž hovoří o rozšiřování a zkvalitňování dopravní infrastruktury stejně tak o zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy. Tyto aspekty předkládaný záměr jistě naplňuje.

Tvrzení zpracovatele posudku lze potvrdit i na základě aktuálně platné verze Politiky územního rozvoje ČR ve znění změny č. 8, která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 27. srpna 2025 č. 633.

V článku 209 v kap. 7.4. „Úkoly pro územní plánování“ se uvádí, že „Ministerstvo pro místní rozvoj a kraje v územně plánovacích dokumentacích nebo v jejich změnách: Prověří možnost vymezení koridorů pro možné zkapacitnění a modernizaci dálnic D0, D4, D5, D8, D10 a D11 v Praze a Středočeském kraji na základě předaných podkladů od Ministerstva dopravy.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že zkapacitnění dálnice D8 v úseku Zdiby - Nová Ves je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

4. Chybějící zdůvodnění záměru

Nepředložení podkladové technické studie

4.1. Chybí především dostatečné a přesvědčivé základní odůvodnění Záměru – proč je potřeba. Jako hlavní a jediný důvod pro budování Záměru je uvedeno údajné naplnění kapacity D8 v roce 2058. To má přitom být odůvodněno údajnou nekontrolovanou výstavbou soukromých skladových hal a průmyslových zón, bez bližší specifikace předpokládaného nárůstu dopravní zátěže u jednotlivých záměrů (podkladem je pravděpodobně přehled záměrů uvedený v tabulce 6 na str. 32 - 33), z nichž ale některé – i díky aktivitě podatele a obcí a měst spolku KORIDOR D8, z.s., zjevně realizovány nebudou. Data však prověřit nijak nejde, vůbec žádný konkrétní výpočet dokládající tento odhad totiž předložen nebyl.

Zdůvodnění umístění záměru

Dálnice D8 je v současném stavu v uspořádání 2+2 jízdní pruhy, její zkapacitnění tak logicky musí kopírovat současný průběh dálnice. **V řešeném úseku se intenzivně připravuje investorská výstavba skladových hal a průmyslových zón v těsné blízkosti dálnice, což s sebou přinese nárůst intenzit dopravy, při které již bude současné uspořádání dálnice kapacitně nevyhovující.** Výčet nejvýznamnějších rozvojových aktivit je uveden výše v kap. B.I.4. Proto je navrhována její přestavba na šířkové uspořádání dle návrhové kategorie D33,5/130 tedy 3+3 jízdní pruhy. Dle intenzit celostátního sčítání dopravy 2020 i výsledků dopravní prognózy, která již využívá údaje z tohoto nového sčítání dopravy (viz příloha č. 4), se řešený úsek dálnice D8 blíží dosažení limitu požadované

Komentář zpracovatele posudku: Jak již bylo uvedeno v komentáři ke kapitole B.I.5. dokumentace, v kapitole „zdůvodnění umístění záměru“ se nacházejí informace o kapacitním posouzení dálnice, ze kterého vyplývá potřeba úpravy některých mimoúrovňových křižovatek, především však nevyhovující kapacitní posouzení pro hlavní trasu dálnice D8 (tabulka 8). Ke škodě však v této tabulce chybí sloupec s vyhodnocením ANO/NE, jako je tomu v ostatních tabulkách. To vede v řadě vyjádření k chybné domněnce, že kapacitní posouzení je z větší části v pořádku.

Způsob stanovení výhledových intenzit dopravy (aktivní varianty) je podrobně uveden v kap. 3.1. dopravního modelu (přílohy č. 4 dokumentace) a to v souladu s TP 225. V řešeném území rozhodně nedochází k nárůstu intenzit dopravy pouze kvůli plánované investorské výstavbě, jak by se mohlo zdát z citovaného textu.

Potřeba úpravy, resp. přebudování mimoúrovňových křižovatek včetně vybraných úseků dálnice D8 je dostatečným důvodem pro předložení záměru zkapacitnění dálnice v úseku Zdiby - Nová Ves.

Jako podpůrný argument zkapacitnění dálnice D8 lze rovněž využít závěry dopravního modelu, a sice interpretace úspory času uživatelů při realizaci záměru (tabulka 6). V textové části pod tabulkou je uvedeno, že v případě nenadálých událostí (uzavírka, dopravní nehoda) by se tento efekt úspory času ještě násobil, protože při uzavírce jednoho pruhu ze dvou dochází k poklesu kapacity na 50 %, zatímco při uzavírce jednoho pruhu ze tří dochází k poklesu pouze na 66 % a kapacita dálnice se nevyčerpá tak rychle.

Na základě výše uvedených informací se zpracovatel posudku se ztotožňuje s hodnocením zpracovatele dokumentace, že současné uspořádání dálnice bude kapacitně nevyhovující.

4.2. Není jasné, jak byly dopravní intenzity modelovány, když v dopravní prognóze se počítá s rokem 2032, resp. 2052. Odkazovaná Technická studie „TP 188“ (dále jen „Technická studie“) není v Dokumentaci Záměru vůbec předložena. Viz str. 37:

Kapacitní posouzení úseků dálnice

V následující tabulce je uvedeno kapacitní posouzení zájmového úseku dálnice D8 dle TP 188 pro rok 2058 ve stávajícím uspořádání. Jde tedy o stav v roce 2058⁴ v případě, že by rozšíření dálnice, navrhované v tomto projektu, nebylo realizováno. Tomu odpovídají i použité intenzity dopravy. Zájmový úsek je rozdělen na dílčí úseky v jednotlivých MÚK a dále je jako samostatný dílčí úsek vyčleněno stoupání v km 8,2 – 6,6 ve směru na Prahu.

⁴ Rok 2058 jako výhled byl použit v Technické studii pro potřeby kapacitního posouzení, nejedná se o výhledový horizont pro EIA. V dopravní prognóze pro EIA (viz příloha č. 4) je uvažováno s léty 2032 (předpokládané uvedení stavby do provozu) a 2052 (20 let od uvedení stavby do provozu).

Podkladem pro proces EIA byla technická studie „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění – zpracování TS“ (AFRY CZ, s.r.o., 2020). Rozsah posouzení proto odpovídá tomuto stupni předprojektové přípravy stavby.

4.3. Není přítom ani nijak vysvětleno, v čem se Technická studie liší od dat předložených v Dopravní prognóze, Příloha č. 4 Dokumentace Záměru (dále jen „Dopravní prognóza“). Takový přístup je při základním zdůvodnění Záměru zcela netransparentní.

4.4. Přítom i podle této (nepředložené) Technické studie má být v roce 2058 (odkazované jako AFRY CZ s.r.o., 2020 nebo také jako TP 188), kapacita naplněna na 100 % (E) „pouze“ v úseku Zdiby - Odolena Voda v obou směrech, tj. je zde vyhodnocena jako „nestabilní“ a také část úseku Odolena Voda – Úžice (km 6,6 až 8,2), ale pouze jen ve směru na Prahu (E). Ostatní části úseku Odolena Voda – Úžice mají být v roce 2058 podle této studie naplněny do 75 % (D) – tj. „dostatečné“ (D), úsek Úžice – Nová Ves má být naplněn pod 75 % (C) – tj. „uspokojivé“. To mají dokládat tabulky - str. 38:

4.5. Minimálně je teda i na základě nepředložené Technické studie nejasné, proč má být realizováno rozšíření v celé trase Záměru, zejména v úseku Úžice – Nová Ves, když v předpokládaném roce 2058 kapacita těchto úseků naplněna nebude.

Komentář zpracovatele posudku: Technická studie z roku 2020 byla podkladem pro proces EIA, což je v dokumentaci řádně uvedeno. Technické podmínky TP 188 „Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací“ značí oficiální metodiku schválenou Ministerstvem dopravy ČR pro kapacitní posouzení komunikací. Stejně tak je např. v příloze Dopravní model odkazováno na TP 225 a TP 219.

Jak již bylo uvedeno v komentáři výše, potřeba úpravy, resp. přebudování mimoúrovňových křižovatek včetně vybraných úseků dálnice D8 je dostatečným důvodem pro předložení záměru zkapacitnění dálnice v úseku Zdiby - Nová Ves.

Nepřezkoumatelná data Dopravní prognózy

4.6. Podatel však musí konstatovat, že navíc i data předložená podle Dopravní prognózy, která vyhodnocuje dopravu v roce 2032 a 2052, s výše uvedenými vyhodnoceními z nepředložené Technické studie není v zásadním rozporu. Problémem však je, že podkladová data Dopravní prognózy jsou sporná.

4.7. Podle Dopravní prognózy je totiž tam odhadované naplnění kapacity dálnice D8 do velké míry závislé na tom:

(i) Zda a jak budou dokončeny a zprovozněny všechny následující záměry v okolí. Podatel přitom dodává, že oproti datům uvedeným v tabulce lze minimálně předpokládat, že např. Letiště Vodochody nebude realizováno, protože v roce 2021 uplynula platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

(ii) Zda a jak budou dokončeny či zprovozněny následující komunikace v okolí Prahy. Podatel přitom dodává, že realizace všech těchto záměrů v uváděném předpokládaném čase je velmi sporná:

Komentář zpracovatele posudku: Dopravní prognóza je vždy závislá na mnoha faktorech, mezi které patří např. zmiňovaný předpoklad zprovoznění záměrů soukromých investorů či realizace dalších významných dopravních staveb v širším území.

V současné době samozřejmě nelze s jistotou predikovat, který záměr bude v době zprovoznění zkapacitnění dálnice D8 realizován. V rámci navazující projektové přípravy je běžnou praxí aktualizace podkladových dat, mezi které patří i dopravní prognóza a související kapacitní posouzení navrhovaného řešení apod.

V rámci návrhu stanoviska je požadavek na předložení aktuálního dopravního modelu a zohlednění aktuálního vývoje území zezávazněn - viz podmínka č. 1 návrhu stanoviska.

Chybějící zvážení možných alternativních řešení

4.8. Dopravní prognóza ani Dokumentace Záměru přitom nijak nezohledňují, zda a jaký vliv na naplnění kapacity D8 mohou mít jiné dopravní opatření, např. omezení rychlosti nebo jiné opatření, jako je zpoplatnění a regulace vjezdu do centra Prahy:

2.3 PŘIDĚLENÍ NA SÍŤ A KALIBRACE

Po výpočtu matic proběhlo přidělení přepravních vztahů na komunikační síť a výpočet zatížení komunikační sítě. Volba trasy mezi dvěma dopravními zónami se uskutečňuje na základě impedance (odporu) trasy, která závisí na jízdě době. Jízdní doba je závislá na zdržení při průjezdech křižovatkami a na jízdě rychlosti na trase, která je závislá na stupni saturace (poměr intenzity a kapacity). Kapacitně závislý výpočet tak po dosažení určité stupně saturace přiděluje vztahy na alternativní, méně zatížené trasy.

Při přidělení na síť není uvažováno s vlivem zpoplatnění sítě dálnic, silnic, ani dalších vlivů, jako např. s regulací dopravy (zpoplatnění vjezdu do centra, parkovací zóny atd.).

Po výpočtu zatížení byla nejprve provedena kalibrace matic na hodnoty z Celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 [3] a na hodnoty intenzit automobilové dopravy na sledované síti v Praze z roku 2019 [4]. Kvalita kalibrace byla zjišťována na 945 profilech.

4.9. Z neprozkoumatelných podkladových dat Dopravní prognózy sice vyplývá, že kapacita D8 bez projektu a bez MÚK Odolena Voda bude naplněna. Je však rovněž zjevné, že vyšší nárůst zatížení D8 nastává právě až realizací Záměru – tj. zkapacitněním na 3+3 pruhy a s tím vyvolanou indukci dopravy.

5 VYHODNOCENÍ PROGNÓZY

Konkrétní intenzity na dálnici D8 ve všech variantách a horizontech jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3 – Intenzity na D8 s/bez MÚK Odolena Voda (všechna vozidla za 24 hodin)

Rok	varianta	nulová		aktivní	
	úsek	bez MÚK	s MÚK	bez MÚK	s MÚK
2032	Zdiby – Odolena Voda	57 680	69 310	59 290	73 500
	Odolena Voda – Úžice		60 800		64 590
	Úžice – Nová Ves	51 050	51 320	51 980	52 810
2052	Zdiby – Odolena Voda	61 590	73 320	63 580	77 280
	Odolena Voda – Úžice		64 380		67 990
	Úžice – Nová Ves	54 270	54 210	55 500	56 240

Intenzity zatížení pro oba horizonty a varianty nulové i aktivní jsou zobrazeny v přílohách (C.2.1.1, C.2.2.1, C.3.1.1 a C.3.2.1 pro rok 2032, C.2.4.1, C.2.5.1, C.3.4.1 a C.3.5.1 pro rok 2052).

4.10. Hlavním důvodem pro provedení Záměru má přitom být podle Dokumentace Záměru nijak nekoordinovaná výstavba kolem dálnice D8 – díky chybějícímu komplexnějšímu územnímu plánování – jak uvádí Dokumentace Záměru, str. 221 - 222.

Za citlivější lze považovat první úsek dálnice mezi MÚK Zdiby a MÚK Úžice, kde dochází k vyšší koncentraci průmyslových areálů. Současně se jedná o poslední úsek dálnice před Prahou, na kterém už bude soustředěn hlavní dopravní proud směřující do města. Rozsah navržených zastavitelných ploch pro výrobu či skladování v platných územních plánech současně napovídá, že bude nadále docházet k posilování rozvoje území pro průmysl okolo dálnice. Budou zde proto vznikat další cílová místa nákladní i osobní dopravy.

Novými cílovými místy osobní dopravy potom budou i nově budované objekty pro rodinné bydlení v sídlech. Bude se tedy postupně zvyšovat počet osob, které budou dálnici využívat ať už z důvodu

Dokumentace EIA podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění

221/406



cesty do zaměstnání anebo do místa bydliště. **Protože územní rozvoj není v současné době důsledně koordinován s kapacitními možnostmi páteřní dopravní infrastruktury, lze očekávat, že dojde k vyčerpání kapacity stávající dálnice.**

I bez provedení záměru je proto nutné počítat s tím, že se vlivem rostoucích dopravních intenzit bude zvyšovat hlukové, emisní a imisní zatížení území.

4.11. Je proto otázkou, zda by účinnějším opatřením nebylo omezení výstavby či kapacity logistických areálů, dopravní řešení napojení komunikace II/608, především v oblasti napojení od Řeže po Zdiby, kde je nápor dopravy největší – vyvolaný dopravou z Lomu Klecany a z logistického areálu Ahold, jakož i z navazujících logistických areálů.

4.12. Otázkou je, zda by přetížení D8 a z pohledu místních samospráv mnohem závažnějším přetížením komunikace II/608 nešlo částečně odlehčit návrhem nových, komfortních a atraktivních forem VHD. Např. v úseku Zdiby – Odolena Voda - je avizovaná tramvaj do Odolene Vody,

v projednávání je již také záměr tramvaje do Zdiby. S těmito záměry však Dopravní prognóza vůbec nepočítá. Rovněž, lze navrhnout další VHD řešení.

4.13. Náporu dopravy na dálnici D8 a na komunikaci II/608 by rovněž pomohlo efektivní řešení aglomeračního okruhu a dopravy v oblasti ze silnice II/101 z Kralup nad Vltavou, kde je potenciál odklonit poměrně značnou část dopravy směřující na Prahu, směrem od Prahy resp. kolem Prahy. Jak upozorňuje také Dokumentace Záměru:

Dopravou je nyní poměrně zatížena i doprovodná silnice II/608, a to především v úseku MÚK Zdiby – Klíčany, kde intenzity dopravy dosahují hodnot až cca 11,5 tis. voz/den. Dále na sever intenzity postupně klesají, do Úžice se pohybují okolo cca 6 600 – 7 600 voz/den (s lokálním propadem mezi Odolena Vodou a Postřizínem způsobeným odlivem části dopravy do Odolena Vody). Severně od Úžic intenzity opět klesají až na cca 5 300 voz/den, za Veltrusy však dochází k opětovnému navýšení dopravní zátěže až na cca 7 300 – 10 800 voz/den způsobeným převzetím části dopravy ze silnice II/101 z Kralup nad Vltavou.

4.14. Dokumentace Záměru však nijak nedefinuje cíle a komplexní řešení dopravy v území jako celku. Přitom, dle Politiky územního rozvoje, bod 24, má postup být opačný – výstavba má být podmíněna rozvojem dopravní infrastruktury, ne naopak. Rovněž, dle Dopravní politiky ČR mají být navrhovány a realizovány multimodální druhy dopravních řešení, s ohledem na snižování zatížení životního prostředí a snižování energetické závislosti na fosilních palivech.

4.15. Podatel upozorňuje, že ŘSD jako státní investor, by měl navrhovat v území koncepční změny, být jejich iniciátorem. Podvolení se nekonceptnosti a (ne)plánování dopravních staveb je nejen v rozporu s Politikou územního rozvoje a Dopravní politikou ČR, tj. s avizovanými základními cíli a politiky směřování rozvoje ČR, ale především je - nekonceptní.

4.16. Podatel nepodporuje nijak neregulovanou a nekontrolovanou výstavbu logistických areálů soukromých investorů na svém území a v okolí. Mají-li být budovány, má být nejdříve prokázán zjevný veřejný zájem. Není-li, má se soukromý investor plně podílet na budování či rozšiřování veřejné infrastruktury, potřebné pro napojení soukromého záměru, včetně případného rozšíření dálnice D8. Pokud by tyto cíle definovány byly, bylo by také možné posoudit, zda pro Záměr, tj. pro zkapacitnění 3 pruhu dálnice D8, skutečně neexistuje žádná jiná varianta dopravního řešení.

Komentář zpracovatele posudku: Zpracovatel posudku se ztotožňuje s názorem, že kromě zkapacitnění dálnice D8 jsou možná další dopravní opatření na úrovni kraje či obcí, která mohou lokálně řešit problémy s dopravním zatížením území.

Přesto je nutné si uvědomit, že záměr zkapacitnění dálnice D8 zahrnuje jeden z hlavních tranzitních tahů v České republice a představa, že např. snížení rychlosti, omezení vjezdu do centra hlavního města či posílení veřejné hromadné dopravy povede k hodnotitelné změně v intenzitách silniční dopravy na dálničních tazích je irelevantní.

Předkládaný záměr jako celek nikterak neomezuje přijetí dalších zmiňovaných opatření např. regulací zmiňované nekoordinované výstavby v okolí dálnice D8. Tato opatření však nejsou předmětem posuzovaného záměru a současně je třeba připomenout, že tato výstavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací. Naopak záměr počítá s jakousi nejhorší možnou variantou, kdy jsou tyto rozvojové plochy zastavěny, což nemůže oznamovatel jakkoliv ovlivnit.

Vzhledem k délce projektové přípravy, povolovacích procesů a navazující realizace dopravních staveb (cca deset a více let) považuje zpracovatel posudku návrh na zkapacitnění dálnice D8 za opodstatněný. Jak již bylo uvedeno, v rámci navazující projektové přípravy bude docházet k aktualizaci celé řady podkladových materiálů, stejně tak dopravních modelů, které budou zohledňovat aktuální vývoj v širším území.

Dílčí závěr A

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o jeho řádné zdůvodnění, včetně předložení technické studie, která měla být podkladem pro jeho zpracování. Podatel rovněž požaduje zpracování koncepčního řešení dopravní situace v okolí Prahy v souladu s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje ČR.

Komentář zpracovatele posudku: Vybrané části technické studie, její výkresová část, tvoří přílohu č. 16 Dokumentace EIA. Zpracovatel posudku je názoru, že předpoložené podklady jsou dostatečné pro předmětný proces posuzování. Další informace jsou uvedeny přímo v textové části dokumentace EIA. Předložení kompletních podkladových materiálů, které měl zpracovatel dokumentace EIA k dispozici není a nemůže být relevantní.

Komentář zpracovatele posudku k souladu záměru s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje ČR je uveden výše, viz komentář pod bodem 3.20. tohoto vyjádření.

5. Chybějící posouzení variant záměru

Nesplnění Požadavků MŽP a Zákona EIA

5.1. Podle bodu 7) Požadavků MŽP v Závěru zjišťovacího řízení, měly být v Dokumentaci Záměru zohledněny a vypořádány všechny relevantní požadavky a připomínky v uvedených doručených vyjádřeních. Minimálně obec Zdiby požadovala zpracování variant Záměru. Přesto byla Dokumentace Záměru předložena v jediné aktivní variantě.

5.2. Podatel přitom požaduje předložení varianty komplexního alternativního dopravního řešení k Záměru jako celku (ne jednotlivé lokální varianty dopravního řešení – jako je s nebo bez MÚK Odolena Voda a velkorysá či úsporná varianta mostu v Nové Vsi).

5.3. Podle § 6 odst. 2 Zákona o EIA platí, že v oznámení ohledně záměru podle § 4 odst. 1 písm. a) Zákona o EIA „musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.“ Vzhledem k tomu, že Záměr je transevropskou dálnicí I. třídy, mělo být posouzení variant a jejich vlivu na životní prostředí povinně předloženo již v oznamovacím zjišťovacím řízení. Přesto, dokumentace Oznámení byla předložena jako invariantní.

5.4. Podle § 7 odst. 8 Zákona o EIA platí, že posouzení variant ohledně typů záměrů, kde varianty posouzeny povinně být měly, jako je tomu v případě Záměru, má být povinně součástí závěru zjišťovacího řízení. Konkrétně: „součástí závěru zjišťovacího řízení i výsledek vyhodnocení jednotlivých variant z hlediska vlivů na životní prostředí s uvedením jejich pořadí. Příslušný úřad může v odůvodněném písemném závěru navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení účelné a z technických hledisek možné.“ Závěr Zjišťovacího řízení v rozporu se Zákonem EIA takové posouzení variant ze strany MŽP vůbec neobsahuje.

5.5. Přesto, alespoň zprostředkovaně - prostřednictvím bodu 7) Požadavků MŽP a navazujícím požadavkem na zpracování variant ze strany dotčených územně samosprávných celků, uplatněných ve Zjišťovacím řízení, lze požadavek na předložení návrhu variant Záměru a posouzení jejich vlivů na životní prostředí dovést i z Požadavků MŽP.

5.6. V případě, že varianty záměru byly resp. měly být předloženy ohledně záměrů dle § 4 odst. 1 písm. a) Zákona o EIA a dle výsledku zjišťovacího řízení, jako tomu je (resp. mělo správně být) v případě tohoto Záměru, má být podle části E Přílohy č. 4 Zákona EIA součástí dokumentace záměru rovněž „POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU“ a to tak, že „Údaje podle částí B, C, D, F, G a H se uvádějí v přiměřeném rozsahu pro každou oznamovatelem předloženou variantu řešení

záměru“. Tj. varianty mají být posouzeny komplexně, dle jednotlivých částí: B – charakter záměru, C – stav životního prostředí v dotčeném území, D – hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí, F a H – závěr a přílohy. Tyto zákonné náležitosti srovnání variant však Dokumentace Záměru nespĺňuje.

5.7. Podklady pro zpracování Dokumentace Záměru (např. výše uvedená technická studie), resp. možné varianty řešení, přitom nebyly zveřejněny, nebyly do Dokumentace záměru zahrnuty či přiloženy v plném znění, tj. nebyly předloženy veřejnosti a příslušnému úřadu k posouzení v rámci a v rozsahu a za podmínek dle Zákona EIA, resp. ve standardu dle EU Směrnice EIA.

Komentář zpracovatele posudku: Vypracování variant explicitně vyžaduje § 6 odst. 2 zákona, kde je uvedeno: „Pokud se jedná o záměr podle § 4 odst. 1 písm. a), musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.“

Posuzovaný záměr sice spadá dle přílohy č. 1 zákona do kategorie I, naplňuje však dikci § 4 odst. 1 písm. b) zákona. Tato informace je uvedenou jak v dokumentaci EIA v kapitole B.1.1, tak v závěru zjišťovacího řízení k tomuto záměru.

Z výše uvedených důvodů nepovažuje zpracovatel posudku požadavek na předložení „varianty komplexního alternativního dopravního řešení“ za relevantní.

Stejně tak nebyl požadavek na zpracování alternativních variant uveden v závěru zjišťovacího řízení jako jedna z klíčových oblastí, na které je třeba se v rámci dokumentace EIA zaměřit.

Lze si jen těžko představit, že alternativní varianta, která by se lišila např. svým umístěním, by mohlo vykazovat nižší vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, než samotné zkapacitnění dálnice D8 ve stávající trase s návazností na stávající komunikační síť v území.

Nesplnění EU Směrnice EIA

5.8. Tento postup je přitom v rozporu nejen se Zákonem EIA, ale také v rozporu se závaznými ustanoveními evropských směrnic, které Zákon EIA implementuje a provádí. Podle článku 5 odst. 1 písm. d) a podle písm. f) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU (dále jen „EU Směrnice EIA“), platí, že oznamovatel v dokumentaci záměru poskytne informace, které musí zahrnovat ALESPON „popis a posouzení přiměřených variant připravený oznamovatelem, které jsou relevantní pro záměr a jeho specifické vlastnosti, a uvedení hlavních důvodů pro zvolenou variantu s přihlédnutím k vlivům záměru na životní prostředí“.

5.9. Příloha IV bod 2 EU Směrnice EIA dále požaduje, minimálně následující posouzení variant:

„Popis přiměřených variant záměru (například z hlediska návrhu projektu, technologie, umístění, velikosti a měřítka) analyzovaných oznamovatelem, které jsou relevantní pro navrhovaný záměr a jeho specifické vlastnosti, a uvedení hlavních důvodů pro výběr zvolené varianty, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.“

5.10. Přestože požadavky Zákona EIA se od EU Směrnice EIA trochu liší, podatelé upozorňují na to, že nad rámec Zákona EIA má být respektována i povinnost zpracovat variantní posouzení v dokumentaci záměru ve standardu EU Směrnice EIA, jelikož se jedná o závazné ustanovení této evropské směrnice.

Výklad Evropské komise k EU Směrnici EIA

5.11. Posouzení možných variant řešení je jedním ze základních požadavků při zpracování dokumentace EIA podle EU Směrnice EIA. Jak vyplývá z 5 odst. 1 písm. d) a f) EU Směrnice EIA, a Přílohy IV bod 2 této směrnice, identifikace alternativ k projektu musí být vždy součástí dokumentace procesu EIA. Podle závazného výkladu Evropské komise k uplatňování EU Směrnice EIA3 (dále jen „Výklad Evropské komise k EU Směrnice EIA“) čl. 1.5.1. a násl., od kvality posouzení variant se odvíjí kvalita posouzení vlivu na životní prostředí jako takového.

5.12. Identifikace a posouzení alternativ je vhodnou příležitostí k případným úpravám projektu. Varianty mají vyhodnotit jednotlivé řešení tak, aby se minimalizovaly dopady záměru na životní prostředí. Správná identifikace a zvážení alternativ hned od počátečních fází projektu přitom může omezit zbytečné průtahy v procesu vydávání stanoviska EIA, popř. v přijímání navazujících povolení ke stavbě a v realizaci projektu záměru jako celek.

5.13. Stručně, podle EU Směrnice EIA zpracovatel musí poskytnout:

- popis rozumných studovaných alternativ; a
- uvedení hlavních důvodů pro výběr zvolené možnosti s ohledem na jejich dopady na životní prostředí.

5.14. EU Směrnice EIA neuvádí kolik alternativ k navrhovanému projektu by mělo být zpracováno. Musí se však jednat o přiměřené a rozumné alternativy, které musí být relevantní pro navrhovaný projekt a jeho specifické charakteristiky a zdroje.

5.15. Podle Výkladu Evropské komise k Evropské směrnici EIA, přitom platí, že pokud je projekt potřebný a jeho nerealizace není obecně přijatelná (jako je tomu v tomto případě Dokumentace Záměru), je zcela nedostatečné jako variantní řešení předložit nulovou variantu.

5.16. Příslušná alternativa by přitom podle výkladu Evropské komise a navazující judikatury Soudního dvora Evropské unie (SDEU) neměla být vyloučena jen z toho důvodu, že by to zpracovateli způsobilo nepříjemnosti nebo dodatečné náklady, přestože velmi drahé nebo technicky či jinak obtížně realizovatelné varianty nelze považovat za vhodnou alternativu. Alternativy musí uspokojivě plnit cíle projektu a měly by být rovněž proveditelné. Jak z technického, ekonomického, tak i z politického hlediska.

5.17. Identifikace alternativ má být zveřejněna a projednána s veřejností formou veřejné konzultace. Předkladatel záměru má povinnost předložit a ověřit environmentální posouzení a socioekonomické analýzy, které mohou být relevantní. Veřejné konzultace mají pomoci určit rozumné a prosaditelné alternativy k záměru. Dotčená veřejnost a dotčené územně samosprávné celky mají místní znalosti a zkušenosti, které by měly být v projektu využity. Mohou totiž výslednou podobu záměru zkvalitnit a celkově projednávání záměru napomoci.

5.18. Alternativy vždy musí identifikovat a posoudit jak předkladatel dokumentace záměru, tak kompetentní úřady státní správy. Tento proces nemá být považován za pouhou formalitu.

5.19. Příloha IV EU Směrnice EIA uvádí některé příklady typů alternativ, které je obvykle potřeba předložit: (i) návrh a povaha projektu; (ii) technologie; (iii) umístění; (iv) velikost; (v) měřítko. Dále, lze zvážit např. časové rámce pro výstavbu nebo životnost projektu záměru; proces, kterým je projekt realizován či konstruován; zařízení používané buď při výstavbě nebo provozu Projektu; uspořádání místa (např. umístění budov, likvidace odpadu, příjezdové cesty); provozní podmínky (např. pracovní plán, načasování emisí); vzhled a design budov, včetně materiálů, které mají být použity; prostředky přístupu, včetně hlavního způsobu dopravy, který má být použit pro získání přístupu k projektu. Rozsah posouzení alternativ by měl určit vždy především příslušný posuzující úřad.

5.20. EU Směrnice EIA vyžaduje, aby oznamovatel uvedl a blíže vyhodnotil hlavní důvody pro výběr jim zvolené možnosti. Metoda hodnocení alternativ bude záviset na typu předkládaných alternativ. Jediný požadavek EU Směrnice EIA je předložit srovnání vlivů na životní prostředí (příloha IV EU Směrnice EIA).

5.21. Cílem srovnání je poskytnout transparentní a dobře odůvodněné srovnání. Projednání dokumentace EIA s veřejností zajišťuje transparentnost celého procesu v očích veřejnosti, ujištění, že byly zváženy alternativy a byly poskytnuty jasné důvody, proč byla zvolena právě konečná varianta jako nejvýhodnější.

5.22. Zajištění včasného projednání navrhovaných alternativ s veřejností je podle Výkladu Evropské komise k EU Směrnici EIA osvědčený postup, který šetří celkové náklady na přípravu a realizaci projektu, ale také objektivně zkracuje realizaci projektu v důsledku včasné eliminace navazujících stížností či soudních sporů se zástupci dotčených samospráv, dotčené veřejnosti, organizací či z důvodu požadavků dotčených odpovědných úřadů. 5.23. Toto potvrzuje i judikatura Soudní dvůr Evropské Unie (SDEU), např. případ SDEU sp. zn. C-461/17, Holohan vs. Irsko, v němž SDEU uvedl, že (pozn. volný překlad): „Oznamovatel musí poskytnout alespoň „náčrt hlavních alternativ, které navrhovatel zkoumal, s uvedením hlavních důvodů pro jeho volbu, s přihlédnutím k vlivům na životní prostředí. Podle čl. 5 odst. 1 písm. d) EU Směrnice EIA je výslovně uvedeno, že oznamovatel je povinen předložit příslušným orgánům nástin hlavních alternativ, které zkoumal, a uvést hlavní důvody své volby s přihlédnutím k vlivům na životní prostředí. V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést:

Rozhodujícím faktorem pro určení těch alternativ, které by měly být považovány za „hlavní“ alternativy, je, zda tyto alternativy ovlivňují, či nikoli životní prostředí. V tomto ohledu není relevantní, zda byla konkrétní alternativa zamítnuta navrhovatelem. Dále, jelikož podle čl. 5 odst. 3 písm. d) Směrnice EIA, musí být předložen pouze nástin těchto alternativ, je třeba konstatovat, že toto ustanovení nevyžaduje, aby hlavní zkoumané alternativy podléhaly posouzení dopadu rovnocennému posouzení dopadu schváleného záměru. Toto ustanovení však vyžaduje, aby navrhovatel záměru uvedl důvody pro svou volbu, přičemž zohlední přinejmenším vlivy na životní prostředí. Jedním z cílů uložení povinnosti navrhovateli nastínit hlavní alternativy je uvést důvody pro jeho volbu. Tato povinnost oznamovatele zajišťuje, že poté je příslušný orgán schopen provést komplexní posuzování vlivů na životní prostředí, že vhodným způsobem může zaevidovat, popsat a vyhodnotit účinky schváleného projektu na životní prostředí. Je přitom třeba poznamenat, že návrh alternativ záměru musí být poskytnut s ohledem na všechny hlavní alternativy, které zkoumal navrhovatel, ať už byly původně plánovány jím nebo příslušným orgánem, nebo zda byly doporučeny některými zúčastněnými stranami.“

Komentář zpracovatele posudku k požadavku na předložení alternativní varianty posuzovaného záměru je uveden výše, viz komentář pod bodem 5.7. tohoto vyjádření.

Požadovaný „Krajinný plán“ (realizovaný jako participativně projednaná Územní studie)

5.24. Podatel přitom veřejně, opakovaně a aktivně upozorňuje na to, že území členských obcí a měst spolku KORIDOR D8, z. s., severovýchodně od Prahy, je již nyní neúměrně zatíženo hlukem, imisemi a neprostupností území. Tyto obce a města opakovaně požadují koncepční řešení, které by negativní vlivy z dopravy na místní obyvatele eliminovalo nebo alespoň kompenzovalo. Vše v území, kde jsou umístěny mnohé logistické areály a kromě Záměru jsou zde plánovány další významné liniové stavby jako je výstavba paralelní letištní dráhy, různé MÚK a v neposlední řadě také VRT Podřipsko. Samosprávy si stěžují především, že toto území není koncepčně uchopeno jako krajina určená k životu, ignorují se reálné obtíže zde žijících statisíců obyvatel.

5.25. Umístění dalšího záměru v územní bez jakéhokoliv odborného posouzení variant řešení je nekonceptní a z pohledu obyvatel této oblasti již nepřijatelné. Obec a města KORIDORu D8, z. s. proto – mimo jiné - požadují po příslušných odpovědných pořizovateli (Středočeský a Ústecký kraj) zpracování "Krajinného plánu" - realizované jako participativně projednaná územní studie, která by navrhla koncepční plán pro rozvoj tohoto území, který by byl podkladem pro koordinaci územního rozvoje v oblasti. ZÚR tyto problémy v krajině neřeší. Z pohledu obcí ZÚR především autoritativně umísťují v krajině zátěže pro obce, bez zajištění odpovídajících kompenzací a zlepšení životního prostředí v území. Tento "Krajinný plán" však také prozatím zpracován nebyl. Více o jeho konceptu, viz např: <https://www.KORIDORD8.cz/nase-temata/krajinnyy-plan/>

5.26. Podatel v tomto kontextu oceňuje, že hlavní město Praha a Středočeský kraj zadalo zpracování Územní studie pro oblast OB1 - vazby Prahy na koridor kolem dálnice D8 přes Zdiby až po Novou Ves.4 Hlavními tematickými okruhy územní studie jsou koordinace rozvoje dopravní infrastruktury, koordinace rozvoje technické infrastruktury a koordinace rozvoje zelené infrastruktury. Podatel proto požaduje, aby navrhované zpracování "Krajinného plánu" (realizované jako participativně projednaná Územní studie) bylo s touto studií provázáno, resp. na ni navazovalo.

5.27. Podatel je přesvědčen, že obce mají mít nárok na odpovídající úpravy krajinářské, a kompenzace hlukové či infrastrukturální, tak aby se již nikdy neopakovala situace z výstavby dálnice D8, jejíž zásadní negativa denně zažívají.

Komentář zpracovatele posudku: Součástí záměru je návrh kompenzačních opatření ve formě vegetačních úprav či protihlukových opatření, které reflektují stávající opatření na řešeném úseku dálnice. Bez těchto doprovodných „stavebních objektů“ není možné zkapacitnění dálnice D8 realizovat, jak je ostatně uvedeno i v návrhu podmínek stanoviska.

Ze samotného vyjádření je patrně, že připomínka směřuje na pořizovatele nadřazené územně plánovací dokumentace, pořizovatele zásad územního rozvoje.

Jak již bylo komentováno pod bodem 4.16. tohoto vyjádření, předkládaný záměr jako celek nikterak neomezuje přijetí dalších opatření. Vzhledem k délce projektové přípravy, povolovacích procesů a navazující realizace dopravních staveb (cca deset a více let) však považuje zpracovatel posudku návrh na zkapacitnění dálnice D8 opodstatněný.

Ve vztahu ke zmiňovanému „Krajinnému plánu“ je třeba uvést, že tento dokument nebyl na úrovni Středočeského kraje schválen. Není známá jeho finální podoba ani případná opatření z něj vyplývající. V rámci předmětného procesu EIA proto nelze na tento dokument jakkoliv odkazovat a zavazovat oznamovatele k plnění podmínek, které mohou v být v rozporu s posuzovaným záměrem.

V rámci navazující projektové přípravy standardně dochází k aktualizaci celé řady podkladových materiálů, stejně tak dopravních modelů, které budou zohledňovat aktuální vývoj v dopravním zatížení území. V neposlední řadě bude muset být navrhovaný záměr v souladu s platnou územně plánovací dokumentací v době podání žádosti o povolení záměru. Připravované územní studie či regulační plány tak mohou hrát svou roli při projektové přípravě záměru.

Dílčí závěr B

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o předložení a řádné posouzení hlavních variant Záměru v souladu s námitkami uplatněnými ve zjišťovacím řízení, které měly být vypořádány již v Závěru zjišťovacího řízení a následně také podle bodu 7) Požadavků MŽP v Závěru zjišťovacího řízení, a to ve standardu požadovaném Zákonem EIA, Příloha č. 4, část E a v souladu

se EU Směrnicí EIA. Nestane-li se tak, podatel požaduje vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

5.28. Podatel je rovněž nucen upozornit na to, že s ohledem na nerespektování závazných stanovisek příslušných orgánů a dotčených samosprávných územních celků a dotčené veřejnosti, nejenže se investor Záměru vystavuje riziku prodlužování řízení a vedení soudních sporů, ale také se Česká republika vystavuje riziku sankce pro nesplnění závazných požadavků práva EU. Také lze předpokládat, že financování Záměru nebude možné zajistit z EU fondů. Takový postup státního investora, je podle podatele v rozporu s péčí řádného hospodáře a měl by být prověřen ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu, jehož přezkum podatel zároveň tímto požaduje.

Komentář zpracovatele posudku k požadavku na předložení alternativní varianty posuzovaného záměru je uveden výše, viz komentář pod bodem 5.7. tohoto vyjádření.

Upozornění na riziko prodlužování řízení, vedení soudních sporů apod. je adresováno přímo oznamovateli, zpracovateli posudku toto nepřísluší hodnotit, jelikož toto není předmětem procesu EIA.

6. Kompenzační protihluková opatření

„Vypořádání“ požadavků na protihlukové opatření navýšením hlukových limitů

6.1. Podatel, resp. jeho obyvatelé, jsou obtěžováni hlukem při provozu z dálnice D8 již nyní a rozhodně se neztotožňují s uvedenými informacemi: „Světová zdravotnická organizace se však v současnosti přiklonila k názoru, že obtěžování je spíše otázkou komfortu než zdravotní ukazatel, a proto se již považuje obtěžování pouze za pomocný doplňkový faktor.“

6.2. Sama Dokumentace Záměru rovněž výše uvedené tvrzení sama popírá a upozorňuje na závažné dopady na veřejné zdraví obyvatel při nadměrném hlukovém zatížení:

Celkové hladiny hluku lze nejvýše porovnat s prahovými hodnotami hlukové expozice stanovenými na základě epidemiologických studií pro ty účinky hluku, které se dnes považují za dostatečně prokázané. Na uvedený záměr lze vztáhnout následující účinky se stanovenými mezními hodnotami:

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| • Pocity obtěžování | mezní hodnota L_{dvn} = 42 dB, |
| • Učení, paměť | mezní hodnota L_{Aeq} = 50 dB, |

230/406 Dokumentace EIA podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění



- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| • Subjektivně udávaný zdravotní stav | mezní hodnota L_{dvn} = 50 dB, |
| • Hypertenze | mezní hodnota L_{dvn} = 50 dB, |
| • Ischemická choroba srdeční | mezní hodnota L_{dvn} = 50 dB, |
| • Subj. udávané rušení spánku | mezní hodnota L_n = 42 dB. |

6.3. Přesto, protihlukové opatření jsou v Dokumentaci Záměru navrhovány na nové, navýšené limity dle Nařízení vlády č. 433/2022 Sb., účinné od 1. 7. 2023 – viz str. 107 Dokumentace Záměru:

Jednotlivé PHS byly navrženy na splnění níže uvedeného hygienického limitu, který vyplývá z novelizovaného znění NV 272/2011 Sb. pro modernizaci nebo zkapacitnění pozemní komunikace. Podrobný popis, na základě, kterého byly navrženy hygienické limity pro tento záměr, je uveden v hlukové studii a v kap. D.I.3 (výsledné stanovení hygienických limitů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví):

- pro den od 6:00 do 22:00 hod $L_{Aeq,T} = 68$ dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod $L_{Aeq,T} = 58$ dB

6.4. V tomto kontextu považuje podatel „vypořádání“ formou „akceptování“ vyjádření Krajské hygienické stanice za zavádějící. Připomínka nebyla „plně akceptována“, jak je tvrzeno, ale potřeba ji vypořádat zmizela s navýšením hlukových limitů na 68 dB, hlukové opatření eliminující hluk nad 60 dB již není nutné vůbec provádět:

1	Požaduje posoudit záměr dle zákona EIA. Požaduje přepracování hlukové studie, ve které je dle názoru KHS navržen chybně hygienický limit hluku pro denní dobu ve výši 65 dB s odkazem na § 12, odst. 6, věta třetí nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.	Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. V rámci prací na Dokumentaci EIA byla provedena aktualizace hlukové studie (viz příloha č. 2 EIA), jejíž výstupy byly následně do Dokumentace promítnuty (viz kap. B.III.4, C.2.2, D.I.3 a D.IV). Návrh hygienického limitu pro EIA byl proveden dle novely č. 433/2022 Sb., s účinností od 1.7.2023 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.. Tuto novelu bylo nutné zohlednit, neboť její obsah má vliv na posuzovaný záměr a návrh hygienických limitů.
2	Dříve provedená akustická posouzení navrhuje protihluková opatření na hygienický limit 60/55 dB (den/noc). V případě povolení provozu na dálnici D8 v úseku 0,7-9,0 km ze dne 29.1.2020 (č. j. KHSSC 67728/2019), vydaného KHS, byl tento limit pro návrh protihlukových opatření potvrzen. Již zrealizovaná protihluková stěna u obce Úžice byla koncipována na dodržení hygienického limitu 60/50 dB pro den/noc. S ohledem na tyto skutečnosti má výhrady k použití	Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. Návrh hygienického limitu pro EIA byl proveden dle novely č. 433/2022 Sb., s účinností od 1.7.2023 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.. Tuto novelu bylo nutné zohlednit, neboť její obsah má vliv na posuzovaný záměr a návrh hygienických limitů. Na základě této skutečnosti byla zpracována aktualizace hlukové studie (viz příloha č. 2), jejíž výstupy byly promítnuty do Dokumentace EIA (viz kap. B.III.4, C.2.2, D.I.3 a D.IV). Nové protihlukové stěny byly navrženy v nové poloze, respektují šestipruhové uspořádání, byly

9



Č.	Připomínka	Způsob vypořádání
	korekce +5 dB dle výše uvedeného nařízení vlády, použití této korekce není v hlukové studii nijak doloženo ani vysvětleno.	navrženy tak, aby vyhověly i pro intenzity dopravy předpokládané v roce 2052, respektují požadavky novely č. 433/2022 Sb.

6.5. Realizaci Záměru přitom mají - údajně - předcházet následující protihluková opatření – str. 17 Dokumentace Záměru:

1) Protihluková opatření

Níže uvedené PHS jsou nebo budou realizovány na stávající uspořádání dálnice 2+2 jízdní pruhy. Po jejím zkapacitnění budou polohově posunuty a dimenzovány na návrhový stav.

- **D8 PHS Úžice, exit 9:** Realizováno v roce 2020. Zástavba obce Úžice je ochráněna před hlukem emitovaným na dálnici D8 stávající protihlukovou stěnou umístěnou v pravé krajnici pravého jízdního pásu. Nová PHS je umístěna ve vzdálenosti 1,0 m od líce svodidla (1,5 m od hrany zpevnění). Výška PHS je 5 m.
- **D8 PHS Vepřek:** V projektové přípravě (Záměr projektu), předpoklad realizace 2023. Protihluková opatření na mostních konstrukcích a náspu podél dálnice D8 v zájmovém území sídla Vepřek a nejbližšího okolí. Na mostním objektu D8-020 bude výška PHS 4,0 m. Na mostě D8-021 bude výška PHS 3,5 m.
- **D8 PHS Všeštiny:** Realizováno v roce 2022. Je navržena protihluková stěna v délce 1636 m s proměnnou výškou 4,5 až 5,0 m v obci Všeštiny. PHS je navržena jako jednostranná. Stávající PHS bude vybourána a nahrazena novou stěnou.
- **D8 PHS Klíčany:** Dle požadavku krajské hygienické stanice (č.j. KHSSC 67728/2019 ze dne 29.1.2020) budou nahrazeny stávající PHS, které již neplní svou funkci. Předpoklad realizace je v roce 2024.
- **D8 PHS Panenské Břežany:** Dle požadavku krajské hygienické stanice (č.j. KHSSC 67728/2019 ze dne 29.1.2020) budou nahrazeny stávající PHS, které již neplní svou funkci. Předpoklad realizace je v roce 2024.

6.6. Podatel se proto ptá, zda to mají být skutečné reálné protihlukové opatření na původní limity nebo se tyto opatření budou „realizovat“ s tím, že se ty původní (i tak nedostatečné) protihluková opatření odstraní a nové již „nebudou nutné“ – kvůli navýšeným hlukovým limitům dle Nařízení vlády č. 433/2022 Sb. Pokud ano, považuje podatel zpracování Dokumentace Záměru za zavádějící.

Dílčí závěr C

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o zajištění řádných protihlukových opatření na původní limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění před novelizací provedenou nařízením vlády č. 433/2022 Sb., nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Hygienické limity uvedené v dokumentaci EIA, resp. hlukové studii zohledňují aktuálně platnou legislativu. Nad rámec požadavků nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je navrhováno zachování rozsahu stávajících protihlukových opatření, které jsou uvedeny v citovaném přehledu.

Požadavek na zachování stávajícího rozsahu protihlukových opatření považuje zpracovatel posudku za zásadní, proto je tento požadavek zohledněn v návrhu stanoviska EIA. Tím je zajištěno, že zkapacitněním dálnice D8 nemůže nastat „teoretická“ situace, kdy při rozšíření dálnice nebude část protihlukových opatření obnovena.

Požadavek na doplnění protihlukových opatření na neplatné limity je irelevantní.

7. Nepřezkoumatelnost hlukové studie

Odborné vyjádření k hlukové studii

7.1. Výsledky hlukové studie vychází z více než 3 roky starých protokolů o měření hluku, ale neobsahují žádný způsob „validace“ vstupů. Mimo to legislativně by neměly být výsledky měření starší než 9 měsíců.

7.2. V hlukové studii nejsou uvedeny mapy hlukových pásem, což je zásadní záležitostí pro mj. plánování využití okolí dálnice D8 v budoucnosti.

7.3. Další nesrovnalosti hlukové studie jsou popsány v Akustickém posudku způsobu řešení hlukové zátěže v dokumentu EIA D8 ZDIBY – NOVÁ VES, ZKAPACITNĚNÍ (příloha 02_Hluková

studie, a příloha 06_Měření_hluku) evid. č. 23-096-JDS ze dne 6. 11. 2023 zpracovanou Ing. Josefem Drahotou ze zkušební laboratoře č. 1065 akreditovanou ČIA. Viz PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K HLUKOVÉ STUDII.

Komentář zpracovatele posudku: V hlukové studii je uvedeno, že model byl verifikován na základě údajů převzatých z měření.

V odst. 5 § 20 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je uvedeno:

*(5) Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona (č. 258/2000 Sb.) se považuje navýšení větší než 2 dB ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona. **Akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první.***

Legislativní požadavek na měření hluku ne starších 9 měsíců se týká případů, kdy je tímto měřením prokazováno plnění příslušných hygienických limitů, např. pro potřeby povolení stavby bytového či rodinného domu, kolaudace stavby apod. Tento požadavek není uplatňován v rámci verifikace výpočtového modelu. Jedná se o špatnou interpretaci informací uvedených v nařízení vlády. Využití předložených protokolů z měření hluku v rámci procesu EIA je v pořádku.

Uvedení hlukových pásem s návazností na plánované využití území je opravdu záležitostí územního plánování, jak je uvedeno v připomínce, nikoliv záměru zkapacitnění dálnice D8. Součástí předkládaného záměru není návrh změny využití území v okolí dálnice. Při tom hluková pásma jsou patrná z grafických příloh hlukové studie, hluková studie tak dává jasnou představu o případné potřebě protihlukových opatření v dnes nezastavěném území. Pro potřeby procesu posuzování je grafická prezentace výsledků modelového výpočtu plně dostačující.

Komentář k akustickému posudku je uveden na konci tohoto vyjádření.

Zavádějící vyhodnocení hlukové zátěže obyvatel

7.4. Rovněž podatel upozorňuje na to, že negativní vliv Záměru na hlukové zatížení obyvatelstva a důvody pro jeho nerealizaci prokazuje sama Dokumentace Záměru. Počet obyvatel fakticky dotčených nadměrnou hlukovou zátěží – nad 50 dB přes den a nad 40 dB v noci je v aktivní variantě vyšší o několik stovek, reálně však spíše tisícovek obyvatel než by tomu bylo v nulové variantě (!!!) – tj. při nerealizaci Záměru (za odpovídající dopravní zátěže). Hluková studie však srovnává čistě jen zatížení hlukem nad 68/58 dB dle nařízení vlády 433/2022 Sb.

7.5. Nicméně počty obyvatel jsou v Dokumentaci silně podhodnocené – s ohledem na to, že vychází čistě jen z registrovaných trvalých pobytů, které v tomto regionu neodpovídají skutečnosti – lidi si nechávají registrovaný trvalý pobyt v Praze – kvůli školám, zdravotnictví a parkování – viz str. 230 Dokumentace Záměru:

Tabulka 83: Odhad celkového počtu obyvatel exponovaných nočnímu hluku v jednotlivých variantách

Noční hlukové hladiny Ln (dB)								
Varianta	Počty obyvatel							Celkem
	≤40	40-45	45-50	50-55	55-60	60-65	>65	
Stávající 2020	7 857	6 342	4 255	1 199	150	10	0	19 813
Nulová 2032	7 143	5 712	5 729	1 175	54	0	0	19 813
Aktivní 2032	6 964	5 287	6 105	1 420	37	0	0	19 813
Aktivní minus nulová	-179	-425	376	245	-17	0	0	0
Nulová 2052	6 876	5 286	6 096	1 473	82	0	0	19 813
Aktivní 2052	6 734	5 077	6 230	1 644	128	0	0	19 813
Aktivní minus nulová	-142	-209	134	171	46	0	0	0

Zdroj: Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Zambojová M., 2023)

7.6. Podatel proto považuje vyhodnocení v tabulce 84 a násl. Dokumentace Záměru za silně zavádějící. Tzv. nulová varianta – nerealizace Záměru je totiž i z pohledu nepřesného akustického posouzení Dokumentace Záměru pro dotčené obyvatele příznivější, rozhodně se nejedná o vliv „rovnocenný“, jak je uvedeno v Dokumentaci Záměru, které ale bere v potaz jen extrémní zátěž nad 68/58 dB hluku. Ano, v těchto extrémních hlukových zátěžích není velký rozdíl ve variantě nulové a aktivní, taková zátěž je však obecně velmi výjimečná.

7.6. Podatel proto považuje vyhodnocení v tabulce 84 a násl. Dokumentace Záměru za silně zavádějící. Tzv. nulová varianta – nerealizace Záměru je totiž i z pohledu nepřesného akustického posouzení Dokumentace Záměru pro dotčené obyvatele příznivější, rozhodně se nejedná o vliv „rovnocenný“, jak je uvedeno v Dokumentaci Záměru, které ale bere v potaz jen extrémní zátěž nad 68/58 dB hluku. Ano, v těchto extrémních hlukových zátěžích není velký rozdíl ve variantě nulové a aktivní, taková zátěž je však obecně velmi výjimečná.

Komentář zpracovatele posudku: Jak je uvedeno v příslušné tabulce, jedná se o „odhad“ celkového počtu obyvatel. Je zřejmé, že skutečný počet obyvatel se může lišit, do jaké míry je to způsobeno nenahlášením skutečného trvalého bydliště je spekulativní. V rámci hodnocení zdravotních rizik se vycházelo z relevantních podkladů v době zpracování této odborné přílohy.

Závěry uvedené v dokumentaci odpovídají závěrům přílohy Posouzení vlivů na veřejné zdraví, kterou zpracovala držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví uděleného Ministerstvem zdravotnictví ČR.

Dílčí závěr D

Podatel tímto trvá na vypořádání všech připomínek, které jsou popsány v posudku uvedeném jako PŘÍLOHA 1 – ODBORNÉ VYJÁDRĚNÍ K HLUKOVÉ STUDII a řádné posouzení vlivu na dotčené obyvatele v reálných počtech a od hladiny 50/40 dB nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Dílčí komentář je uveden výše. V rámci návrhu stanoviska je požadována aktualizace hlukové i rozptylové studie i dopravního modelu, který tvoří základní podklad pro modelové výpočty a současně aktualizace posouzení vlivů na veřejné zdraví obyvatel - viz podmínky pro fázi příprav záměru.

8. Nezohlednění vlivu záměru na chráněné vnitřní prostory staveb

8.1. Podatel rovněž upozorňuje na neřešení problematiky dodržování limitů uvnitř chráněných prostor staveb. Dokumentace Záměru a hluková studie plně vychází z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění novelizace provedené nařízením vlády č. 433/2022 s účinností od 1. 7. 2023, kterým došlo k zásadnímu navýšení hlukových limitů. Tato novela nařízení vlády byla napadena návrhem 23 senátorů na jeho zrušení u Ústavního soudu. Ústavní soud ve věci ještě nerozhodl, řízení probíhá. Nicméně, pokud by nařízení vlády č. 433/2022 podle návrhu senátorů zrušil, byla by předložená hlukové studie zcela bezpředmětná.

8.2. Kromě jiných důvodů, senátoři v návrhu na zrušení nařízení vlády č. 433/2022 namítají, že navýšením vnějších limitů hluku novela principiálně narušila princip ochrany v těch nejcitlivějších místech – v chráněných vnitřních prostorech staveb s obytnými místnostmi, v pobytových místnostech ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytných místnostech ve všech stavbách a zdravotnických zařízeních.

8.3. Podle § 30 odst. 1 Zákona o veřejném zdraví totiž platí: „Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby.“

8.4. Vzhledem k tomu, že např. dle normy ČSN 730532 lze vnitřní limity staveb dodržet pouze do vnější hlučnosti 60/50 dB, tj. podle limitu hluku před touto novelou, nelze podle příslušného nařízení vlády již zajistit dodržení ve výše uvedených chráněných vnitřních prostorech staveb. U limitů tuto hranici překračujících dodržení vnitřních limitů nelze zajistit bez provedení dodatečných ochranných a kompenzačních opatření.

8.5. Hluková studie ani Dokumentace Záměru jako celek problém zajištění faktického dodržování příslušných hlukových limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb v souvislosti s navýšením vnější hlukových limitů (a tomu odpovídající povolené hlukové zátěži) nijak neřeší, ani se tímto problémem nijak, ani okrajově, nezabývá. To je však v rozporu s cílem a smyslem posouzení vlivu na životní prostředí. Do území se tak umísťuje nový zdroj hluku, jehož vliv na chráněné vnitřní prostory staveb nebyl nijak zohledněn.

8.6. Obecně, podatel v této souvislosti musí konstatovat, že má velmi negativní zkušenosti s realizací protihlukových opatření ze strany ŘSD jako investora Záměru, i tam, kde protihlukové opatření již v minulosti nařízeny byly. Přes četné protesty obyvatel, petice, a jednání s ŘSD se členským obcím KORIDORU D8, z. s., několik let až desetiletí nepovedlo prosadit výstavbu protihlukových stěn, požadovaných v souvislosti s umístěním dálnice D8. Konkrétně, doposud nebyly realizovány rozšíření protihlukových stěn kolem dálnice D8 v následujících členských obcích KORIDOR D8, z. s.: Panenské Břežany, Klíčany, Ledčice, Vepřek, Nová Ves. V obcích Mnetěš a Vražkov k vybudování protihlukových stěn nedošlo vůbec, ačkoliv tato podmínka existuje ve stále platném kolaudačním rozhodnutí.

8.7. Novelizací provedenou nařízením vlády č. 433/2022 se ochrana obyvatel těchto obcí dále komplikuje a ztěžuje. Namísto konstruktivního a komplexního řešení ochrany obyvatel před hlukovou zátěží předkladatel Záměru žádá o souhlas dotčených samospráv s umístěním dalšího extrémně zátěžového prvku do území členských obcí. Jak přitom vyplývá z tohoto vyjádření, znovu se tak děje zcela nekonceptně, bez předložení důvěryhodné odborné analýzy posouzení vlivů na životní prostředí a bez předložení variant řešení Záměru.

8.8. Navíc, tento přístup není ničím jiným než přenosem nákladů na zajištění protihlukových opatření ve vnitřních chráněných prostorech staveb na místní obyvatele, v případě obytných domů

a na podatel, v případě veřejných staveb (školy, školky, zdravotní střediska), či na místní provozovatele odpovídajících služeb občanské vybavenosti.

8.9. Z výše uvedeného vyplývá, že nebyla splněna podmínka č. 3) Požadavků MŽP ze Závěru zjišťovacího řízení, které řádné zajištění protihlukových opatření výslovně požaduje.

Dílčí závěr E

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o řádné posouzení vlivu Záměru na dodržení platných hlukových limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních opatření, které splnění této podmínky ve stavbách na území podatele zajistí, nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Citované znění § 30 odst. 1 zákona o veřejném zdraví reflektuje skutečnost, že ověření plnění hygienických limitů chráněného vnitřního prostoru staveb nelze reálně provádět jinak než provedením měření hluku v konkrétním objektu a současně při absenci zdrojů hluku z užívání tohoto objektu. Plošné vyhodnocení plnění limitu pro chráněný vnitřní prostor staveb jako je tomu u modelového výpočtu pro chráněný venkovní prostor staveb není možné.

Zákon o ochraně veřejného zdraví, který je nadřazen ČSN, proto stanovuje, že pokud je plněn hygienický limit pro dopadající zvukovou vlnu (chráněný venkovní prostor stavby), jsou logicky zajištěny podmínky pro to, aby byl splněn i hygienický limit pro chráněný vnitřní prostor stavby.

Nařízení vlády č. 433/2022 Sb. je stále platným předpisem, dokumentace, resp. posouzení hlukové zátěže je tak zpracováno korektním způsobem. Jak již bylo uvedeno, v návrhu stanoviska je vyžadováno zachování rozsahu protihlukových opatření min. ve stávajícím rozsahu. Stejně tak je vyžadována aktualizace hlukové studie, která bude zohledňovat platné předpisy v době jejího zpracování - viz podmínka č. 5.

9. NEPŘEZKOUMATELNÉ POSOUZENÍ IMISNÍCH LIMITŮ

9.1. V Dokumentaci Záměru je uvedeno následující vyhodnocení imisní situace v okolí Záměru:

„Po kvantitativní stránce dle provedených výpočtů nedojde v důsledku zvýšení imisních koncentrací prachových částic PM10 a PM2,5 k významnému snížení počtu dní s onemocněním u celé exponované populace. Tak např. počet dnů s omezenou aktivitou v důsledku nemocnosti připadající na vrub znečištění ovzduší prachovými částicemi PM2,5 se vlivem posuzovaného záměru dle teoretického výpočtu sníží z 20669 na 20245 až 20616 dnů za rok, tedy o 17 až 53 dnů na 19783 exponovaných. V přepočtu na jednoho obyvatele se jedná o snížení o nejvýše 0,003 dne za rok na jednoho obyvatele. Pokud by však v řešené lokalitě byly průměrné roční imisní koncentrace PM2,5 na úrovni imisního limitu zvýšil by se počet dnů s omezenou aktivitou na 26499 dnů, tj. o 5830 dnů za rok. V přepočtu na 19783 obyvatel by to znamenalo navýšení o 0,3 dne na jednoho obyvatele za rok. Toto dokládá, že imisní limity nepředstavují bezpečnou ochranu veřejného zdraví, ale je třeba je chápat jako jakousi v současné době společensky přijatelnou míru rizika.“

9.2. Podatel s tímto vyhodnocením nesouhlasí a nepřijde mu možné ani logické. Vzhledem k tomu, že Záměr se již nyní nachází v oblasti se zhoršenými imisními limity, nelze předpokládat, že by vlivem Záměru nedošlo k jejich zhoršení.

9.3. Rozptylová studie připisuje snížení emisí, i přes zvýšení intenzity dopravy, zlepšení (zvýšení) plynulosti dopravy díky zvýšení kapacity dálnice. Tato úvaha není přezkoumatelná, protože rozptylová studie obsahuje pouze souhrnné údaje o počtech vozidel a emisích za oba

směry, a neuvádí stupně plynulosti dopravy, ani emise v každém směru. Ke zvýšení plynulosti dopravy bude docházet spíše tehdy, když je předmětný úsek limitující z hlediska reálné kapacity a určuje průjezdnost celé trasy.

9.4. Naopak v případě, kdy limitující je úsek, který se nachází, ve směru jízdy, za předmětným (hodnoceným) úsekem, lze očekávat, že k tvorbě kolon bude docházet i nadále, avšak emise v předmětném úseku budou zvýšeny, protože kolona bude zabírat vždy všechny dostupné jízdní pruhy, tj. z původních dvou pruhů rozšířena na pruhy tři.

9.5. Jak již bylo uvedeno výše, i rozptylová studie připouští, že kromě navýšení intenzity dopravy, ke kterému by došlo nezávisle na realizaci záměru, dojde k navýšení intenzity dopravy rovněž dopravní indukci, přičemž částečně se bude jednat o přesun dopravy z paralelních komunikací. Zde je nutno poznamenat, že navyšování kapacity radiálních komunikací ve směru do Prahy logicky povede k navýšení intenzity dopravy na území hl. m. Prahy, což je oblast, ve které je již nyní silniční síť jako celek přetížena, a další navyšování intenzity dopravy logicky povede ke snížení plynulosti dopravy, a ke zvýšení emisí jak v důsledku vyššího počtu vozidel, tak v důsledku snížené plynulosti dopravy, na území Prahy.

9.6. Posouzení provedené rozptylovou studií je tak nedostatečné, v rozporu s podmínkou 1 Požadavků MŽP.

Dílčí závěr F

Podatel trvá na řádném posouzení imisní situace vlivem Záměru nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: V kap. 3.2.2 rozptylové studie je uveden způsob stanovení primárních emisí i resuspenze částic včetně dalších veličin pro jejich výpočet: „Rychlost dopravního proudu byla zadána 130 km/h, plynulost 1 (volný tok) až 2 (ustálený provoz) v souladu s TP 219.“

Především jsou však modelové výpočty rozptylové studie prováděny na straně bezpečnosti, jelikož při stanovení primárních emisí byla použita dynamická skladba vozového parku na úrovni roku 2020, a to pro modelové výpočty roku 2032 i roku 2052.

Pro úplnost lze dodat, že podatel v tvrzení, že záměr se nachází v oblasti se zhoršenými imisními limity, vychází z informací uvedených v dokumentaci EIA v době jejího zpracování. Na základě pětiletých průměrných imisních koncentrací v letech 2019 až 2023, které zveřejnil ČHMÚ ve čtvercové síti 1 x 1 km v listopadu 2024, není v současné době průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu na území Středočeského kraje v blízkosti dálnice D8 překračována. Nejvyšší dosahovaná hodnota je 0,9 ng/m³ (imisní limit je stanoven ve výši 1 ng/m³). Ostatní imisní limity jsou plněny s velkou rezervou. V území je rovněž patrný (stejně jako na většině území ČR) klesající trend imisního zatížení - viz kap. 3.6. rozptylové studie.

Výsledky rozptylové studie jsou korektní, v rámci návrhu stanoviska je však požadována její aktualizace (podmínka 2), včetně uvedení všech vstupních parametrů výpočtu. Ke stanovení imisního pozadí lokality bude samozřejmě využito aktuálně platných pětiletých průměrných koncentrací.

10. Zcela chybějící reálný návrh kompenzačních opatření

10.1. Přestože umístěním Záměru prokazatelně dojde k navýšení hluku a emisí, které nikdy nebyly řádně v území kompenzovány, pro eliminaci těchto negativních dopadů Záměru nejsou v Dokumentaci Záměru navrženy žádné eliminační ani kompenzační opatření. Takový návrh nejde racionálně komunikovat s veřejností, což činí Záměr reálně neprosaditelným. Je také v rozporu s podmínkou 3) Požadavků MŽP.

Koncept kompenzačních opatření podle EU Směrnice EIA

10.2. Podatelé přitom upozorňují, že koncept „kompenzačních opatření“, který se vyskytuje v Dokumentaci Záměru (podobně jako tomu bylo v jiných dokumentacích EIA) se zcela míjí systematické a hlavnímu smyslu těchto opatření.

10.3. Tato „kompenzační opatření“ totiž pole systematiky dle Výkladu Evropské Komise EUS Směrnice EIA vůbec patří mezi opatření směřující ke zmírnění negativních vlivů. Kompenzační opatření mají za účel kompenzovat neodvratitelné zhoršení životního prostředí, není-li jiná varianta řešení, a to např. formou uzavření dohody o narovnání s postiženými obyvateli či samosprávami nebo prostřednictvím finanční kompenzace, blíže, viz systematiku zde:

Box 34: Types of Mitigation Measures	
Type of measure	How it works
Measures to prevent	Impact avoidance by: <ul style="list-style-type: none"> ■ Changing means or techniques, not undertaking certain Projects or components that could result in adverse impacts. ■ Changing the site, avoiding areas that are environmentally sensitive. ■ Putting in place preventative measures to stop adverse effects from occurring.
Measures to reduce	Impact minimisation by: <ul style="list-style-type: none"> ■ Scaling down or relocating the Project. ■ Redesign elements of the Project. ■ Using a different technology. ■ Taking supplementary measures to reduce the impacts either at the source or at the receptor (such as noise barriers, waste gas treatment, type of road surface).
Measures to offset	Offset or compensate for residual adverse impacts that cannot be avoided or further reduced in one area with improvements elsewhere with: <ul style="list-style-type: none"> ■ Site remediation / rehabilitation / restoration. ■ Resettlement. ■ Monetary compensation.

Dílní závěr G

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o řádné a komplexní posouzení všech negativních vlivů jak stávajícího stavu dálnice D8, tak Záměru a návrh funkčních a prokazatelně realizovatelných kompenzačních opatření, které splnění této podmínky zajistí; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Závěry hlukové i rozptylové studie jsou ve vztahu k platné legislativě České republiky korektní.

Příslušné hygienické limity budou po realizaci záměru při zachování navrhovaných protihlukových stěn plněny v celém hodnoceném území vyjma jediného objektu, jehož ochrana bude řešena individuálně.

V případě imisních limitů hodnocených znečišťujících látek jsou vyjma benzo(a)pyrenu tyto limity plněny v celém hodnoceném území. Z obrázku 5.1. rozptylové studie, který mapuje imisní pozadí pětiletých průměrů pro benzo(a)pyren, je patrné, že vyšších koncentrací je dosahováno v zastavěném území obcí, nikoliv v trase dálnice D8. To je způsobeno vlivem lokálních topenišť (nedokonalé spalování fosilních paliv), které jsou zcela rozhodujícím zdrojem emisí benzo(a)pyrenu na území České republiky. Vypočtený příspěvek k imisním koncentracím benzo(a)pyrenu je ve vztahu k imisnímu limitu nízký.

Kompenzační opatření za účelem kompenzovat neodvratitelné zhoršení životního prostředí, jak uvádí podatel, nejsou vyžadována. To však neznamená, že v rámci záměru nejsou navrhována žádná opatření - viz podmínky návrhu stanoviska, které se stávají pro navazující řízení pro záměr závaznými.

11. Nesplnění požadavků MŽP a dotčených samospráv na posouzení společně se záměrem VRT Podřipsko

11.1. Dokumentace Záměru se řádně nevypořádala s požadavky samospráv na posouzení Záměru společně se záměrem VRT Podřipsko. Plánovaná VRT Podřipsko a dálnice D8 mají být vedeny v souběhu přes 35 km. V připomínkách k oznámení EIA samosprávy vznesly mj. připomínku, resp. požadavek na zapracování do dokumentace EIA „...posouzení a zohlednění synergických a kumulativních efektů hlukové, emisní a prachové zátěže rozšířené D8 a plánované VRT zejména v částech Vepřek a Nová Ves.“ A dále: „...posouzení kumulativního vlivu mostu dálnic D8 a mostu VRT na průchod povodně..., a dále: „Posouzení dálnice v synergii s VRT jako krajinnotvorných prvků, vypracování krajinného plánu a realizace navržených opatření v rámci stavby.“

11.2. V Závěru zjišťovacího byly v Požadavcích MŽP zahrnuty podmínky č. 1), 5) a 7), vyžadující totéž. K vypořádání těchto Požadavků MŽP však nedošlo. V příloze č. 17 Dokumentace EIA (Vypořádání připomínek) je sice uvedeno k připomínce č. 2 obce Nová Ves.: „Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. Kumulativní vlivy byly vyhodnoceny v rámci všech složek životního prostředí, tedy i u témat hluku a ovzduší (viz kap. D.I.2 a D.I.3).“ Jedná se však o „akceptaci“ čistě formální (slovní) bez praktického provedení v Dokumentaci Záměru. To není vypořádání vyjádření v souladu se Zákonem EIA. Požadavky MŽP tak splněny nebyly.

11.3. Na základě mnoha negativních zkušeností dotčených obcí a jejich obyvatel s dosavadním provozem na dálnici D8 a prosazováním záměru zkapacitnění této dálnice, zjevně v důsledku indukce dopravy a vzniku skladových areálů a v neposlední míře s prosazováním záměru vysokorychlostní trati VRT Praha – Drážďany, podatel proto znovu zdůrazňuje, že trvá na tom, aby Požadavky MŽP byly plně vypořádány v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 Zákona EIA. Tj. aby v Dokumentaci Záměru byly uvedeny co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí, včetně adekvátního vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ve standardu dle Zákona EIA. K tomuto tématu také viz níže.

11.4. Nad rámec chybějícího posouzení současně se záměrem VRT chybí i obecné posouzení kumulativních a synergických vlivů s jinými záměry. Dálnice D8 již ve stávající podobě je pro obyvatele velkou zátěží, především z důvodů vysokého hlukového zatížení. Je navrhována do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy nebo nadlimitních hodnot imisních částic.

11.5. Záměr bude mít významné kumulativní a synergické vlivy s již provozovanými či plánovanými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, z důvodu významné kumulace dopravního zatížení (nákladní silniční a individuální automobilovou dopravou a železniční dopravou) v lokalitě.

11.6. Podle ustanovení § 2 Zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

11.7. Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že posouzení

kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.

11.8. V kapitole B.I.4. jsou popsány pouze plánované záměry. To je nedostatečné. Je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to i s existujícími (provozovanými) záměry.

11.9. Co se týče plánovaných záměrů, kap. B.I.4. ve vztahu ke kumulaci vlivů záměru, který je předmětem posouzení, se záměrem VRT Praha - Drážďany, uvádí pouze opět slovní popis záměru, bez provedení posouzení: „Nové železniční spojení Praha – Drážďany: Záměrem je novostavba vysokorychlostní železniční tratě z Prahy do Drážďan pro vlaky osobní dopravy. Uvedení záměru do provozu je předpokládáno v roce 2031. Pro stavbu je vymezený koridor v ZÚR D201.“

11.10. Rovněž, z Dokumentace Záměru není zřejmé, jak přesně byly v Dokumentaci uvedené provozy posouzeny. Např. zda byly vyhodnoceny vlivy záměru se stávajícím provozem lomu Čenkov, resp. rozšířením obalovny COLAS CZ, a.s., Čenkov. Ve kterém došlo ke změně typu obalovny z AMMANN GLOBAL 160 na AMMANN Uniglobe 240. Tím se mění kapacita výrobního zařízení na 240 tun směsi za hodinu, z původních 160 tun, což je další významná zátěž v dotčeném území. Dle informací v Dokumentaci Záměru lze přitom předpokládat, že lom resp. obalovna budou patřit mezi lokální dodavatele.

11.11. Záměr koridoru VRT Praha – Drážďany je popsán v dalších kapitolách, a to následujícím způsobem:

D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

VRT Praha – Drážďany (VRT Podřipsko): Jde o novostavbu vysokorychlostní tratě, ta se k tělesu dálnice přibližuje pouze na území obcí Zlosyň, Všestudy a Nová Ves (nejblíže v obci Všestudy cca 200 m daleko). Pro tento záměr je v současné době stanovený pouze koridor ZÚR a hypotetická osa dle studie proveditelnosti (Správa železnic a.s., 2020). Záměr prozatím není v území přesně osazen směrově ani výškově, což jsou hlavní kritéria pro to, aby mohla být provedena kvantifikace produkovaných emisí/imisí. Na úrovni stávajícího poznání však lze konstatovat, že záměr typu VRT nebude produkovat žádné emise, neboť se bude jednat o plně elektrifikovanou trať. Ze studie proveditelnosti následně vyplývá, že první úsek VRT (tj. VRT Podřipsko) bude určen výhradně pro osobní dopravu, nikoliv nákladní. Proto nebudou vznikat ani žádné emise z provozu nákladních vlaků.

D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky (vibrace, záření, světelné znečištění)

VRT Praha – Drážďany (VRT Podřipsko): Jde o novostavbu vysokorychlostní tratě, ta se k tělesu dálnice přibližuje pouze na území obcí Zlosyň, Všestudy a Nová Ves (nejblíže v obci Všestudy cca 200 m daleko). Pro tento záměr je v současné době stanovený pouze koridor ZÚR a hypotetická osa dle studie proveditelnosti (Správa železnic a.s., 2020). Záměr prozatím není v území přesně osazen směrově ani výškově, což jsou hlavní kritéria pro to, aby mohla být provedena kvantifikace vlivů na akustickou situaci v území. Na úrovni stávajícího poznání lze konstatovat, že záměr typu VRT bude produkovat akustickou emisi, která nesmí překročit hygienický limit pro železniční stavby. Během projektové přípravy VRT tak bude nutné zajistit ochranu nejbližší obytné zástavby před drážním hlukem. V citlivých úsecích u Všestud a Vepřku tato Dokumentace EIA navrhuje PHS, jako ochranu před hlukem z dálnice.

D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

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 už nyní zadržovány v retenčních nádržích 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 (podrobněji viz vodohospodářská studie – příloha č. 13 EIA). Zkapacitnění dálnice D8 v současné době neuvažuje s odvodněním do Postřižínského potoka, proto nebude docházet k navýšování průtoků v potoce vlivem nárůstu zpevněných ploch komunikace. Nicméně kapacitní možnosti zbývajících vodotečí bude nutné v dalších fázích projektu prověřit. Dálnice D8 nijak neovlivní nakládání se srážkovými vodami z přílehlých objektů, to spadá do kompetence vlastníka těchto staveb. Záměr prochází přes záplavové území Q100 včetně aktivní zóny řeky Vltavy a Bakovského potoka (mosty D8-019 a D8-021). Jediným známým záměrem, který bude touto lokalitou také procházet, je VRT Praha – Drážďany. Trasa VRT však bude protínat pouze záplavové území Vltavy – VRT bude procházet cca 700 m od dálnice D8 níže po toku řeky. Dle ČSN 72 2130 Projektování mostních objektů platí, že se dimenze mostů navrhuje kromě Q100 také na největší zaznamenaný průtok. Lze proto vyslovit závěr, že pakliže bude realizována varianta Velkorysá spojená s demolicí a opětovnou výstavbou mostu přes Vltavu, budou zohledněny i maximální zaznamenané povodně, což může zlepšit stávající odtokové poměry v území. Ta samá pravidla potombudou platit i pro most na VRT. Ke kumulativnímu zhoršení povodňové situace proto nedojde, naopak lze očekávat zlepšení. Pakliže by byla realizována varianta záměru Úsporná, tak na D8 zůstane zachován stávající stav, pro VRT potombude opět platit výše uvedené.

D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Kumulativní vlivy

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

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 se však předpokládá jako akceptovatelná z hlediska negativních vlivů na krajinu, které budou z hlediska její rázovitosti (ovlivnění zásadních pozitivních hodnot) spíše slabé. Záměr VTR však bude podléhat vlastnímu procesu EIA, a tedy dojde k podrobnému vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz a další složky životního prostředí až v této projekční fázi.

D.IV.1 Fáze přípravy

Vzájemně koordinovat projektovou přípravu zkapacitnění dálnice D8 a VRT Podřipsko s cílem maximální minimalizace vlivů na životní prostředí z provozu obou staveb. Zejména na úseku ochrany obyvatelstva před hlukem a emisemi/imisemi, ochrany krajinného rázu, ochrany území před povodněmi, zajištění migrační propustnosti území apod.

V hlukové studii, která je přílohou dokumentace EIA, žádné posouzení VRT Podřipsko ve smyslu hodnocení kumulativních a synergických vlivů se záměrem zkapacitnění dálnice D8 obsaženo není.

V rozptylové studii, která je přílohou dokumentace EIA, je uvedeno cit: „Jako jediný připravovaný záměr, který může ovlivnit dálnici D8, byl identifikován projekt letiště Vodochody

a navazující MÚK Odolena Voda, primárně sloužící k jeho napojení na dálnici D8. Přestože jeho realizace je aktuálně nejasná, byl prověřen vliv nárůstu intenzit dopravy na dálnici D8.“

11.12. Z výše uvedeného je zřejmé, že kromě slovního popisu nedošlo k žádnému posouzení kumulativních a synergických vlivů Záměru zkapacitnění dálnice D8 se záměrem VRT Podřipsko z hlediska hlukového a imisního zatížení, tedy u škodlivin, kde lze očekávat nejvyšší míru kumulace.

Dílčí závěr H

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o řádné posouzení synergických a kumulativních vlivů, a to ve standardu požadovaném Zákonem EIA. Nestane-li se tak, podatel požaduje vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Je důležité si uvědomit, že záměr VRT Praha – Drážďany je zcela novou liniovou stavbou v širším území. V době zpracování dokumentace EIA a zahájení procesu posuzování nebyl záměr VRT Praha – Drážďany v takové fázi projektové přípravy, aby bylo možné provést vyhodnocení kumulativních vlivů na všechny složky životního prostředí. Přesto se dokumentace EIA záměru věnuje, jak je ostatně uvedeno i v citovaných pasážích dokumentace.

Vyhodnocení kumulativních vlivů nemusí být vždy jen modelovým výpočtem, často postačí zdůvodnění, proč se kumulace těchto záměrů neočekává, což je v dokumentaci EIA uvedeno. Např. kumulativní hodnocení imisního zatížení provozu dálnice D8 a elektrifikované VRT je zcela irrelevantní. Stejně tak jsou komentovány vlivy na hlukovou situaci, povodňové stavy či krajinný ráz.

V rámci procesu posuzování záměru zkapacitnění dálnice D8 je zřejmá návaznost na stávající trasu dálnice D8 s jasnou představou o umístění a možných vlivech záměru. Případné kumulativní hodnocení vysokorychlostní tratě s dálnicí D8 bude předmětem procesu posuzování pro záměr VRT Praha - Drážďany, která do území vstupuje „jako druhá“. Přesto je požadavek na vzájemnou koordinaci záměru zkapacitnění dálnice D8 a VRT Praha - Drážďany je zanesen do návrhu podmínek stanoviska - viz podmínka č. 27 návrhu stanoviska.

Dále je zřejmé, že provoz zmiňovaného lomu Čenkov včetně obalovny COLAS CZ, a.s. je ve své podstatě zhodnocen již ve stávajícím dopravním zatížení, ve stávajícím imisním pozadí lokality apod. S těmito podkladovými materiály poté pracuje rozptylové i hluková studie. Nehledě na záměr zkapacitnění dálnice tyto provozy dodávají materiál na stavby již dnes a související dopravní zatížení se tak ani využitím těchto provozů při realizaci záměru zkapacitnění dálnice D8 nebude významně měnit.

Kumulativní hodnocení provozu lomu Čenkov, obalovny a záměru zkapacitnění dálnice D8 je stejně jako provoz mnoha jiných průmyslových a komerčních areálů zohledněn v podkladových materiálech dopravní prognózy. Dopravní prognóza je pak byla jedním z hlavních podkladů pro modelové vyhodnocení hlukového a imisního zatížení území. Souhrnně lze uvést, že podrobnější komentář k výše uvedeným lokálním provozům není pro potřeby procesu posuzování záměru zkapacitnění dálnice D8 rozhodující.

12. Nepřezkoumatelnost vodohospodářského řešení

12.1. Dokumentace Záměru popisuje 10 dešťových usazovacích nádrží odvádějících srážkové vody, 4 z nich nejsou dostatečně kapacitní na regulovaný odtok dle ČSN. U dvou nádrží nevychází doba prázdnění na 24 h dle TNV 75 9011. Kapacitu nedostatečně dimenzovaných nádrží je nutné přepočítat případně nebo doplnit o další dešťové nádrže.

12.2. V dokumentaci si vzájemně odporuje stanovení velikosti redukováných odvodňovaných ploch, které jsou stěžejní pro dimenzování retenčních nádrží.

12.3. Názvy jednotlivých objektů uvedených v příloze č. 13 – vodohospodářské studie nesouhlasí s názvy objektů v situacích ve výkresové části.

12.4. Ve vodohospodářské studii není v hydrotechnických výpočtech posouzena kapacita recipientů na odtocích z retenčních nádrží. Ve výpočtech je posouzena pouze kapacita kanalizace na přítoku do retenčních nádrží, jde o hrubou vadu. Obzvlášť je nutno řešit kapacity navazujících recipientů, příp. i opatření na těchto vodotečích.

12.5. Veškeré výpočty jsou provedeny pouze na dvouletou srážku a dokumentace vůbec neřeší scénář a návrhový stav, který v retenčních prvcích a vodotečích nastane při překročení návrhové srážky. Což je nutné řešit s ohledem na extrémní navýšení odvodňovaných ploch záměru.

12.6. Z hlediska povodňových průtoků jsou na dálnici D8 v rámci řešeného úseku kritická místa pod mostem D8-19 a D8-21, které překonávají vodní tok Vltava a Bakovský potok před nátokem do vodního toku Vltava. Z historických povodní 2002 a 2013 se ukázala jejich kapacita jako nedostatečná a docházelo ke vzdouvání vody ve směru proti toku. U obou variant by mělo dojít k návrhu úprav mostních objektů tak, aby byla zvýšena kapacita objektů na průtoky Q100 nebo na největší známou povodeň v souladu s ČSN 73 6201 již v rámci posuzování vlivů na životní prostředí EIA.

12.7. V Dokumentaci Záměru zcela absentuje kumulativní posouzení možných povodňových stavů se záměrem vysokorychlostní trati Praha – Drážďany (Podřipsko) výslovně uvedené jako podmínka 5) Požadavků MŽP.

12.8. Navíc, podatel upozorňuje, že kumulativní posouzení rozšíření dálnice D8 a vysokorychlostní trati je nutné dopracovat nejen pro povodí Vltavy, ale pro všechny další povrchové toky.

12.9. Další nesrovnalosti ve vodohospodářském řešení jsou popsány v odborném vyjádření znalce zpracovaném Ing. Petrem Formánkem, znalcem v oboru projektování – spec. vodohospodářské stavby. Uvedeném jako PŘÍLOHA 2 - VODOHOSPODÁŘSKÉ POSOUZENÍ.

Dílní závěr CH

Podatel trvá na vypořádání všech připomínek, které jsou v tomto posudku popsány. Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o reálné odborné vodohospodářského řešení v souladu s Podmínkou 5) Požadavků MŽP a v souladu s připomínkami uvedenými v PŘÍLOZE.

Komentář zpracovatele posudku: Již v úvodu vodohospodářské studie je uvedeno, že byla zpracována jako odborný podklad pro proces EIA. Je zřejmé, že výstupy studie budou dále upřesňovány v rámci navazujících stupňů projektové dokumentace, což je zcela standardní.

V rámci návrhu stanoviska jsou zohledněny podmínky týkající se oblastní, na které je ve vyjádření upozorňováno, především se pak jedná o skutečnost, že realizaci záměru nesmí dojít ke zvýšení stávajícího odtoku srážkových vod do vod povrchových, resp. k negativnímu ovlivnění povodňového ohrožení zájmového území - viz podmínky stanoviska pro ochranu vod.

13. Nesoulad dokumentace záměru se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

13.1. Záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje pouze od MÚK Zdiby po MÚK Úžice. Trasa od MÚK Úžice po MÚK Nová Ves není v ZÚR stanovena. Záměr je předkládán bez řádného posouzení jeho umístění v ZÚR, což je v rozporu se Zákonem EIA.

Dílní závěr I

Podatel požaduje vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru pro nesoulad se ZÚR.

Komentář zpracovatele posudku: Informace o nesouladu se ZUR v části od MÚK Úžice po MÚK Nová Ves vyplývá rovněž z dokumentace EIA ze souhrnného komentáře uvedeného v části H.1: „Záměr není územně stabilizován formou koridoru v platných ZÚR Středočeského kraje ve znění aktualizací č. 1 a 2. Záměr je v kolizi s územním plánem obce Panenské Břežany. Záměr je v souladu (resp. není v rozporu) s územními plány obcí Sedlec, Klecany, Klíčany, Odolena Voda, Postřizín, Kozomín, Úžice, Zlosyň, Všestudy, Nová Ves.“

Ve vyjádření není uvedeno na základě jakého právního předpisu by toto mělo být překážkou pro předmětný proces posuzování. Posuzování záměrů, které dosud nejsou v souladu se ZUR, není v rozporu se zákonem. Je však zřejmé, že pro zahájení navazujícího řízení a následnou realizaci musí být záměr v souladu s územně plánovací dokumentací. Oznamovatel si je této skutečnosti evidentně vědom.

14. Nepřezkoumatelnost navrhovaných opatření v době výstavby záměru

14.1. V rozporu s Požadavky MŽP a požadavky dotčených samospráv, není blíže specifikováno období provádění stavebních prací. V Dokumentaci Záměru je např. jen obecně uvedeno, že „dovoz stavebního materiálu na stavbu bude možné zajistit pomocí drážní dopravy, pakliže bude vyhodnoceno, že je tento způsob dopravy pro realizaci stavby efektivní.“ Při výpočtech intenzit se však se železnicí vůbec nepočítá (!). Návrh opatření v průběhu stavby je velmi obecný, nekonkrétní a není řádně vyhodnocen.

14.2. Dopravní zátěž přitom nebude malá, viz např. jen odvoz vytěžené zeminy:

Z technické studie vyplynuly základní bilance výměr, které jsou uvedené v B.II.3. V rámci EIA byl proveden orientační přepočtení na nákladní automobily, které budou příslušné kubatury převážet. Pro výpočty počtu nákladních automobilů je počítáno s vozy 6x6 s nástavbou třístranně sklopné korby. Objem korby je uvažován 9 m³ a nosnost je 16 300 kg nákladu. Výsledný počet jízd je 108 862 nákladních automobilů, po přepočtu se bude jednat o intenzitu staveništní dopravy cca 15,5 vozů za hodinu. Jde o průměrnou hodnotu vztahenou na celou délku zkapacitňované dálnice, konečný pohyb vozů za hodinu se může lišit podle typu stavebních prací a úseku dálnice, tj. může být vyšší nebo nižší, popř. i žádný nebo nahodilý.

14.3. V rozporu s Požadavky MŽP, podmínka č. 2), a výslovné požadavky dotčených samospráv, není blíže naplánováno provádění stavebních prací, v Dokumentaci Záměru je uvedeno jen jakési slovní cvičení – odkaz na to, že je „možné“ předpokládat, že lze využít železnici pro přepravu těžkého stavebního materiálu, odpadu a těžké techniky, je však zcela nedostatečné:

Ke každému zařízení staveniště, pakliže nebude možné využít stávající cestní síť, budou přivedeny vlastní stavební komunikace dočasného charakteru napojené na nejbližší páteřní dopravní síť. Tou jsou silnice I. – III. třídy a také samotná dálnice D8, která bude z části sloužit i jako zařízení staveniště v jednom jízdním pásu, kde budou probíhat stavební práce. Tento jízdní pás bude sloužit současně i pro potřeby staveništní dopravy včetně rozvozu stavebního materiálu, což napomůže minimalizaci zátěže souvisejících komunikací v blízkém okolí.

Je možné také předpokládat, že dovoz stavebního materiálu na stavbu bude možné zajistit pomocí drážní dopravy, a to do nejbližších železničních stanic či zastávek, pakliže bude vyhodnoceno, že je tento způsob dopravy pro realizaci stavby efektivní. Záměr kříží celkově dvě železniční tratě, přičemž u Úžice v těsné blízkosti D8 se na trati nacházejí odstavné koleje potenciálně vhodné pro vykládku/nakládku stavebního materiálu.

14.4. Dopravní zátěž přitom nebude malá (pozn. při výpočtech se se železnicí vůbec nepočítá):

Z technické studie vyplynuly základní bilance výměr, které jsou uvedené v B.II.3. V rámci EIA byl proveden orientační přepoččet na nákladní automobily, které budou příslušné kubatury převážet. Pro výpočty počtu nákladních automobilů je počítáno s vozy 6x6 s nástavbou třístranně sklopné korby. Objem korby je uvažován 9 m³ a nosnost je 16 300 kg nákladu. Výsledný počet jízd je 108 862 nákladních automobilů, po přepočtu se bude jednat o intenzitu staveništní dopravy cca 15,5 vozů za hodinu. Jde o průměrnou hodnotu vztaženou na celou délku zkapacitňované dálnice, konečný pohyb vozů za hodinu se může lišit podle typu stavebních prací a úseku dálnice, tj. může být vyšší anebo nižší, popř. i žádný nebo nahodilý.

14.5. Návrh opatření v průběhu stavby je přitom v Dokumentaci Záměru velmi obecný, nekonkrétní.

Dílčí závěr J

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o reálné posouzení dopravních intenzit a zátěže po dobu výstavby Záměru s ohledem na jejich skutečné budování a návrh konkrétních, funkčních a prokazatelně realizovatelných opatření, které zajistí eliminaci negativních dopadů na výši platných hlukových a imisních limitů a podmínění výstavby Záměru, včetně vybudování příslušných protihlukových opatření; nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Dokumentace popisuje období výstavby záměru ve všech relevantních kapitolách, např. v kap. B.II.6. v části „Nároky na dopravní infrastrukturu“, v kap. B.III.1. v části „Ovzduší“ či kap. B.III.4. v části „Hluk a vibrace“.

Zdroje znečištění ovzduší během výstavby jsou podrobněji popisovány v kap. 3.2.1.1. rozptylové studie. Hluk v období výstavby je podrobně vyhodnocen v kap. 4.2. hlukové studie.

Na základě informací uvedených v dokumentaci a odborných přílohách dokumentace zpracovatel posudku konstatuje, že se podmínce č. 2 ZZŘ, která zní „Věnovat pozornost eventuálním vlivům záměru v období výstavby.“, byla splněna.

Se způsobem vyhodnocení vlivů výstavby záměru i dílčími závěry k této oblasti se zpracovatel posudku ztotožňuje. Uvedené informace odpovídají úrovni poznání v době probíhajícího procesu posuzování. Podrobnější hodnocení je možné provést v rámci navazujícího stupně projektové dokumentaci při znalosti podrobného harmonogramu výstavby (dle požadavků podmínky č. 5 stanoviska).

15. Nepřezkoumatelnost návrhu nakládání s odpady

15.1. Dokumentace Záměru uvádí: „V rámci stavby vznikne cca 234 000 m³ přebytečných zemin. Přebytky zeminy, které nebudou moci být využity v rámci stavby, budou odváženy na skládku nebo k terénním úpravám v blízkém okolí.“ Podle zákona o odpadech může být tato vytěžená zemina použita stavebníkem (zhotovitelem) na jiné jím realizované stavbě, ve stejném čase (např. terénních úpravách a pod). Při takovémto použití není použitá zemina odpadem. Stejně tak není zemina odpadem, pokud bude naplňovat definici vedlejšího produktu. (Podle § 8 zákona o odpadech. Vznik v rámci stavební činnosti je možné brát jako součást stavební výroby.) Zemina, jako vedlejší produkt, může být v okamžiku vzniku předána jinému stavebníkovi na jinou stavbu. Pokud dochází k výše uvedeným přesunům zeminy pro terénní úpravy, pak je potřeba ohlášení podle stavebního zákona, případně vydání územního rozhodnutí a informování správního orgánu o obou stavbách.

15.2. Pro uvedené nakládání s výkopovou zeminou je potřeba mít řešení promyšlené včas. Je nutné si alespoň ověřit možnosti využití zeminy např. pro rekultivaci vytěžených těžebních prostor blízkého okolí a počítat s nutností projektu na takovouto rekultivaci.

15.3. Vzhledem k tomu, že u objemu 234 000 m³ přebytečné vytěžené neznečištěné zeminy se jedná o cca 40 000 nákladních automobilů o nosnosti 9 tun je nutné konkretizovat místa, kam bude zemina odvážena a posoudit tuto skutečnost z hlediska dopravního, hlukového a emisního zatížení.

Dílčí závěr K

Podatel proto požaduje doplnění Dokumentace Záměru o reálné odborné posouzení nakládání s odpady nebo vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Z bilance zemin je patrné, že vznikne poměrně velké množství přebytků zemin, které budou odváženy mimo stavbu. Tato informace je v dokumentaci uvedena. Stejně tak je v dokumentaci v kap. B.II.6. uveden odhad množství staveništní dopravy jako celku.

Ve fázi procesu posuzování, který je prováděn v předstihu několika let od fáze realizace, nelze predikovat konkrétní umístění přebytečné zeminy. Stejně tak nelze predikovat, zda bude moci být zemina využita pro rekultivaci vytěžených těžebních prostor.

Tyto otázky budou specifikovány v rámci navazujících řízení.

16. Bariérový efekt komunikace

16.1. Dokumentace Záměru uvádí, že již v současné době představuje hodnocený úsek dálnice velmi významnou migrační bariéru. Od 0 km po 10,5 km neexistuje žádná migrační trasa. Migrační studie tento fakt pouze konstatuje:

B1, km 6,5 – 7,0: Méně významná migrační trasa mezi lesními porosty západně od Odolené Vody. Migrační trasa byla identifikována na základě četných střetů na silnici II/608, přes dálnici D8 z důvodu špatné prostupnosti migrační trasa nepokračuje B2, km 8,0 – 8,5: Méně významná migrační trasa v polní krajině. Migrační trasa byla identifikována na základě četných střetů na silnici II/608, přes dálnici D8 z důvodu nulové prostupnosti migrační trasa nepokračuje

16.2. Již při výstavbě dálnice D8 došlo k přerušení přirozeného migračního koridoru zvěře. Na severovýchodní straně dálnice D8 mezi Odolenou Vodou a Úžicemi jsou v terénu zaznamenána stáda vysoké zvěře, která nemohou migrovat dále do údolí Vltavy (další významnou migrační bariérou bude v budoucnu VRT, která může migrační trasu rovněž zcela přerušit).

16.3. Podatel tímto žádá, aby byly doplněny další migrační koridory, jako součást územního systému ekologické stability a to například ekodukt ve Velkém háji, který je navržen v územní plánu Odoleny Vody jako lokální biokoridor a další místa pro obnovu přirozených migračních tras.

Komentář zpracovatele posudku: V rámci migrační studie byla mapována migrační prostupnost hodnocení komunikace. Mezi navržené opatření patří především realizace nového migračního objektu, ekoduktu v km 12,2. U ostatních migračních profilů jsou navrhována optimalizační opatření pro zvýšení funkčnosti migračních objektů.

Především realizace ekoduktu je pro navazující řízení závazná, optimalizace dalších opatření lze očekávat v rámci navazující projektové přípravy - viz podmínky stanoviska pro ochranu přírody a krajiny.

17. Požadavek na propustnost území pro pěší a cyklisty

17.1. Podatel požaduje, aby byly prověřeny resp. znovuobnoveny komunikace a polní/lesní cesty, které byly výstavbou dálnice přerušeny. U většiny obcí dojde ke zhoršení propustnosti krajiny kvůli plánované výstavbě VRT, což je další důvod pro zlepšení prostupnosti území pro pěší a cyklisty v celé délce záměru ve vazbě na konkrétních potřebách dotčeného území.

Komentář zpracovatele posudku: Obecně je při realizaci každé dopravní stavby řešeno zachování přístupu na okolní pozemky. V případě záměru zkapacitnění dálnice je toto v podrobnosti technické studie doloženo. Stávající nadchody či podchody nad/pod dálnicí zůstanou zachovány. U problémových lokalit dochází k doplnění stezek pro pěší či cyklisty - např. v rámci MÚK Úžice, podchodu v Panenských Břežanech, či v případě chybějící lávky pro pěší na mostě přes Vltavu.

Záměr tak základní potřeby dotčeného území respektuje. Na základě navrženého technického řešení se očekává zlepšení prostupnosti území pro obyvatele (zaneseno do podmínky č. 26 návrhu stanoviska).

18. Kácení dřevin

18.1. Dokumentace uvádí: Rozsah kácení při realizaci záměru bude zhruba 31 ha. Vegetační bariéry eliminují šíření negativních jevů převážně fyzikální nebo chemické povahy a jejich důsledků, a tím přispívají ke zlepšení obytnosti a hygienické úrovně daných území a k celkovému zkvalitnění životního prostředí. Nově založené vegetační bariéry jsou faktorem pozitivně ovlivňujícím hygienickou kvalitu prostředí, zároveň se mohou stát přírodní a krajinnou hodnotou území. V případě kácení musí být rovnou stanoveny plochy náhradní výsadby a posouzeny schopnosti vegetační bariéry nové výsadby.

Komentář zpracovatele posudku: Návrh náhradní výsadby bude předmětem navazujícího stupně projektové dokumentace. Za náhradní výsadbu lze považovat vegetační úpravy ve vazbě na dálnici. Požadavky na návrh vegetačních úprav je součástí návrhu stanoviska EIA - viz podmínka č. 25.

19. Oplocení záměru

19.1. Dokumentace Záměru uvádí: Dálnice D8 je již ve stávajícím uspořádání 2+2 opatřena v úseku mezi Zdiby a Novou Vsí oplocením. Byť zkapacitněním na 3+3 jízdní pruhy pravděpodobně dojde k jeho odstranění, tak lze odůvodněně předpokládat, že bude založeno oplocení nové. Tímto opatřením se podstatně sníží rizika mortality živočichů při překonávání tělesa dálnice, resp. migrační prostupnost bude pro živočichy usměrněna do míst s propustky či mostky. Nicméně ho zcela nevyloučí a pravděpodobně bude docházet k úhynu některých živočichů. Negativní dopad na živočichy může také nastat vlivem šíření hluku či světelného znečištění v noční době, a to např. rušením (zejména u savců a ptáků).

19.2. Podatel požaduje, aby v případě vydání souhlasného rozhodnutí EIA byla podmínka na oplocení celé trasy, aby nemohlo dojít k žádnému střetu se zvěří.

Komentář zpracovatele posudku: Oplocení tělesa dálnice je dnes její standardní součástí, přesto je tento požadavek zohledněn v návrhu stanoviska jako opatření proti středu s živočichy (podmínky č. 21 a 62).

20. Rekonstrukce objízdných komunikací

20.1. Vzhledem k tomu, že výstavbou záměru vznikne dojde k navýšení dopravy na komunikacích nižších tříd, přes které budou stavba zásobována, požaduje podatel, aby v případě vydání souhlasného rozhodnutí EIA byla podmínka na rekonstrukce resp. úpravy povrchu vozovky, která bude stavebními pracemi na hlavní trase dálnice D8 poškozena.

Komentář zpracovatele posudku: Požadavek je zohledněn v podmínce č. 54 týkající se navrácení poškozených pozemních komunikací do původního stavu.

21. Neprokázání povolení odnětí ze ZPF

21.1. Podle Dokumentace Záměru má Záměr zabrat až 1,1 mil. m² zemědělské půdy. Povolení odnětí ze ZPF předloženo nebylo.

Katastrální území	Celkový trvalý zábor (m ²)	Trvalý zábor (m ²) ostatní plochy	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Trvalý zábor PUPFL (m ²)
Katastrální území	Celkový trvalý zábor (m ²)	Trvalý zábor (m ²) ostatní plochy	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Trvalý zábor PUPFL (m ²)

Tabulka 22: Předpokládané nároky na trvalé zábory ZPF podle tříd ochrany ZPF

Třída ochrany ZPF	Trvalý zábor ZPF (m ²)	Podíl z trvalého záboru ZPF (%)
I.	24 538	13,82
II.	36 185	20,41
III.	18 697	10,55
IV.	35 223	19,90
V.	62 662	35,32

12	Z hlediska ochrany ZPF upozorňuje, že je třeba respektovat nezastavitelnost kvalitních zemědělských půd, zejména pak zařazených v I. a II. třídě ochrany ZPF, které lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF.	Připomínka byla plně akceptována a zapracována do Dokumentace EIA. V rámci Dokumentace EIA byla provedena kvantifikace záboru ZPF dle třídy ochrany, vlivy na ZPF byly následovně vyhodnoceny a navrženy k další ochraně (viz kap. B.II, C.2.4, D.I.5 a D.IV). Ochrana ZPF je zajištěna tím, že záměr plně respektuje současné směrové vedení dálnice D8.
----	---	---

21.2. Předkládání Dokumentace Záměru bez zajištění odpovídajícího – alespoň příslibu, či závazného stanoviska – potvrzující možnost vynětí potřebné půdy ze ZPF, je nekonceptní a nevhodné. Bude-li vynětí ze ZPF zamítnuto, byl celý proces zbytečný.

Komentář zpracovatele posudku: Povolení odnětí ze ZPF bude součástí environmentálního jednotného stanoviska, které se vydává k projektové dokumentaci pro navazující řízení. Požadavek na příslib odnětí ZPF není ve fázi procesu posuzování relevantní. V rámci doručených vyjádření k záměru se žádný z orgánů ochrany životního prostředí proti plánovanému vynětí ze ZPF nevymezil.

22. Závěr

22.1. S ohledem na výše uvedené dílčí závěry A - K podatel požaduje:

(i) Doplnění Dokumentace Záměru o řádné, odborné a důvěryhodné posouzení vlivu Záměru na životní prostředí; nebo

(ii) Vydání nesouhlasného stanoviska k Záměru.

22.2. S ohledem na nízkou kvalitu odborného posouzení Dokumentace Záměru a nerespektování Závěrů zjišťovacího řízení a Požadavků MŽP (včetně tam požadovaného vypořádání vyjádření dotčených samospráv), předložení Dokumentace Záměru v rozporu se ZÚR a bez zajištění alespoň potvrzení možnosti vynětí ze ZPF, pokládá podatel minimálně za nevhodné a žádá proto prověření postupu ŘSD ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu.

Komentář zpracovatele posudku: V závěru vyjádření jsou sumarizovány hlavní připomínky podatele s požadavkem na vydání nesouhlasného stanoviska. K tomu zpracovatel posudku uvádí, že jednotlivé připomínky podatele byly komentovány v předchozích bodech tohoto vyjádření.

Dokumentaci včetně odborných příloh považuje zpracovatel posudku oproti podateli za řádnou, odbornou a důvěryhodnou a k doplnění dokumentaci či vydání nesouhlasného závazného stanoviska nespátřuje závažné důvody.

Dílčí připomínky či relevantní požadavky byly zahrnuty do návrhu stanoviska EIA. Při respektování podmínek návrhu stanoviska lze připomínky podatele považovat za řádně vypořádané. Ze strany zpracovatele posudku je proto navrhováno vydání souhlasného závazného stanoviska.

Požadavek podatele na alespoň potvrzení možnosti vynětí ze ZPF není ve fázi procesu posuzování relevantní, jedná se o podklad pro navazující řízení. Požadavek na prověření postupu ŘSD ze strany nejvyššího kontrolního úřadu je v rámci procesu posuzování zcela irelevantní.

Příloha č.1 vyjádření Obce Sedlec ze dne 16.11.2023 - Akustický posudek způsobu řešení hlukové zátěže v dokumentu EIA (dále jen akustický posudek)

Komentář zpracovatele posudku: V akustickém posudku je připomínkováno hned několik oblastí týkající se hlukové studie a souvisejících protokolů z měření hluku. Souhrnně jsou tyto oblasti uvedeny a komentovány níže:

Výše použitých hygienických limitů - viz komentář k vyjádření obce Sedle k Dílčímu závěru C. Hygienické limity uvedené v dokumentaci EIA, resp. hlukové studii zohledňují aktuálně platnou legislativu. Stejně tak tomu bude i v rámci navazujících řízení. Pro úplnost lze dodat, že vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze k záměru zkapacitnění dálnice D8 je souhlasné.

Stáří protokolů z měření hluku - viz komentář k vyjádření obce Sedle k bodu 7. Legislativní požadavek na měření hluku ne starších 9 měsíců se týká případů, kdy je tímto měřením prokazováno plnění příslušných hygienických limitů, např. pro potřeby povolení stavby bytového či rodinného domu, kolaudace stavby apod. Tento požadavek není uplatňován v rámci verifikace výpočtového modelu. Jedná se o špatnou interpretaci informací uvedených v nařízení vlády. Využití předložených protokolů z měření hluku v rámci procesu EIA je v pořádku.

Účelové jednání společnosti PUDIS - jedná se o tvrzení, které není v rámci akustického posudku nijak podloženo. Proto nepřísluší zpracovateli posudku toto jakkoliv komentovat.

Použitá metodika výpočtu - česká legislativa nemá závazně stanovenou metodiku pro modelové výpočty akustické zátěže. Metodika RLS 90 je standardně používána. Připomínky k neuvedení některých specifik, např. útlumu lesních porostů, koeficientu odrazu, max. rychlosti nákladních vozidel apod. automaticky neznamená, že modelový výpočet byl nevhodně nastaven. V hlukové studii je uvedeno, že došlo k verifikaci na základě údajů z měření hluku. Byť toto není více komentováno, je zřejmé, že zpracovatel si správnost modelového výpočtu ověřil.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je potřeba srozumitelnost odborných příloh přiblížit i veřejnosti, proto je zjednodušení popisu ze strany zpracovatele hlukové studie v této fázi projektové přípravy akceptovatelné.

V návrhu stanoviska je v podmínce 5 požadována aktualizace hlukové studie se zaměřením na tyto skutečnosti.

Digitální model terénu - v hlukové studii je jednoznačně uveden zdroj digitálního modelu terénu, kdy v blízkosti dálnice D8 došlo k zpřesnění na základě geodetického zaměření. Podélný profil komunikací pak samozřejmě odpovídá navrhovanému řešení, kdy jsou 3D podklady pro vytvoření 3D tělesa komunikace předávány ze strany projektantů.

Správné zadání 3D modelu hraje klíčovou roli pro správnou interpretaci výsledků, z předložené hlukové studie je zřejmé, že modelové výpočty jsou korektní.

Intenzity dopravy - V kap. 3.2. hlukové studie je kromě citované pasáže dále uvedeno:

„A dále bylo pro potřeby hlukového výpočtu a posouzení vlivu na zdraví (HIA) provedeno členění na denní (6-18 hod.), večerní (18-22 hod.) a noční (22-6 hod.) dobu (vozidla z kategorie LNV byla rozdělena do kategorií osobní automobily (OA) a nákladní automobily (NA), v poměru dle Přílohy C Manuálu 2018 [6]).“

Informace uvedená v akustickém posudku, že „pro přepočítání LNV byla použita příloha C“ tak pouze uvádí skutečnost, která je v hlukové studii řádně uvedena. Navíc není pravdou, že příloha C slouží pouze pro přepočítání „českého sčítání dopravy pro potřeby metodiky CNOSSOS“. Tato část Manuálu 2018 se aplikuje vždy, pokud jsou hlavním vstupem výsledky, resp. členění dopravy dle Celostátního sčítání dopravy. Rozdělení lehké nákladní dopravy na osobní a nákladní dopravy je provedeno korektně.

Výpočet bez uvažování vlivu terénu - Porovnání grafických výstupů hlukové studie a příkladu „sestaveného kolegou Ing. Šnajdrem“ pouze poukazuje na odlišné pojetí vykreslování izofon, kdy v případě hlukové studie zkapacitnění dálnice D8 jsou tyto izoliny vyhlazeny. Při detailnějším prozkoumání jednotlivých grafických příloh je patrné, že terén byl v rámci modelových výpočtů hlukové studie jednoznačně zohledněn.

Posouzení protokolů o měření hluku - Legislativní požadavek na měření hluku ne starších 9 měsíců se týká případů, kdy je tímto měřením prokazováno plnění příslušných hygienických limitů, např. pro potřeby povolení stavby bytového či rodinného domu, kolaudace stavby apod. Tento požadavek není uplatňován v rámci verifikace výpočtového modelu. Jedná se o špatnou interpretaci informací uvedených v nařízení vlády. Využití předložených protokolů z měření hluku v rámci procesu EIA je v pořádku. (viz komentář výše a současně komentář k vyjádření obce Sedlec k bodu 7.)

Další připomínky se týkají popisu umístění jednotlivých měřících míst, stanovení zbytkového hluku, atmosférických podmínek, výčtu použitých přístrojů a použitých korekcí. K tomu zpracovatel posudku souhrnně uvádí, že tyto nedostatky nepovažuje za natolik zásadní, aby mohl být „posuzovaný protokol a v něm publikované výsledky odmítnuty“.

Jak již bylo uvedeno, v návrhu stanoviska je v podmínce 5 požadována aktualizace hlukové studie. Jedním z požadavků je rovněž validace modelového výpočtu na základě provedeného měření hluku.

Ve studii nejsou uvedeny mapy hlukových pásem - v grafických přílohách hlukové studie jsou mapy hlukových pásem á 5 dB uvedeny pro noční dobu, která je z pohledu plnění příslušných hygienických limitů rozhodující. Stejně tak je součástí grafických příloh hlukové studie izofona pro limitní hodnotu ve výši 58 dB. Tyto informace lze zajisté již nyní využít pro případné plánování v okolí dálnice D8. Zpracovateli posudku není zřejmé, jaké další podkladové materiály by v rámci procesu EIA měly být předkládány. Grafická prezentace výsledků působí přehledným dojmem.

Příloha č.2 vyjádření Obce Sedlec ze dne 16.11.2023 - Odborné vyjádření znalce ve věci „Vodohospodářského posouzení části projektové dokumentace EIA, k záměru rozšíření dálnice D8 v úseku Zdiby – Nová Ves“ (dále jen Vodohospodářské posouzení)

Komentář zpracovatele posudku: Ve Vodohospodářském posouzení jsou přehledně shrnuty informace vyplývající z dokumentace jako celku a dále informace z veřejně dostupných zdrojů.

Znalec samozřejmě neměl k dispozici všechny podkladové materiály, přesto ověřil uvedené bilanční výpočty a v několika případech upozorňuje na nesrovnalosti či chyby v návrhu - např. stanovení rozdílné velikosti redukovaných odvodňovaným ploch, použití rozdílného redukčního součinitele, názvosloví apod.

Např. v případě návrhu retenčních nádrží dochází znalec v několika případech ke zjištění, že navrhované retenční objemy nejsou v několika případech dostatečné. Rozdíl v uvedených objemech však není toliko zásadní a je jednoduše řešitelný v rámci navazující projektové přípravy.

Dále je diskutována absence posouzení kapacity recipientů na odtocích z retenčních nádrží. Zde se zpracovatel posudku domnívá, že při respektování základního předpokladu, že regulovaný odtok do recipientu při zkapacitnění dálnice není vyšší než odtok stávající, nemůže ani dojít k jeho negativnímu ovlivnění. Tato posouzení lze ponechat na navazující projektové přípravě, kdy bude nutno respektovat požadavky dotčených orgánů státní správy, mj. Povodí Vltavy jako správce povodí.

Souhrnně lze konstatovat, že i když se jedná o pochybení, která nepřispívají přehlednosti dokumentace, koncepce návrhu vodohospodářských objektů je správná a je zřejmé, že v rámci navazující projektové přípravy bude docházet k dalšímu zpřesnění a tedy i opravě těchto zřejmých nesrovnalostí.

Zpracovatel posudku odborné vyjádření znalce bere na vědomí a na jeho základě stanovuje podmínky pro navazující řízení, které požadují aktualizaci vodohospodářské studie, při respektování základních návrhových parametrů. Tzn., že v rámci zkapacitnění dálnice D8 nesmí dojít k navýšení regulovaného odtoku nad rámec stávajícího povoleného množství. To s sebou nese automaticky potřebu budování retenčních nádrží a dalších opatření zmírňující negativní dopady na povrchové vody.

Stejně tak je požadováno respektování navrhovaných opatření pro zmírnění povodňových stavů, resp. odstranění kritických míst pod mostem D8-19 a D8-21, které překonávají vodní tok Vltava a Bakovský potok před nátokem do vodního toku Vltava. Viz podmínka č. 10.

2.3. Obec Panenské Břežany, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. 1290/23/OU

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Panenské Břežany je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

2.4. Město Odolena Voda, vyjádření ze dne 16.11.2023, č.j. OT-10148/2023 PoK

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření Města Odolena Voda je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

Pro úplnost zpracovatel posudku upozorňuje, že číslování jednotlivých připomínek Města Odolena Voda se oproti vyjádření Obce Sedlec liší. Vynecháno je číslování prvních dvou částí, a sice „1. Rekapitulace řízení“ a „2. Námitky“, dále není ve vyjádření Města Odolena Voda samostatně číslována připomínka „15 Nepřezkoumatelnost návrhu nakládání s odpady“, připomínka „18. Kácení dřevin“ a „22. Závěr“. Číslování jednotlivých připomínek je proto mírně odlišné, text obou vyjádření je však identický.

2.5. Obec Úžice, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. UZIC-641/2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Úžice je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

2.6. Obec Zlosyň, vyjádření ze dne 20.11.2023, zn. ZLS/KOR – 2023/148

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Zlosyň je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

2.7. Obec Nová Ves, vyjádření ze dne 20.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Nová Ves včetně dvou ze tří příloh je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

Příloha č. 3 vyjádření obce Nové Ves zahrnuje odborné vyjádření znalce k části vodohospodářské studie - viz níže.

Příloha č.3 vyjádření Obce Nová Ves ze dne 20.11.2023 - Odborné vyjádření znalce k části „Vodohospodářské studie dokumentace EIA „D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění“

Komentář zpracovatele posudku: Ve odborném vyjádření znalce je řešena část vodohospodářské studie, která se mimo jiné zabývá ohrožením okolního území povodněmi (především ve smyslu vodního toku Vltava) a posouzením dopadů a vlivů řešeného záměru na průchod povodní.

V kap. 2 je stručně uveden obsah navrhovaných opatření v dokumentaci EIA, v kap. 3 je v jednotlivých bodech uvedeno samotné vyjádření znalce s níže uvedeným závěrem:

„Znalec doporučuje vrátit dokumentaci EIA jako vadnou k přepracování a k doplnění (mj. i modelového posouzení vlivu stavby na průběh povodní) a požadovat důsledné vypořádání výše uvedeného vyjádření znalce. Realizace jakékoliv z navrhovaných variant bez řádného posouzení vlivu na průchod povodňových průtoků a bez návrhu kompenzačních opatření by dále zhoršila odtokové poměry v řešeném území a negativně by ovlivnila průběh další velké povodně, což by mohlo způsobit nejen ohrožení obyvatel a navýšení hospodářských škod v území, ale i ohrozit provoz na samotné dálnici D8.“

Obsah připomínek se z větší překrývá s názorem znalce vodohospodářského posouzení (přílohy č. 2 vyjádření).

Zpracovatel posudku předmětné odborné vyjádření znalce bere na vědomí a na jeho základě stanovuje podmínky pro navazující řízení, které požadují aktualizaci vodohospodářské studie a současně posouzení vlivu stavby na průchod povodňových průtoků pomocí povodňového modelu.

Stejně tak je požadováno respektování navrhovaných opatření pro zmírnění povodňových stavů, resp. odstranění kritických míst pod mostem D8-19 a D8-21, které překonávají vodní tok Vltava a Bakovský potok před nátokem do vodního toku Vltava.

Viz podmínka č. 10 návrhu stanoviska.

V.3. Vyjádření odboru Ministerstva životního prostředí

3.1. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření ze dne 16.11.2023, č.j. MZP/2023/820/1851

Navzdory zvýšení intenzity dopravy v čase (což je do značné míry všeobecný trend nezávislý na realizaci záměru) bude díky kombinaci zvýšení plynulosti dopravy a obměně vozového parku docházet v řadě míst u nejbližší obytné zástavby k poklesu vlivu dálnice D8 na imisní situaci posuzovaných znečišťujících látek.

V kapitole 5. Rozptylové studie je provedeno vyhodnocení nutnosti uložení kompenzačních opatření. Jak vyplývá z § 11, odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (dále jen zákon o ochraně ovzduší), vydává Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let. Hodnocený záměr naplňuje podmínku výše uvedené intenzity dopravy v návrhovém období, a navíc prochází zastavěným územím několika obcí. Vzhledem k tomu, bude muset být vydáno závazné stanovisko MŽP dle § 11, odst. 1 zákona o ochraně ovzduší. V hodnoceném území jsou překročeny pětileté průměry koncentrací benzo[a]pyrenu, avšak nejvyšší příspěvek záměru k ročním koncentracím benzo[a]pyrenu není vyšší než 1 % imisního limitu. Z výše uvedeného vyplývá, že v souvislosti s realizací záměru nebude nutné uložení kompenzačních opatření k minimalizaci imisí benzo[a]pyrenu.

V Dokumentaci (v kap. D.IV.) jsou uvedena opatření ke snižování prašnosti v období výstavby záměru. V této souvislosti upozorňujeme také na Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších stavebních činností, ze kterého doporučujeme rovněž vycházet.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření k eliminaci znečišťování ovzduší v období realizace záměru při současném navržení optimálních opatření pro vlastní provoz záměru a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší bude záměr akceptovatelný.

Komentář zpracovatele posudku: MŽP, odbor ochrany ovzduší shrnul základní informace uvedené v dokumentaci.

Při tom od doby vydání předmětného vyjádření MŽP došlo k novele zákona o ochraně ovzduší, která se týká i kompenzačních opatření. V § 11 odst. 4 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší je uvedeno, že pokud by vlivem umístění pozemní komunikace došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 2 písm. b) nebo d) pouze při současném uplatnění opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (dále jen „kompenzační opatření“). Souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 2 písm. d) lze v odůvodněných případech vydat i bez uplatnění kompenzačních opatření, je-li zřejmé, že provoz pozemní komunikace nebo parkoviště by měly pouze zanedbatelný vliv na úroveň znečištění pro danou znečišťující látku.

Na základě výsledků rozptylové studie a výše uvedeného je zřejmé, že kompenzační opatření není nutné navrhovat. Přesto bude požadavek na potřebu kompenzačních opatření standardně prověřen v rámci navazujícího řízení, resp. v rámci aktualizace rozptylové studie, která je zpracovatelem posudku vyžadována.

Opatření k eliminaci prašnosti v období výstavby a další opatření v oblasti ochrany ovzduší jsou v rámci návrhu stanoviska respektována.

V.4. Vyjádření ostatních orgánů

4.1. Obec Zdiby, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. 3692/2023/Zd

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Zdiby je prakticky identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše v kap. V.2. posudku pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

V některých částech je výčet bodů příslušného vyjádření rozšířen. Ve vyjádření obce Zdiby jsou v části 4. „Chybějící zvážení možných alternativních řešení“ za body 4.8. až 4.13. navíc zařazeny body 4.14. a 4.15. uvedené níže. Číslování dalších bodů, které jsou opět identické s vyjádřením obce Sedlec je proto posunuto. Dále jsou zařazeny body 4.19. a 4.20. Tyto rozdílné body ve vyjádření obce Zdiby jsou uvedeny a následně komentovány níže. Nově zařazené body jsou níže zvýrazněny podtržením.

4.14. Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves v kombinaci s dostavbou severní části Pražského okruhu na území hl. města Prahy (zejména D0 518 a 519) a dalšími nežádoucími rozvojovými záměry (skladové a komerční areály podél dálnice, rezidenční satelity závislé na IAD apod.) povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v posuzované oblasti. Dopravní prognóza k roku 2032 uvádí na úsecích D8 MÚK Březiněves – MÚK Zdiby – MÚK Odolena Voda nárůst o cca 63 %, resp. 43 % oproti roku 2020. Po zprovoznění rozšířeného úseku D8 dojde k dalšímu zvýšení dopravních intenzit v severní části pražské aglomerace a v delším časovém horizontu lze očekávat významné negativní dopady na dopravu v Praze v důsledku zvýšení atraktivity dojížděky autem – v důsledku dopravní indukce („kde je kapacita, tam roste doprava“). Rozšířená D8 bude převážně sloužit jako příjezdová komunikace do hl. města, což povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch pro parkování ve městě a navazujícím okolí.

4.15. Na první pohled může vypadat předložený Záměr logicky: poroste doprava, nebude stačit kapacita, je zapotřebí rozšířit v daném úseku dálnici. Avšak tento přístup, který se zaměřuje pouze na „léčení symptomů“, je prokazatelně nesprávný a v delším časovém horizontu dokonce prohlubuje dopravní problémy. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytečné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztržitěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD. Rozšiřování dálnic navíc přiláká více developerů logistických a průmyslových areálů, které mají pro ekonomiku nízkou přidanou hodnotu, zato však negativní dopady na dopravu a životní prostředí. Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe.

4.16. Dokumentace Záměru však nijak nedefinuje cíle a komplexní řešení dopravy v území jako celku. Přitom, dle Politiky územního rozvoje, bod 24, má postup být opačný – výstavba má být podmíněna rozvojem dopravní infrastruktury, ne naopak. Rovněž, dle Dopravní politiky ČR mají být navrhovány a realizovány multimodální druhy dopravních řešení, s ohledem na snižování zatížení životního prostředí a snižování energetické závislosti na fosilních palivech.

4.17. Podatel upozorňuje, že ŘSD jako státní investor, by měl navrhovat v území koncepční změny, být jejich iniciátorem. Podvolení se nekonceptnosti a (ne)plánování dopravních staveb je nejen v rozporu s Politikou územního rozvoje a Dopravní politikou ČR, tj. s avizovanými základními cíli a politiky směřování rozvoje ČR, ale především je – nekonceptní.

4.18. Podatel nepodporuje nijak neregulovanou a nekontrolovanou výstavbu logistických areálů soukromých investorů na svém území a v okolí. Mají-li být budovány, má být nejdříve prokázán zjevný veřejný zájem. Není-li, má se soukromý investor plně podílet na budování čirozšiřování veřejné infrastruktury, potřebné pro napojení soukromého záměru, včetně

případného rozšíření dálnice D8. Pokud by tyto cíle definovány byly, bylo by také možné posoudit, zda pro Záměr, tj. pro zkapacitnění 3 pruhu dálnice D8, skutečně neexistuje žádná jiná varianta dopravního řešení.

4.19. Dopravní prognózy ukazují, že již před realizací záměru dopravní situace v severní části pražské aglomerace bude neudržitelná. Proto je nezbytné přehodnotit některé velké silniční stavby (např. severní část D0) a rozvojové záměry (skladové a komerční areály, výstavba rezidenčních satelitů), nikoliv prosazovat řešení v podobě zkapacitnění dálnice D8 do Prahy. Odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám. Je nejvyšší čas opustit tento zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení.

4.20. Podatel je přesvědčen o tom, že zkapacitnění dálnice D8 pro tranzitní/dálkovou dopravu v celé délce Zdiby – Nová Ves nebude zapotřebí, pokud se realizují aspoň některé z následujících záměrů:

- Aglomerační okruh v parametrech rychlostní komunikace pro nákladní dopravu, který bude sloužit nejen jako tangenciální spojení středočeských měst a obcí, ale i pro dálkové relace mezi D8 a dalšími dálnicemi; nebo tzv.

- Regionální varianta dálnice D0, která by odpovídala žádoucímu polycentrickému rozvoji dálniční sítě v ČR;

Komentář zpracovatele posudku: Jak již bylo uvedeno, vzhledem k délce projektové přípravy, povolovacích procesů a navazující realizace dopravních staveb (cca deset a více let) považuje zpracovatel posudku návrh na zkapacitnění dálnice D8 za opodstatněný. V rámci navazující projektové přípravy bude docházet k aktualizaci celé řady podkladových materiálů, stejně tak dopravních modelů, které budou zohledňovat aktuální vývoj v širším území.

Dílčí závěr 1:

Podatel požaduje doplnění Dokumentace Záměru o jeho řádné zdůvodnění, včetně předložení technické studie, která měla být podkladem pro jeho zpracování. Podatel rovněž požaduje zpracování koncepčního řešení dopravní situace v okolí Prahy, které bude ucelené, polycentrické, moderní a souladné s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje ČR.

Podatel dále požaduje v případě vydání souhlasného stanoviska stanovit závaznou podmínku řádného dobudování a uvedení do provozu Aglomeračního okruhu v parametrech komunikace pro nákladní dopravu viz výše před jakoukoliv realizací Záměru a dále pak závaznou podmínku řádného variantního posouzení dálnice D0 518, 519 v souladu s Dopravní politikou ČR a dalšími koncepčními a strategickými dokumenty a závazky ČR.

Komentář zpracovatele posudku: Vybrané části technické studie, její výkresová část, tvoří přílohu č. 16 Dokumentace EIA. Zpracovatel posudku je názoru, že předpoložené podklady jsou dostatečné pro předmětný proces posuzování. Další informace jsou uvedeny přímo v textové části dokumentace EIA. Předložení kompletních podkladových materiálů, které měl zpracovatel dokumentace EIA k dispozici není a nemůže být relevantní. Komentář zpracovatele posudku k souladu záměru s Dopravní politikou ČR a Politikou územního rozvoje ČR je uveden výše, viz komentář pod bodem 3.20. vyjádření obce Sedlec.

Požadavek na dobudování Aglomeračního okruhu a variantního posouzení dálnice D0 518, 519 není v rámci předmětného procesu posuzování relevantní. Z veřejně dostupných informací je zřejmé, že oznamovatel podniká kroky v projektové přípravě zmiňovaných staveb. V rámci

zkapacitnění dálnice D8 však nelze stanovovat podmínky pro samostatně připravované záměry, které se nacházejí zcela mimo rozsah řešeného území.

Aglomerační okruh, jednotlivé stavby SOKP i posuzovaný záměr lze realizovat i zprovoznit nezávisle na sobě. Při tom každá ze zmiňovaných staveb může být ve vztahu ke zvyšujícímu se dopravnímu zatížení území považována za zcela zásadní stavbu. Provázanost jednotlivých staveb v rámci dílčího stanoviska EIA by mohlo být z hlediska projektové přípravy, realizace i zprovoznění jednotlivých záměrů kontraproduktivní.

Stále však platí, že v rámci navazující projektové přípravy bude aktualizována dopravní prognóza řešeného území při zohlednění plánovaných staveb, které budou v době aktualizace dopravního modelu relevantní - viz podmínka č. 1 stanoviska.

Komentář zpracovatele posudku z Závěru vyjádření: Mírně odlišný je rovněž závěr vyjádření obce Zdiby, avšak stejně jako v případě obce Sedlec se jedná o sumarizaci předchozích připomínek., který byly komentovány výše.

Dokumentaci včetně odborných příloh považuje zpracovatel posudku oproti podateli za řádnou, odbornou a důvěryhodnou a k doplnění dokumentaci či vydání nesouhlasného závazného stanoviska nespatřuje závažné důvody.

Dílčí připomínky či relevantní požadavky byly zahrnuty do návrhu stanoviska EIA. Při respektování podmínek návrhu stanoviska lze připomínky podatele považovat za řádně vypořádané. Ze strany zpracovatele posudku je proto navrhováno vydání souhlasného závazného stanoviska.

4.2. Město Veltrusy, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. MUV-3714/2023/DKy

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření města Veltrusy včetně dvou ze tří příloh je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše v kap. V.2. posudku pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

Komentář k příloze č. 3 vyjádření města Veltrusy zahrnuje odborné vyjádření znalce k části vodohospodářského studie. Identická příloha byla součástí vyjádření obce Nová Ves a je komentována viz výše pod bodem 2.7.

V závěru města Veltrusy je navíc pod bodem 22.3. uvedeno:

22.3 Podatel požaduje prověření resp. přehodnocení rozsahu daného Záměru a nesouhlasí - na základě argumentace v Přílohách 2 a 3) - s jeho celým rozsahem a navrhuje, aby se Záměr prověřil v minimalistické variantě ke stávajícímu Exitu 1 (Líbeznice – Mělník) a v maximalistické variantě k MÚK Úžice (Exit 9). Kromě výše uvedených argumentů si dovoluje podatel ještě uvést - v období rozmanitých kompenzačních opatření, které negativně dopadají např. na nedostatek prostředků ve sféře školské infrastruktury – také důležité ekonomické hledisko, které by mělo u tak velké investice bráno v potaz.

Komentář zpracovatele posudku: Záměr je posuzován v rozsahu, který je řádně popsán v dokumentaci EIA, tj. od MÚK Zdiby po MÚK Nová Ves. Rozsah procesu posuzování oznamovateli nikterak nezakazuje stavbu realizovat po dílčích úsecích, což je ostatně naznačeno i ke konci kapitoly B.1.6., kde jsou popisovány jednotlivé etapy výstavby.

Ekonomické hledisko v rámci procesu EIA relevantní, jedná se však o důležité kritérium pro oznamovatele, které je standardně zohledňováno v rámci projektové přípravy stavby.

4.3. Obec Vraňany (vyjádření bez uvedení data)

Připomínka k imisním limitům

Rozptylová studie popisuje snížení emisí, i přes zvýšení intenzity dopravy, zlepšení (zvýšení) plynulosti dopravy díky zvýšení kapacity dálnice. Tato úvaha není přezkoumatelná, protože rozptylová studie obsahuje pouze souhrnné údaje o počtech vozidel a emisích za oba směry, a neuvádí stupně plynulosti dopravy, ani emise v každém směru. Ke zvýšení plynulosti dopravy bude docházet spíše tehdy, když je předmětný úsek limitující z hlediska reálné kapacity a určuje průjezdnost celé trasy.

Vzhledem k tomu, že záměr se již nyní nachází v oblasti se zhoršenými imisními limity, nelze předpokládat, že by vlivem záměru nedošlo k jejich zhoršení.

Komentář zpracovatele posudku: Jak již bylo uvedeno, modelové výpočty rozptylové studie jsou prováděny na straně bezpečnosti, jelikož při stanovení primárních emisí byla použita dynamická skladba vozového parku na úrovni roku 2020, a to pro modelové výpočty roku 2032 i roku 2052.

Při tom záměr zkapacitnění dálnice D8 je zajisté spojen se zvýšením plynulosti dopravy v porovnání s dálnicí ve stávajícím šířkovém uspořádání a stávající podobě MÚK. Snižující se imisní zátěž v čase byla nepřímo potvrzeno i ve vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší, ve kterém se uvádí:

„Navzdory zvýšení intenzity dopravy v čase (což je do značné míry všeobecný trend nezávislý na realizaci záměru) bude díky kombinaci zvýšení plynulosti dopravy a obměně vozového parku docházet v řadě míst u nejbližší obytné zástavby k poklesu vlivu dálnice D8 na imisní situaci posuzovaných znečišťujících látek.“

Výsledky rozptylové studie považuje zpracovatel posudku za korektní, v rámci návrhu stanoviska je však požadována její aktualizace, včetně uvedení všech vstupních parametrů výpočtu - viz podmínka č. 2.

Připomínka k nedostatečnému zhodnocení kumulativních vlivů

Dálnice D8 je již ve stávající podobě pro obyvatele velkou zátěží, především z důvodů vysokého hlukového zatížení. Je navrhována do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy nebo nadlimitních hodnot imisních částic.

Podle účelu zákona EIA a ustálené soudní judikatury vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.

V kapitole B.I.4. jsou popsány pouze plánované záměry. Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry již provozovanými dokumentace záměru neobsahuje.

Komentář zpracovatele posudku: V rámci procesu posuzování záměru zkapacitnění dálnice D8 je zřejmá návaznost na stávající trasu dálnice D8 s jasnou představou o umístění a možných vlivech záměru.

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru je v dokumentaci v příslušné kapitole uveden výčet dopravních záměrů a záměrů rozvoje území. Realizované stavby jsou předmětem popisu stávajícího stavu a zohledněny např. v dopravním prognóze či v imisním a hlukovém pozadí lokality a netřeba je podrobněji specifikovat.

V připomínce obce Vraňany není uvedeno, které konkrétní záměry nebyly kumulativně posouzeny, a proto nelze tuto připomínku považovat za relevantní.

Připomínka k nepřekoumatelnosti dopravní prognózy

V předložené dopravní prognóze je odhadované naplnění kapacity dálnice D8 do velké míry závislé na tom, zda a jak budou dokončeny a zprovozněny vyjmenované záměry v okolí. Podatel konstatuje, že minimálně např. Letiště Vodochody nebude realizováno, protože v roce 2021 uplynula platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. U ostatních vyjmenovaných záměrů je realizace záměrů uváděných v dokumentaci velmi sporná.

Dopravní prognóza ani dokumentace záměru nijak nezohledňují, zda a jaký vliv na naplnění kapacity D8 mohou mít jiné dopravní opatření, např. omezení rychlosti nebo jiné opatření, jako je zpoplatnění a regulace vjezdu do centra Prahy.

Komentář zpracovatele posudku: Je zřejmé, že výhledové dopravní intenzity jsou do značné míry závislé na realizaci nejen dopravních staveb v širším území. V rámci procesu posuzování je pracováno s předpoklady, které zohledňují projektovou přípravu jednotlivých staveb.

V návrhu stanoviska je požadováno, aby v rámci navazující projektové přípravy byla aktualizována dopravní prognóza řešeného území při zohlednění plánovaných staveb, které budou v době aktualizace dopravního modelu relevantní - viz podmínka č. 1 stanoviska. Pokud dojde k realizaci dopravních opatření, které jsou v připomínce zmiňovány, budou tato opatření v dopravní prognóze standardně zohledněny.

Připomínka k nedostatečnému vyhodnocení souběhu záměru s VRT

Plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážďany a dálnice D8 jsou vedeny v souběhu přes 35 km. Dvě významné zatěžující liniové stavby vedle sebe jen umocní stávající problémy jako hluk, prach, škodlivé látky a významné zhoršení průchodnosti krajiny. Dokumentace záměru jen VRT vyjmenovává, ovšem detailní posouzení se záměrem neobsahuje.

V dokumentaci je nutné podrobně posoudit kumulativní vliv záměru s VRT z hlediska zatížení území hlukem, vyjmutí půdy zemědělského půdního fondu, snížení množství pozemků

určených k plnění funkcí lesa, průchodnosti krajiny, včetně zhodnocení možných povodňových stavů.

Komentář zpracovatele posudku: Jak již bylo uvedeno v komentáři k vyjádření obce Sedlec, záměr VRT Praha – Drážďany je zcela novou liniovou stavbou v širším území. V době zpracování dokumentace EIA a zahájení procesu posuzování nebyl záměr VRT Praha – Drážďany v takové fázi projektové přípravy, aby bylo možné provést vyhodnocení kumulativních vlivů na všechny složky životního prostředí. Přesto se dokumentace EIA záměru věnuje, jak je ostatně uvedeno i v citovaných pasážích dokumentace.

Vyhodnocení kumulativních vlivů nemusí být vždy jen modelovým výpočtem, často postačí zdůvodnění, proč se kumulace těchto záměrů neočekává, což je v dokumentaci EIA uvedeno. Např. kumulativní hodnocení imisního zatížení provozu dálnice D8 a elektrifikované VRT je zcela irrelevantní. Stejně tak jsou komentovány vlivy na hlukovou situaci, povodňové stavy či krajinný ráz.

V rámci procesu posuzování záměru zkapacitnění dálnice D8 je zřejmá návaznost na stávající trasu dálnice D8 s jasnou představou o umístění a možných vlivech záměru. Případné kumulativní hodnocení vysokorychlostní tratě s dálnicí D8 bude předmětem procesu posuzování pro záměr VRT Praha - Drážďany, která do území vstupuje „jako druhá“.

Přesto je požadavek na vzájemnou koordinaci projektů zanesen do návrhu podmínek stanoviska - viz podmínka č. 27.

4.4. Obec Ledčice, vyjádření ze dne 20.11.2023, č.j. 1189/23/OU

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Ledčice je ve svém textu identické s dílčí částí vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, konkrétně s částí označené bodem 11. „NESPLNĚNÍ POŽADAVKŮ MŽP A DOTČENÝCH SAMOSPRÁV NA POSOUZENÍ SPOLEČNĚ SE ZÁMĚREM VRT PODŘIPSKO“.

Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření obce Sedlec, který je uveden v kap. V.2. posudku, pod bodem 2.2.

4.5. Obec Mnetěš, vyjádření ze dne 20.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Mnetěš je ve svém textu identické s dílčí částí vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, konkrétně s částí označené body 1 až 5 a bodem 11.

Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření obce Sedlec, který je uveden v kap. V.2. posudku, pod bodem 2.2.

4.6. Obec Hrobce, vyjádření ze dne 16.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření obce Hrobce je ve svém textu identické s dílčí částí vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, konkrétně s částí označené body 1 až 5 a bodem 11.

Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření obce Sedlec, který je uveden v kap. V.2. posudku, pod bodem 2.2.

V.5. Vyjádření spolků

5.1. Hlasy Kozomína z.s. (vyjádření bez uvedení data)

Komentář zpracovatele posudku: V úvodu vyjádření je rekapitulovány podmínky závěru zjišťovacího řízení, které dle podatele nebyly splněny, zejména co se týče hluku, dopravy a vodohospodářského řešení, což podrobněji rozvádí v části II - viz připomínky k textu dokumentace uvedené níže:

1. Zdůvodnění potřebnosti záměru

Záměrem popisovaný hlavní důvod pro realizaci záměru je naplnění kapacit dálnice D8 v roce 2058. Což je odůvodněno údajnou investorskou výstavbou skladových hal a průmyslových zón, bez bližší specifikace předpokládaného nárůstu dopravní zátěže u jednotlivých záměrů. Přesný soupis zvažovaných záměrů zohledněných v odhadu dopravní zátěže v roce 2058 není v dokumentaci uveden.

Nejsou definovány cíle a komplexní řešení především mezinárodní kamionové dopravy. Pokud by byly, bylo by také potřebné posoudit, zda pro zkapacitnění 3 pruhu dálnice skutečně neexistuje jiná varianta, např. vybudování sítě aglomeračních okruhů kolem Prahy, přesun kamionové dopravy na železnici, apod.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínky obdobného charakteru již byly komentovány výše ve vyjádření obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., v bodě vyjádření č. 4.

V kapitole „zdůvodnění umístění záměru“ se nacházejí informace o kapacitním posouzení dálnice, ze kterého vyplývá potřeba úpravy některých mimoúrovňových křižovatek, především však nevyhovující kapacitní posouzení pro hlavní trasu dálnice D8 (tabulka 8). Ke škodě však v této tabulce chybí sloupec s vyhodnocením ANO/NE, jako je tomu v ostatních tabulkách. To vede v řadě vyjádření k chybné domněnce, že kapacitní posouzení je z větší části v pořádku.

V dopravní prognóze (viz příloha 4 dokumentace) je v kap. 2 uvedeno: „Dopravní model intenzit automobilové dopravy zahrnuje kompletní komunikační síť a dopravní vztahy na území České republiky, včetně přeshraničních vazeb dle směrového průzkumu na hraničních přechodech, a to jak pro současný stav, tak i v prognóze do roku 2060.“

Je zřejmé, že mezinárodní kamionová doprava je v rámci podkladových studií řešena. Porovnání alternativní sítě aglomeračních okruhů kolem Prahy, jež nejsou v takovém rozsahu připravovány, není v rámci předmětného procesu posuzování účelné.

Zkapacitnění dálnice D8 má zřejmou návaznost na stávající trasu dálnice D8 a s jasnou představou o umístění a možných vlivech záměru. Předmětem procesu posuzování by neměly být teoretické alternativní varianty, ale pouze takové, které je oznamovatel skutečně připraven realizovat.

2. Nesoulad se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Záměr je v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR) pouze od MÚK Zdiby po MÚK Úžice. Trasa od MÚK Úžice po MÚK Nová Ves není v ZÚR stanovena. Záměr je předkládán bez řádného posouzení jeho umístění v ZÚR.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 2 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 13. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

Posuzování záměrů, které dosud nejsou v souladu se ZUR, není v rozporu se zákonem. Je však zřejmé, že pro zahájení navazujícího řízení a následnou realizaci musí být záměr v souladu s územně plánovací dokumentací. Oznamovatel si je této skutečnosti evidentně vědom, když je tato informace uvedena přímo v dokumentaci.

3. Nesplnění požadavků závěru zjišťovacího řízení, nepřezkoumatelné vypořádání připomínek

Plánovaná VRT Podřipsko a dálnice D8 mají být vedeny v souběhu přes 35 km. V připomínkách k oznámení EIA obce vznesly mj. připomínku, resp. požadavek na zpracování do dokumentace EIA „...posouzení a zohlednění synergických a kumulativních efektů hlukové, emisní a prachové zátěže rozšířené D8 a plánované VRT zejména v částech Vepřek a Nová Ves.“ A dále: „...posouzení kumulativního vlivu mostu dálnic D8 a mostu VRT na průchod povodně...“, a dále: „Posouzení dálnice v synergii s VRT jako krajinnotvorných prvků, vypracování krajinného plánu a realizace navržených opatření v rámci stavby.“

V závěrech zjišťovacího řízení EIA (dále jen „ZZŘ“) správní orgán formuloval jako podmínku č. 1, 5, 7 požadavků na zpracování do dokumentace EIA, uvedených výše.

V příloze č. 17 Dokumentace EIA (Vypořádání připomínek) je uvedeno k připomínce č. 2 obce Nová Ves.: „Připomínka byla plně akceptována a zpracována do Dokumentace EIA. Kumulativní vlivy byly vyhodnoceny v rámci všech složek životního prostředí, tedy i u témat hluku a ovzduší (viz kap. D.I.2 a D.I.3).“

Podatel této připomínky s vypořádáním ZZŘ nesouhlasí a tvrdí, že požadavky ZZŘ splněny nebyly. Zpracovatel dokumentace pouze obecně a nepřezkoumatelně tvrdí, že kumulativní vlivy byly vyhodnoceny v rámci všech složek životního prostředí.

Na základě mnoha negativních zkušeností dotčených obcí a jejich obyvatel s dosavadním provozem na dálnici D8 a prosazováním záměru zkapacitnění této dálnice, zjevně v důsledku indukce dopravy a vzniku skladových areálů a v neposlední míře s prosazováním záměru vysokorychlostní trati VRT Praha – Drážďany požadujeme v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona EIA co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí, včetně adekvátního vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. K tomu viz níže.

Dokumentace EIA proto musí být vrácena k přepracování, pro nesplnění požadavků závěru zjišťovacího řízení.

Komentář zpracovatele posudku: Viz komentář pod bodem 4 tohoto vyjádření.

4. Charakter záměru, kumulativní a synergické efekty s jinými záměry – nedostatečnost kapitoly B.I.4.

Záměr již ve stávající podobě je pro obyvatele velkou zátěží, především z důvodů vysokého hlukového zatížení. Je navrhován do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy nebo nadlimitních hodnot imisních částic.

Záměr bude mít významné kumulativní a synergické vlivy s již provozovanými či plánovanými záměry. Zejména se to týká problematické stránky nárůstu hlukové zátěže a znečištění ovzduší, z důvodu významné kumulace dopravního zatížení (nákladní silniční a individuální automobilovou dopravou a železniční dopravou) v lokalitě.

Podle ustanovení § 2 zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.

V kapitole B.1.4. jsou popsány pouze plánované záměry. Zpracovatel zjevně nepochopil, že je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to i s existujícími (provozovanými) záměry.

Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry již provozovanými dokumentace záměru neobsahuje. Kapitola B.1.4. je v tomto ohledu stále nedostatečná.

Co se týče plánovaných záměrů, kap. B.1.4. ve vztahu ke kumulaci vlivů záměru, který je předmětem posouzení, se záměrem VRT Praha - Drážďany, uvádí pouze opět popis záměru: „*Nové železniční spojení Praha – Drážďany: Záměrem je novostavba vysokorychlostní železniční tratě z Prahy do Drážďan pro vlaky osobní dopravy. Uvedení záměru do provozu je předpokládáno v roce 2031. Pro stavbu je vymezený koridor v ZÚR D201.*“

Záměr koridoru VRT Praha – Drážďany je popsán v dalších kapitolách, které jsou ve vyjádření citovány.

V hlukové studii, která je přílohou dokumentace EIA, žádné posouzení VRT Podřipsko ve smyslu hodnocení kumulativních a synergických vlivů se záměrem zkapacitnění dálnice D8 obsaženo není. V rozptylové studii, která je přílohou dokumentace EIA, je uvedeno cit: „*Jako jediný připravovaný záměr, který může ovlivnit dálnici D8, byl identifikován projekt letiště Vodochody a navazující MÚK Odolena Voda, primárně sloužící k jeho napojení na dálnici D8. Přestože jeho realizace je aktuálně nejasná, byl prověřen vliv nárůstu intenzit dopravy na dálnici D8.*“

Z výše uvedeného je zřejmé, že nedošlo k žádnému posouzení kumulativních a synergických vlivů záměru zkapacitnění dálnice D8 se záměrem VRT Podřipsko z hlediska hlukového a imisního zatížení, tedy u škodlivin, kde lze očekávat největší míru kumulace vlivů.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínky 3 a 4 spolku Hlasy Kozomína z.s. jsou obdobného charakteru (v některých pasážích identické) s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bodě vyjádření č. 11. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

V rámci procesu posuzování záměru zkapacitnění dálnice D8 je zřejmá návaznost na stávající trasu dálnice D8 s jasnou představou o umístění a možných vlivech záměru. Případné kumulativní hodnocení vysokorychlostní tratě s dálnicí D8 bude předmětem procesu posuzování pro záměr VRT Praha - Drážďany, která do území vstupuje „jako druhá“.

Přesto je požadavek na vzájemnou koordinaci záměru zkapacitnění dálnice D8 a VRT Praha - Drážďany je zanesen do návrhu podmínek stanoviska (podmínka č. 27).

5. Provádění stavebních prací

V rozporu s požadavky MŽP a požadavky obcí, není blíže specifikováno období provádění stavebních prací. V dokumentaci záměru je uvedeno, že dovoz stavebního materiálu na stavbu bude možné zajistit pomocí drážní dopravy, pakliže bude vyhodnoceno, že je tento způsob dopravy pro realizaci stavby efektivní. Dopravní zátěž přitom nebude malá, viz např. jen odvoz vytěžené zeminy. Při výpočtech intenzit se se železnicí vůbec nepočítá). Návrh opatření v průběhu stavby je velmi obecný, nekonkrétní a není řádně vyhodnocen.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 5 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 14.1. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

6. Nakládání s odpady

Dokumentace uvádí: „V rámci stavby vznikne cca 234 000 m³ přebytečných zemin. Přebytky zeminy, které nebudou moci být využity v rámci stavby, budou odváženy na skládku nebo k terénním úpravám v blízkém okolí.“ Podle zákona o odpadech může být tato vytěžená zemina použita stavebníkem (zhotovitelem) na jiné jím realizované stavbě, ve stejném čase (např. terénních úpravách a pod).

Při takovémto použití není použitá zemina odpadem. Stejně tak není zemina odpadem, pokud bude naplňovat definici vedlejšího produktu. (Podle § 8 zákona o odpadech. Vznik v rámci stavební činnosti je možné brát jako součást stavební výroby.) Zemina, jako vedlejší produkt, může být v okamžiku vzniku předána jinému stavebníkovi na jinou stavbu. Pokud dochází k výše uvedeným přesunům zeminy pro terénní úpravy, pak je potřeba ohlášení podle stavebního zákona, případně vydání územního rozhodnutí a informování správního orgánu o obou stavbách.

Pro uvedené nakládání s výkopovou zeminou je potřeba mít řešení promyšlené včas. Je nutné si alespoň ověřit možnosti využití zeminy např. pro rekultivaci vytěžených těžebních prostor blízkého okolí a počítat s nutností projektu na takovouto rekultivaci.

Vzhledem k tomu, že u objemu 234 000 m³ přebytečné vytěžené neznečištěné zeminy se jedná o cca 40 000 nákladních automobilů o nosnosti 9 tun je nutné konkretizovat místa, kam bude zemina odvážena a posoudit tuto skutečnost z hlediska dopravního, hlukového a emisního zatížení.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 5 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 15. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

7. Hlukového řešení

Podatel se cítí být obtěžován hlukem při provozu z dálnice a rozhodně se neztotožňuje uváděnými informacemi: *Světová zdravotnická organizace se však v současnosti přiklonila k názoru, že obtěžování je spíše otázkou komfortu než zdravotní ukazatel, a proto se již považuje obtěžování pouze za pomocný doplňkový faktor.*

Výsledky hlukové studie vychází z více než tři roky starých protokolů o měření hluku, ale neobsahují žádný způsob „validace“ vstupů. Mimo to legislativně by neměly být výsledky měření starší než 9 měsíců.

V hlukové studii nejsou uvedeny mapy hlukových pásem, což je zásadní záležitostí pro mj. plánování využití okolí dálnice D8 v budoucnosti.

Komentář zpracovatele posudku: Přípomínka 7 spolku Hlasy Kozomína z.s. je obdobného charakteru s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 6.1., 7.1. a 7.2. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

8. Počty obyvatel ovlivněných nadměrnou hlukovou zátěží

Počet obyvatel v dokumentaci jsou silně podhodnocené, protože vychází čistě jen z registrovaných trvalých pobytů, které v tomto regionu neodpovídají skutečnosti. Lidé si nechávají registrovaný trvalý pobyt v Praze – kvůli školám, zdravotnictví a parkování.

Komentář zpracovatele posudku: Přípomínka 8 spolku Hlasy Kozomína z.s. je obdobného charakteru s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 7.5. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

9. Vodohospodářského řešení

Dokumentace popisuje deset dešťových usazovacích nádrží odvádějících srážkové vody. Čtyři z nich nejsou dostatečně kapacitní na regulovaný odtok dle ČSN. U dvou nádrží nevychází doba prázdnění na 24 h dle ČSN.

Kapacitu nedostatečně dimenzovaných nádrží je nutné přepočítat případně nebo doplnit o další dešťové nádrže.

V dokumentaci zcela absentuje kumulativní posouzení možných povodňových stavů se záměrem vysokorychlostní trati Praha – Drážďany (Podřipsko).

Kumulativní posouzení rozšíření dálnice D8 a vysokorychlostní trati je nutné dopracovat nejen pro povodí Vltavy, ale pro všechny další povrchové toky.

Komentář zpracovatele posudku: Přípomínka 9 spolku Hlasy Kozomína z.s. je obdobného charakteru s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 12. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

10. Nevyhodnocení synergických vlivů

Z dokumentace není zřejmé, zda byly vyhodnoceny vlivy záměru se stávajícím provozem lomu Čenkov, resp. rozšířením obalovny COLAS CZ, a.s., Čenkov. Ve kterém došlo ke změně typu obalovny z AMMANN GLOBAL 160 na AMMANN Uniglobe 240. Tím se mění kapacita výrobního zařízení na 240 tun směsi za hodinu. Dle informací v textu záměru lze důvodně očekávat, že lom resp. obalovna budou patřit mezi lokální dodavatele.

Komentář zpracovatele posudku: Provoz zmiňovaného lomu Čenkov včetně obalovny COLAS CZ, a.s. je ve své podstatě zhodnocen již ve stávajícím dopravním zatížení, ve stávajícím imisním pozadí lokality apod. S těmito podkladovými materiály poté pracuje rozptylové i hluková studie.

Nehledě na záměr zkapacitnění dálnice tyto provozy dodávají materiál na stavby již dnes a související dopravní zatížení se tak ani využitím těchto provozů při realizaci záměru zkapacitnění dálnice D8 nebude významně měnit.

Kumulativní hodnocení provozu lomu Čenkov, obalovny a záměru zkapacitnění dálnice D8 je stejně jako provoz mnoha jiných průmyslových a komerčních areálů zohledněn v podkladových materiálech dopravní prognózy. Dopravní prognóza je pak byla jedním z hlavních podkladů pro modelové vyhodnocení hlukového a imisního zatížení území.

Souhrnně lze uvést, že podrobnější komentář k výše uvedeným lokálním provozům není pro potřeby procesu posuzování záměru zkapacitnění dálnice D8 rozhodující.

11. Imisní limity

Po kvantitativní stránce dle provedených výpočtu nedojde v důsledku zvýšení imisních koncentrací prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} k významnému snížení počtu dní s onemocněním u celé exponované populace. Tak např. počet dnů s omezenou aktivitou v důsledku nemoci připadající na vrub znečištění ovzduší prachovými částicemi PM_{2,5} se vlivem posuzovaného záměru dle teoretického výpočtu sníží z 20669 na 20245 až 20616 dnů za rok, tedy o 17 až 53 dnů na 19783 exponovaných. V přepočtu na jednoho obyvatele se jedná o snížení o nejvýše 0,003 dne za rok na jednoho obyvatele. Pokud by však v řešené lokalitě byly průměrné roční imisní koncentrace PM_{2,5} na úrovni imisního limitu zvýšil by se počet dnů s omezenou aktivitou na 26499 dnů, tj. o 5830 dnů za rok. V přepočtu na 19783 obyvatel by to znamenalo navýšení o 0,3 dne na jednoho obyvatele za rok. Toto dokládá, že imisní limity nepředstavují bezpečnou ochranu veřejného zdraví, ale je třeba je chápat jako jakousi v současné době společensky přijatelnou míru rizika.

Vzhledem k tomu, že záměr se nachází v oblasti se zhoršenými imisními limity, podatel zásadně nesouhlasí s výše uvedenými závěry uváděnými v dokumentaci.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 11 spolku Hlasy Kozomína z.s. je obdobného charakteru s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 9. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

12. Bariérový efekt komunikace

Dokumentace uvádí: V současné době představuje hodnocený úsek dálnice velmi významnou migrační bariéru. Od 0 km po 10,5 km neexistuje žádná migrační trasa. Migrační studie tento fakt pouze konstatuje:

B1, km 6,5 – 7,0:

- Méně významná migrační trasa mezi lesními porosty západně od Odolené Vody
- Migrační trasa byla identifikována na základě četných střetů na silnici II/608, přes dálnici D8 z důvodu špatné prostupnosti migrační trasa nepokračuje

B2, km 8,0 – 8,5

- Méně významná migrační trasa v polní krajině
- Migrační trasa byla identifikována na základě četných střetů na silnici II/608, přes dálnici D8 z důvodu nulové prostupnosti migrační trasa nepokračuje

Při výstavbě dálnice došlo k přerušení přirozeného migračního koridoru zvěře. Na severovýchodní straně dálnice D8 mezi Odolnou Vodou a Úžicemi jsou v terénu zaznamenána stáda vysoké zvěře, která nemohou migrovat dále do údolí Vltavy (další významnou migrační bariérou bude v budoucnu VRT, která může migrační trasu rovněž zcela přerušit).

Podatel tímto žádá, aby byly doplněny další migrační koridory, jako součást územního systému ekologické stability a to například ekodukt ve Velkém háji, který je navržen v územní plánu Odoleny Vody jako lokální biokoridor a další místa pro obnovu přirozených migračních tras.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 12 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 16. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

13. Požadavek na propustnost území pro pěší a cyklisty

Podatel požaduje, aby byly prověřeny resp. znovuobnoveny komunikace a polní/lesní cesty, které byly výstavbou dálnice přerušeny. U většiny obcí dojde ke zhoršení propustnosti krajiny kvůli plánované výstavbě VRT, což je další důvod pro zlepšení prostupnosti území pro pěší a cyklisty v celé délce záměru ve vazbě na konkrétních potřebách dotčeného území.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 13 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 17. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

14. Kácení dřevin

Dokumentace uvádí: Rozsah kácení při realizaci záměru bude zhruba 31 ha. Vegetační bariéry eliminují šíření negativních jevů převážně fyzikální nebo chemické povahy a jejich důsledků, a tím přispívají ke zlepšení obytnosti a hygienické úrovně daných území a k celkovému zkvalitnění životního prostředí. Nově založené vegetační bariéry jsou faktorem pozitivně ovlivňujícím hygienickou kvalitu prostředí, zároveň se mohou stát přírodní a krajinnou hodnotou území. V případě kácení musí být rovnou stanoveny plochy náhradní výsadby a posouzeny schopnosti vegetační bariéry nové výsadby.

Zkapacitnění dálnice D8 od km 0,000 směrem do Středočeského kraje by proto mělo následovat až po zkapacitnění předcházejícího úseku. Realizace MÚK Zdiby včetně zkapacitnění navazujících úseků dálnice je předpokládáno cca v roce 2030.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 14 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 18. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

15. MÚK 9 km

Podatel považuje navržený přechod pro chodce na MÚK 9 km jako nevyhovující resp. nebezpečný pro pěší. V místě, kde bude veden aglomerační okruh, při predikovaném zatížení silniční sítě v roce 2032 cca 20 000 automobilů za den je tento přechod riskantní pro své uživatele.

Podatel požaduje, aby byla realizována bezpečná lávka pro pěší a cyklisty.

Komentář zpracovatele posudku: Na MÚK Úžice v km 9 v současné době není vymezen žádný chodník ani místa pro přecházení pro pěší. Předmětný záměr tento nevyhovující stav upravuje do podoby, která je patrná ze situačního výkresu uvedeného v příloze 16 dokumentace. Návrh křižovatky je doplněn o pěší trasy ve směru Úžice – Kozomín.

V rámci navazující projektové přípravy se standardně zpracovává bezpečnostní audit, který se zabývá mj. ochranou nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích – chodců, cyklistů. Pokud by z bezpečnostního auditu byl vznesen požadavek na úpravu navrhovaného řešení bude toto standardně řešeno.

Přechody / místa pro přecházení jsou dle situačního výkresu navržena v blízkosti okružních křižovatky, kde jsou vozidla nucena zpomalit. Toto řešení je zcela běžné a zpracovateli posudku přijde akceptovatelné, resp. mnohem bezpečnější než stávající neutěšený stav.

Požadavek na „bezpečnou“ lávku pro pěší patrně není vzhledem k prostorovému ani výškovému profilu území vhodný.

16. Oplocení záměru

Dokumentace uvádí: Dálnice D8 je již ve stávajícím uspořádání 2+2 opatřena v úseku mezi Zdiby a Novou Vsí oplocením. Byť zkapacitněním na 3+3 jízdní pruhy pravděpodobně dojde k jeho odstranění, tak lze odůvodněně předpokládat, že bude založeno oplocení nové. Tímto opatřením se podstatně sníží rizika mortality živočichů při překonávání tělesa dálnice, resp. migrační propustnost bude pro živočichy usměrněna do míst s propustky či mostky. Nicméně ho zcela nevyloučí a pravděpodobně bude docházet k úhynu některých živočichů. Negativní dopad na živočichy může také nastat vlivem šíření hluku či světelného znečištění v noční době, a to např. rušením (zejména u savců a ptáků).

Podatel požaduje, aby v případě vydání souhlasného rozhodnutí EIA byla podmínka na oplocení celé trasy, aby nemohlo dojít k žádnému střetu se zvěří.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 16 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 19. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

17. Rekonstrukce objízdných komunikací

Vzhledem k tomu, že výstavbou záměru vznikne dojde k navýšení dopravy na komunikacích nižších tříd, přes které budou stavba zásobována, požaduje podatel, aby v případě vydání souhlasného rozhodnutí EIA byla podmínka na rekonstrukce resp. úpravy povrchu vozovky, která bude stavebními pracemi na hlavní trase dálnice D8 poškozena.

Komentář zpracovatele posudku: Připomínka 17 spolku Hlasy Kozomína z.s. je identická s vyjádřením obce Sedlec - viz kap. V.2. posudku, části 2.2., bod vyjádření č. 20. Zpracovatel posudku proto odkazuje na komentář uvedený k vyjádření obce Sedlec.

Závěr

Vzhledem k uvedeným zásadním nedostatkům podatel žádá, aby byla dokumentace Ministerstvem životního prostředí vrácena oznamovateli k doplnění a přepracování za účelem odstranění výše popsanych vad, nebo aby bylo k záměru vydáno nesouhlasné stanovisko.

Komentář zpracovatele posudku: Dokumentaci včetně odborných příloh považuje zpracovatel posudku oproti podateli za řádnou, odbornou a důvěryhodnou a k doplnění dokumentaci či vydání nesouhlasného závazného stanoviska nespátřuje závažné důvody.

Dílčí připomínky či relevantní požadavky byly zahrnuty do návrhu stanoviska EIA. Při respektování podmínek návrhu stanoviska lze připomínky podatele považovat za řádně vypořádané. Ze strany zpracovatele posudku je proto navrhováno vydání souhlasného závazného stanoviska.

5.2. Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s., vyjádření ze dne 18.11.2023

Podatel považuje uvedený záměr za problematický zejména v kombinaci s dalšími silničními stavbami (severní část D0) a rozvojovými záměry (skladové a komerční areály, rezidenční satelity) z hlediska negativních dopadů na životní prostředí, kvalitu života a zdraví obyvatel a dopravní situaci nejen v dotčených oblastech. Záměr je v přímém rozporu s cíli udržitelného rozvoje a znamená nezodpovědné mrhání s veřejnými prostředky, které by se daly použít na mnohem smysluplnější projekty. S ohledem na tyto skutečnosti podatel předkládá následující vyjádření k dokumentaci EIA.

Vyjádření je rozděleno na tři části:

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění.

2. Požadavky na alternativní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU.

3. Závěr – návrh na vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru.

Komentář zpracovatele posudku: Jedná se o úvodní text vyjádření s uvedením členění na tři části. Komentář k jednotlivým částem vyjádření je uveden v textu níže.

1. Nesouhlas se záměrem a odůvodnění

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu nesouhlasí se záměrem D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění. Uvedený záměr je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy, ČR a EU. Předložená dokumentace EIA není objektivním odborným podkladem, který přispívá k udržitelnému rozvoji společnosti.

1.1. Vyjádření ke zdůvodnění umístění záměru a dopravně inženýrským podkladům

1.1.1. Zdůvodnění umístění záměru – nesprávný přístup

Na str. 36–37 dokumentace EIA je uvedeno:

„Dálnice D8 je v současném stavu v uspořádání 2+2 jízdní pruhy, její zkapacitnění tak logicky musí kopírovat současný průběh dálnice. V řešeném úseku se intenzivně připravuje investorská výstavba skladových hal a průmyslových zón v těsné blízkosti dálnice, což s sebou přinese nárůst intenzit dopravy, při které již bude současné uspořádání dálnice kapacitně nevyhovující. Výčet nejvýznamnějších rozvojových aktivit je uveden výše v kap. B.1.4. Proto je navrhována její přestavba na širkové uspořádání dle návrhové kategorie D33,5/130 tedy 3+3 jízdní pruhy. Dle intenzit celostátního sčítání dopravy 2020 i výsledků dopravní prognózy, která již využívá údaje z tohoto nového sčítání dopravy (viz příloha č. 4), se řešený úsek dálnice D8 blíží dosažení limitu požadované úrovně kvality dopravy, a to při porovnání s úrovněmi intenzitami pro jednotlivé návrhové kategorie dle ČSN 73 6101...“

Na první pohled výše uvedené zdůvodnění záměru zní logicky: poroste doprava, nebude stačit kapacita, je zapotřebí rozšířit dálnici. Avšak tento přístup, který se zaměřuje pouze na „léčení symptomů“, je prokazatelně nesprávný a v delším časovém horizontu dokonce prohlubuje dopravní problémy. Nabídka nové silniční kapacity umožní podnikat častější, delší a zbytné cesty autem, znevýhodní alternativní (ekologické) druhy dopravy a prohloubí problém roztříštěné zástavby v satelitech za Prahou závislých na IAD. Rozšiřování dálnic navíc přiláká více developerů logistických a průmyslových areálů, které mají pro ekonomiku nízkou přidanou hodnotu, zato však negativní dopady na dopravu a životní prostředí. Jev dopravní indukce potvrzují i odborné studie a zkušenosti z praxe. Dále jsou citovány odborné studie a dopravní odborníci.

1.1.2. Výrazný nárůst dopravy v pražské aglomeraci a v hlavním městě

Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves v kombinaci s dostavbou severní části Pražského okruhu na území hl. města Prahy (zejména D0 518 a 519) a dalšími nežádoucími rozvojovými záměry (skladové a komerční areály podél dálnice, rezidenční satelity závislé na IAD apod.) povede k výraznému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v posuzované oblasti. Dopravní prognóza k roku 2032 uvádí na úsecích D8 MÚK Březiněves – MÚK Zdiby – MÚK Odolena Voda nárůst o cca 63 %, resp. 43 % oproti roku 2020. Po zprovoznění rozšířeného úseku D8 dojde k dalšímu zvýšení dopravních intenzit v severní části pražské aglomerace a v delším časovém horizontu lze očekávat významné negativní dopady na dopravu v Praze v důsledku zvýšení atraktivity dojížděky autem. Rozšířená D8 bude převážně sloužit jako příjezdová komunikace do hl. města, což povede k dalšímu zatížení navazujících komunikací a zvýšenému záboru ploch pro parkování ve městě.

1.1.3. Zlepšení přinese nový přístup, nikoliv rozšíření dálnice

Dopravní prognózy ukazují, že již před realizací záměru dopravní situace v severní části pražské aglomerace bude neudržitelná. Proto je nezbytné přehodnotit některé velké silniční stavby (např. severní část D0) a rozvojové záměry (skladové a komerční areály, výstavba rezidenčních satelitů), nikoliv prosazovat řešení v podobě zkapacitnění dálnice D8 do Prahy.

Odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám. Je nejvyšší čas opustit tento zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení. V posledních letech se úspěšně uplatňuje tzv. „Avoid – Shift – Improve“:

- Snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností)
- Přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita)
- Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla)

Více v části 2. Požadavky na dopravní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU.

1.1.4. Nedostatky dopravně inženýrských podkladů a dokumentace

Interpretace výstupů z dopravního modelu je silně tendenční, neboť přeceňuje „pozitivní vliv“ záměru na plynulost a bezpečnost dopravy na rozšířeném úseku a přehlíží jeho negativní dopady na dopravní situaci v Praze. Dokumentace se nezabývá masivním nárůstem osobní a nákladní dopravy v severní části pražské aglomerace k roku 2032 a kumulativními vlivy v důsledku zprovoznění severní části D0 a dalších silničních staveb. V rozporu s odbornými poznatky v oblasti udržitelné mobility a strategickými dokumenty navrhuje zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves jako „správné řešení“. Přitom je evidentní, že rozšíření D8 v úseku Zdiby – Nová Ves zvýší atraktivitu dojížděky autem do Prahy na úkor veřejné hromadné dopravy. Navíc umožní realizaci dalších nežádoucích záměrů (skladové a komerční areály, rezidenční satelity), které povedou k dalšímu nárůstu IAD. Požadujeme doplnit do DIP kartogramy intenzit pro hlavní město Prahu jak pro oba výhledové scénáře 2032 a 2052 a přepracovat závěry k dopravně inženýrským podkladům na základě výše uvedených připomínek.

Komentář zpracovatele posudku: Zpracovatel posudku nikterak nezpochybňuje vliv dopravní indukce. Přesto je z každodenní dopravní situace v okolí Hlavního města Prahy zřejmé, že již v současné době je neudržitelná a zcela ochromuje tranzitní dopravu v území. Dobudování silničního okruhu kolem Prahy včetně zkapacitnění vybraných úseků dálnic je tak logickým krokem oznamovatele k napravení tohoto stavu.

Jak je uvedeno ve vyjádření: „Dopravní prognózy ukazují, že již před realizací záměru dopravní situace v severní části pražské aglomerace bude neudržitelná.“ Již v současné době tak předmětný záměr řeší stav, který se v území vyskytuje a rozhodně se nejedná o investici, která by se při podpoře alternativních způsobů dopravy, mohla stát nadbytečnou.

Dále je ve vyjádření uváděno, že je potřeba opustit zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení, mezi kterými je uváděno např. snižování poptávky po dopravě, přesun i udržitelným druhům dopravy a zlepšení zbývající dopravy. K tomu je třeba uvést, že záměr zkapacitnění dálnice D8 se proti uváděným „novým řešením“ nikterak nevymezuje. Tato opatření je možné přijímat nezávisle na předkládaném záměru.

Snižování poptávky po dopravě je věcí např. jednotlivých městských částí a soukromých investorů, aby dokázali budovat lokální centra s občanskou vybaveností a snížili tak potřebu

přesunu obyvatel na větší vzdálenosti. Přesun k udržitelným druhům dopravy je standardně podporován, přesto i veřejná či sdílená doprava musí mít odpovídající infrastrukturu mezi kterou patří i dálnice D8. V případě cyklo a pěší se jedná o alternativní dopravu, která však rozhodně nemůže nahradit tranzitní charakter dálnice D8. Podpora cyklo a pěší se týká spíše lokálních přesunů obyvatelstva do školy, práce apod. Přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla záměr rovněž nijak neomezuje.

Souhrnně lze uvést, že snaha o alternativní způsoby dopravy na významném tranzitním tahu, který dálnice D8 beze sporu je, nemůže vyvážit predikovaný nárůst intenzit osobní ani nákladní dopravy v území. Potřeba úpravy, resp. přebudování mimoúrovňových křižovatek včetně vybraných úseků dálnice D8 je dle názoru zpracovatele posudku dostatečným důvodem pro předložení záměru zkapacitnění dálnice v úseku Zdiby - Nová Ves.

Vzhledem k délce projektové přípravy, povolovacích procesů a navazující realizace dopravních staveb (cca deset a více let) považuje zpracovatel posudku návrh na zkapacitnění dálnice D8 za opodstatněný. Jak již bylo uvedeno, v rámci navazující projektové přípravy bude docházet k aktualizaci celé řady podkladových materiálů, stejně tak dopravních modelů, které budou zohledňovat aktuální vývoj v širším území.

1.2. Vyjádření k vlivu na klima

1.2.1. Tendenci studie vlivu na klima

Doprava je významným producentem skleníkových plynů a přispívá ke změnám klimatu. Nejvyšší podíl na emisích z dopravy (cca 93 %) má silniční doprava. Od roku 1993 rostly emise skleníkových plynů z dopravy v ČR téměř nejrychleji z celé EU – o 80 %!

Automobilová doprava přispívá ke změně klimatu nejen vlastním provozem, ale i nároky na obrovské zábory pozemků, což vede ke snížení retenční schopnosti, způsobuje její fragmentaci a ohrožuje přírodně hodnotné lokality včetně jejich ekosystémů.

Citujeme z Koncepce SEA k Dopravní politice ČR:

„Zejména v případě rozvoje silniční a dálniční sítě je nutné zohlednit skutečnost, že efektivita těchto staveb nemůže být posuzována jen z pohledu ekonomického, ale rovněž z pohledu, podle kterého nadměrné zábory pozemků vedou ke snižování retenční schopnosti krajiny s negativními dopady na zásobování obyvatel vodou, s dopadem na půdní vlhkost v zemědělství a lesnictví a v neposlední řadě se zvyšováním rizik povodňových událostí.“

Zároveň může docházet také k záboru přírodně hodnotných ploch. Na silniční a dálniční síti je zatím stále nedostatečný rozvoj technologií ITS a C-ITS, které umožňují rovněž optimalizovat kapacitu, a proto bývá často snaha upřednostňovat výstavbu dalších kapacit, ať už nových paralelních komunikací, nebo rozšiřovat stávající, obojí s dopadem na další zábor pozemků.“

Záměrem je zkapacitnění dálnice D8 na 3+3 jízdní pruhy v kategorii D33,5/130 (stávající stav dálnice odpovídá kategorii D25,5). Dojde tedy k celkovému rozšíření vozovky dálnice 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.

V důsledku přidání dvou pruhů dojde k navýšení kapacity komunikace o cca jednu třetinu, což umožní další nárůst automobilové dopravy (mj. na úkor VHD) a skleníkových plynů. Dopady záměru na klima budou umocněny negativním spolupůsobením dalších silničních staveb, zejména D0 518 a 519, nežádoucí výstavbou logistických a komerčních areálů a pokračující suburbanizací.

Studie vlivu na klima dopady záměru evidentně bagatelizuje, tendenčně a v řadě případů nesprávně vyhodnocuje jeho vztah k cílům relevantních strategických dokumentů.

1.2.2. Vztah k cílům uvedených v relevantních strategiích

Dokumentace posuzuje vztah k cílům uvedených v národních a regionálních strategiích.

Politika ochrany klimatu v ČR

Záměr je v rozporu s redukčními cíli Politiky ochrany klimatu a měl by být hodnocen jako negativní (-).

Studie vlivu na klima zcela nesprávně uvádí:

„V případě redukčních cílů, stanovených v horizontu r. 2030, je hodnocení neutrální až mírně pozitivní (zvýšení plynulosti dopravy přinese snížení emisí z motorových vozidel oproti stávající dopravě s kongescemi), ...“

Kongesce se budou evidentně tvořit na okraji Prahy a na navazujících městských komunikacích v důsledku nárůstu dopravy vyvolané záměrem. Dopravní zácpy ve městech mají mnohem horší dopady než kongesce na dálnicích mimo osídlenou oblast. Nárůst emisí CO₂ potvrzují nejen výpočty ve studii, ale i skutečnost, že do výpočtu nebyly zahrnuty nepřímé emise a emise „well to tank“.

Na str. 37–38 je uvedeno: „Pro posuzovaný záměr je hodnota absolutní emise CO₂ ekv. ve výši 200 864,6 t při zahrnutí celé zvažované silniční sítě, případně 101 170,9 t při zahrnutí pouze posuzovaného úseku dálnice D8. Tato hodnota přesahuje danou mezní hodnotu – a záměr byl tedy podroben tomuto hodnocení... Hodnota absolutní emise přenásobená stínovou cenou uhlíku (250 EUR/t pro rok 2030) pak činí 25 292 725 EUR.“

Tento údaj však nezahrnuje nepřímé emise, produkované v souvislosti se záměrem, zejména:

- emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby (vč. celého životního cyklu stavby jako takové),
- emise spojené se zvýšenou spotřebou elektrické energie při provozu komunikace,
- emise spojené se zvýšenou údržbou komunikace – čištění, zimní údržba, péče o vysazenou vegetaci, opravy komunikace apod.,
- emise spojené s nakládáním s odpady a odpadními vodami.

Dále je zapotřebí zohlednit emise tzv. „well to tank“, které zahrnují proces těžby, zpracování a přepravy paliv.

Well to Tank (WTT) analýza od zdroje do nádrže posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spálení paliva ve vozidle. U fosilních paliv se jedná zejména o těžbu suroviny (ropy, zemního plynu), dopravu do rafinérií, výrobu paliva a distribuci do čerpacích stanic.

Dokumentace se však zabývá pouze Tank to Wheels (TTW) analýzou, která posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů při spálení paliva ve vozidle.

Při zahrnutí nepřímých emisí včetně „well-to-tank“ by celkový nárůst emisí v důsledku zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves byl pravděpodobně výrazně vyšší.

Vztah k vybraným opatřením v tabulce níže je hodnocen chybně.

Cíle	Hodnocení
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem v rámci Národního programu životní prostředí (NPŽP)	0
Stimulace využití alternativních pohonů v silniční nákladní dopravě prostřednictvím úpravy režimů a sazeb daně silniční	0
Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem a podpora výstavby související infrastruktury díky podpoře příslušných Operačních programů	+
Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (zajištění plnění cíle opatření)	0
Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy – rozšíření stávajícího systému	+
Rozvoj šetrných způsobů dopravy. Zajistit realizaci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 (realizace plnění cílů a opatření)	0

Záměr je v přímém rozporu se závazkem přesunout část přepravních výkonů nákladní dopravy na železnici, neboť zvýší konkurenceschopnost silniční dopravy oproti železniční a odsaje významné finanční prostředky z rozpočtu na dopravu, které by jinak mohly být využity na investice do zlepšování podmínek pro nákladní železniční dopravu.

Hodnocení: negativní (-)

Ve vztahu k rozvoji šetrných druhů dopravy by měl být záměr hodnocen negativně, a to ze dvou důvodů: 1) zvyšuje konkurenceschopnost IAD oproti šetrným druhům dopravy, 2) odčerpá finanční prostředky, které by mohly být investovány do šetrných druhů dopravy.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 2021 – 2030

Záměr je hodnocen ve vztahu k vybraným specifickým cílům a indikátorům. Hodnocení na str. 31 a 32 považujeme za tendenční:

- Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu. Vzhledem k záboru a degradaci půdy v důsledku rozšíření dálnice je vztah záměru k uvedenému cíli negativní.
- Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví. Zkapacitnění dálnice oslabí odolnost lidských sídel z těchto důvodů: rozšíření nepropustných ploch a tepelného ostrova, snížení ochrany lidského zdraví (obyvatelé budou vystaveni hluku a exhalacím z dálnice). Vztah záměru k uvedenému cíli je negativní.
- Je dosaženo vysoké efektivnosti systému včasného varování a odpovědné reakce obyvatel. U tohoto cíle není přímá souvislost se záměrem. Veřejné prostředky by bylo možné využít na mnohem efektivnější adaptační opatření.

Ve vztahu k adaptačním opatřením má projekt neutrální či negativní vztah, neboť bude mít za následek zábor zemědělské půdy, rozšíření nepropustných ploch a tepelného ostrova a oslabení resilience lidských sídel zejména podél dálnice. Využití telematických systémů, zajištění odvodu přívalových vod a ozelenění kolem tělesa komunikace lze realizovat bez ohledu na záměr. K odstranění „bottlenecks“ (úzkého hrdla) dojde pouze dočasně na úsecích dál od Prahy. Naopak na okraji Prahy a na navazujících komunikacích vytvoří záměr v důsledku nárůstu dopravy nová úzká hrdla s mnohem horšími dopady do plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Vzhledem k tomu, že záměr povede k nárůstu automobilové dopravy směrem do Prahy v důsledku zvýšení její atraktivity a nežádoucí suburbanizaci, je zapotřebí jej vyhodnotit i ve vztahu ke klimatickému plánu hlavního města Prahy.

Klimatický plán hlavního města Prahy

Záměr má negativní vztah ke klíčovým prioritám v oblasti udržitelné mobility:

- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné hromadné dopravy – naopak dojde ke snížení konkurenceschopnosti IAD a přesunu části cestujících z VHD do aut.
- Zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy – chůze je nedílnou součástí cest VHD. Vzhledem k přesunu části cest na IAD a zvýšení atraktivity IAD díky širší nabídce silniční kapacity dojde zřejmě k snížení výkonů nemotorové dopravy.
- Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze – záměr povede k nárůstu automobilové dopravy směrem do Prahy v důsledku zvýšení její atraktivity a nežádoucí suburbanizaci.

Studii vlivů na klima je nutno přepracovat dle uvedených připomínek.

Komentář zpracovatele posudku: Skutečnost, že doprava je významným producentem skleníkových plynů je uvedeno rovněž ve Studii vyhodnocení vlivu na klima, které tvoří přílohu č. 10 dokumentace. Např. viz kap. 4.1.3. studie: „Doprava je po sektoru energetiky druhým nejvýznamnějším zdrojem emisí skleníkových plynů.“

Ve vyjádření je dále citováno z Koncepce SEA k Dopravní politice ČR. K tomu zpracovatel posudku uvádí, že soulad záměru s Dopravní politikou ČR byl komentován ve vyjádření obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je uvedeno v kapitole V.2. (komentář pod bodem 3.20.). Zkapacitnění dálnice D8 v úseku Zdiby - Nová Ves je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR.

V žádném z citovaných strategických dokumentů (viz kap 4.1. studie) však není přímo uvedeno, že záměr zkapacitnění dálnice D8 je nepřipustný. Strategické dokumenty obsahují pro sektor silniční dopravy adaptační a jiná opatření, se kterými je předkládaný záměr v souladu. Případně, jak je vyhodnoceno ve studii, je v neutrálním postavení vůči danému cíli. S uvedeným hodnocením se zpracovatel posudku ztotožňuje.

V případě klimatického plánu hlavního města Prahy je informace vytržena z kontextu. Pokud by investice do dopravní infrastruktury měla automaticky znamenat, že takový záměr je v rozporu se zvyšováním atraktivity veřejné hromadné dopravy, znamenalo by to prakticky pozastavení budování jakékoliv infrastruktury. Zkapacitnění dálnice není v rozporu se zvýšením atraktivity veřejné hromadné dopravy ani dopravy nemotorové. Naopak vlivem přesunu vozidel na nadřazenou komunikační síť vždy dochází k uklidnění dopravy na komunikacích nižších tříd, kde je možné provozovat veřejnou dopravu bez zdržení v dopravních špičkách, což atraktivitu veřejné dopravy zajisté zvyšuje.

Záměr zkapacitnění dálnice D8 se netýká výhradně vozidel směřující do hlavního města. Jedná se dopravní trasu využívanou z velké části tranzitní dopravou, kdy je samozřejmě zájem tuto dopravu odklonit mimo centrum, např. na silniční okruh kolem Prahy, který není dosud vybudován v plném rozsahu. Záměr zkapacitnění dálnice D8 je jedním ze souboru staveb, který kromě zlepšení prostupnosti území přispívá i ke zvýšení bezpečnosti provozu. Opatření ke snižování intenzit dopravy na území Hlavního města Praha není a nemůže být řešeno v rámci předkládaného záměru.

1.3. Rozpor s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Dle §1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves je v rozporu s cíli a principy důležitých strategických dokumentů hl. města Prahy, České republiky a Evropské unie. Vydání nesouhlasného rozhodnutí k uvedenému záměru umožní naplnit účel tohoto zákona.

1.3.1. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Snížení uhlíkové stopy

Naopak dojde ke zvýšení uhlíkové stopy, a to z následujících důvodů:

- emise spojené s materiálovými a energetickými nároky na vlastní realizaci stavby,
- další nepřímé emise (provoz, údržba, nakládání s odpady, „well to tank“),
- celkový nárůst dopravních výkonů v pražské aglomeraci,
- větší nabídka silniční kapacity, a tedy atraktivnější podmínky pro automobilovou dopravu (s výrazně vyšší uhlíkovou stopou) na úkor ekologických druhů dopravy.

Zvýšení finanční udržitelnosti

Naopak dojde ke zhoršení finanční udržitelnosti jak z hlediska investičních, tak provozních nákladů. Záměr odsaje veřejné zdroje pro mnohem potřebnější a užitečnější investice (např. železnice, infrastruktura ve strukturálně postižených regionech, školství, věda a výzkum ap.).

Zlepšení lidského zdraví

Vzhledem k nárůstu osobní a nákladní dopravy v důsledku zkapacitnění D8 a negativnímu spolupůsobení severní části DO lze očekávat zhoršení zdraví a kvality života obyvatel nejen podél záměru, ale i na severu Prahy. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel.

Zvýšení prostorové efektivity dopravy

Záměr podporuje rozvoj a zvyšuje atraktivitu prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy a ohrožuje konkurenceschopnost prostorově efektivních a udržitelných druhů dopravy (VHD, cyklo, pěší či jejich kombinace).

1.3.2. Rozpor se Strategickým plánem hlavního města Prahy

Strategický plán hlavního města Prahy deklaruje strategické cíle a priority, které zahrnují ekonomickou a ekologickou udržitelnost: přechod od extenzivního využívání zdrojů směrem k intenzifikaci, snížení spotřeby energií, materiálu a emisí, ... S tím úzce souvisí budování města krátkých vzdáleností a podpora šetrné dopravy.

Cílem je snížit celkový objem dopravy, zejména individuální automobilové dopravy v Praze a okolí.

Citujeme ze Strategického plánu, str. 28–29:

„Individuální automobilová doprava s sebou nese řadu nákladů a externalit. Vedle relativně vysokých nákladů pro samotné uživatele automobilů, kterými jsou náklady na pořízení automobilu, palivo, servis, čas cestování, parkování a vlastní ztráty v dopravních nehodách, to jsou náklady pro veřejný sektor spojené s investicemi a údržbou dopravní infrastruktury. Kromě těchto nákladů je s dopravou spojena i řada externalit, které se dotýkají širokého okruhu aktérů. Mezi tyto externality patří například kvalita ovzduší a způsobený hluk, které obě snižují hodnotu nemovitostí v bezprostřední blízkosti frekventovaných silnic a ulic a které rovněž snižují kvalitu života lokálním obyvatelům a pracujícím, kteří pak mohou preferovat odchod do vzdálenějších a méně zatížených částí města, kde ale z důvodu horší dopravní obslužnosti budou sami preferovat automobilovou dopravu. Tento efekt je sebe se podporující. Postrádá tedy vlastní rovnovážný stav, minimálně za současného nastavení tržního systému...

Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku... Další rozvoj tedy

musí upřednostňovat vyšší intenzity využití území, které vedou i k potřebě prostorově efektivních způsobů dopravy, jako je chůze, jízda na kole nebo veřejná doprava.“

Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves, které podporuje další nežádoucí záměry (výstavba logistických a komerčních areálů, rozvoj rezidenčních satelitů), je v rozporu s cílem snižovat objem automobilové dopravy, její náklady a negativní externality.

1.3.3. Rozpor se Strategickým rámcem ČR 2030

Mezi důležité priority Strategického rámce patří omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂. Naopak zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂. Přímo souvislost mezi rozšiřováním silniční kapacity a suburbanizací potvrzují mnohé studie včetně reportu OECD.

1.3.4. Rozpor se Státní politikou životního prostředí

Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050: přechod ke klimatické neutralitě: rozvoj nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravy, rozvoj vozidel s alternativním pohonem, udržitelné územní plánování, postupný přesun nákladní dopravy ze silniční na železniční.

Zkapacitnění dálnice: zvyšování emisí CO₂, zvyšování konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnější formy dopravy oproti nízkoemisní hromadné a nemotorové dopravě, neudržitelné územní plánování podporující suburbanizaci a mono- (resp. prago-) centrický rozvoj, zvýšení konkurenceschopnosti silniční nákladní dopravy oproti železniční.

1.3.5. Rozpor s Koncepcí městské a aktivní mobility ČR 2021–2030

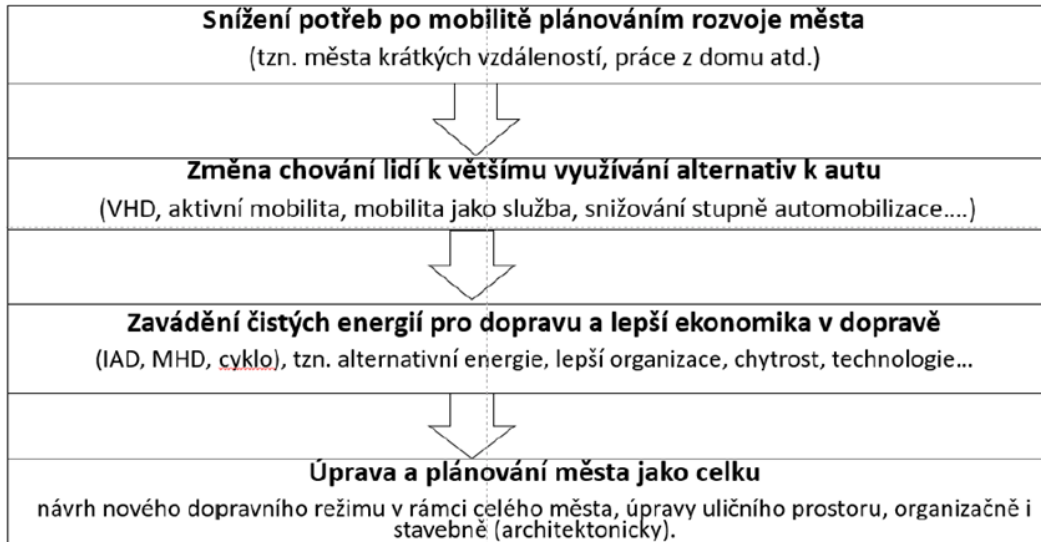
Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to dle jednotlivých kategorií měst. U Prahy to znamená snížení podílu automobilové dopravy z dnešních cca 30 % na 15–20 %. To však nelze docílit zkapacitněním D8 Zdiby – Nová Ves a realizací dalších velkých silničních staveb (např. D0 518 a 519), které jsou v rozporu s klíčovými pilíři Koncepce.

Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města

Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves zvyšuje mobilitu prostorově a energeticky nejnáročnějšího druhu dopravy a ve střednědobém horizontu zvýší i potřebu po mobilitě, resp. závislost na autech mj. v důsledku pokračující suburbanizace a dojížděky ze vzdálenějších lokalit. Přímo souvislost mezi rozšiřováním silniční kapacity a suburbanizací potvrzují mnohé studie včetně reportu OECD.

Rozšíření dálnice D8 směrem do Prahy je v přímém rozporu s principem města krátkých vzdáleností, kde obyvatelé mohou uskutečnit většinu svých potřeb v docházkové vzdálenosti od místa bydliště.

Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu Je naprosto evidentní, že rozšíření dálnice D8 směrem do Prahy bude naopak motivovat lidi k většímu využívání osobního auta a přispívat k dalšímu nárůstu automobilizace obyvatel.



1.3.6. Rozpor s Dopravní politikou ČR

„Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě.“

Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce).“

Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves vizi a strategické cíle Dopravní politiky ČR naopak popírá:

- udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele – povede k dalšímu prohloubení nerovností mezi Prahou a regiony, neboť posílí pragocentrický charakter dálniční sítě a odčerpá finanční prostředky, které by mohly být smysluplně investovány v regionech (do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, pracovních příležitostí atd.);
- splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace) – naopak záměr způsobí další nárůst emisí skleníkových plynů, neboť podporuje rozvoj energeticky nejnáročnějšího druhu dopravy;
- bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví – naopak způsobí zhoršení lidského zdraví v důsledku celkového nárůstu osobní a nákladní dopravy v pražské aglomeraci. Nárůst atraktivity a větší využívání IAD povede ke snížení pohybových aktivit (chůze, jízda na kole), což bude mít rovněž negativní vliv na zdraví obyvatel;

- bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím – automobilová doprava využívá především fosilní paliva a má významný podíl na konečné spotřebě energie a emisí CO₂ v ČR; i při postupném přechodu na elektromobilitu lze očekávat, že významná část elektřiny používané v automobilové dopravě bude vyráběna z uhlí, nemluvě o energeticky a materiálově náročné výrobě a recyklaci baterií;

- rozvoj dopravy v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě – naopak realizace záměru povede k rozvoji dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě.

Zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves je rovněž v rozporu se strategickými cíli Dopravní politiky:

1. Udržitelná mobilita, resp. předcházení potřebám po mobilitě.
2. Co největší využívání alternativních druhů dopravy oproti dopravě silniční.

Podobně jako u Koncepce městské a aktivní mobility se naopak zvýší atraktivita a následně i potřeba cestovat autem – častěji a na delší vzdálenosti – a zároveň to bude motivovat lidi k většímu využívání aut právě díky svému umístění na území nejlidnatějšího a ekonomicky nejvyspělejšího metropolitního regionu ČR.

1.3.7. Rozpor se Zelenou dohodou pro Evropu

Prioritou Zelené dohody pro Evropu jsou opatření na podporu veřejné hromadné dopravy a aktivní mobility s cílem snížit emise CO₂ z dopravy o 90 % do roku 2050. Zkapacitnění dálnice D8 nejenže oslabuje konkurenceschopnost udržitelných druhů dopravy, ale také povede k nárůstu emisí CO₂ v rozporu s cíli Zelené dohody.

1.3.8. Rozpor s evropskou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu zavazuje členské státy k plnění cílů v oblasti snižování závislosti na fosilních palivech a přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy. Z toho plynou konkrétní opatření, které zahrnují především přesun části nákladní dopravy na železnici, investice do veřejné hromadné dopravy a zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu a postupný přechod na elektromobilitu, NIKOLIV však výstavba dálničních komunikací ve městech či jejich bezprostřední blízkosti.

Komentář zpracovatele posudku: Ve vyjádření pod bodem 1.3. je opět citováno ze strategických dokumentů a poukázováno, že záměr přinese do hlavního města více automobilové dopravy. Toto je pravda pouze z části, jelikož dálnice D8 není využívána výhradně dopravou směřující do hlavního města. Dálniční síť ČR je centrálně vedena směrem k hlavnímu městu a absence silničního okruhu kolem Prahy způsobuje, že tranzitní doprava často projíždí centrální částí města bez zjevné potřeby se v tomto území nacházet. Strategické dokumenty nejsou toliko konkrétní, aby z nich vyplýval zjevný rozpor. Mnohá navrhovaná opatření směřující např. do alternativních způsobů dopravy jsou spojena s automobilovou dopravou - elektromobilita, ekologická a prostorově úspornější vozidla apod.

V případě uhlíkové stopy je zřejmé, že záměr nepřináší významnou změnu, emise spojené s realizací stavby jsou vynaloženy na kterýkoliv dopravní záměr, ať už se jedná o pozemní komunikaci či např. železnici. Stejně tak tomu bude u nepřímých emisí.

Zhoršení finanční udržitelnosti není předmětem procesu posuzování. Není zřejmé z jakého důvodu by v případě realizace záměru měly být menší finanční prostředky např. do vědy a výzkumu či školství. Toto je předmětem státního rozpočtu, rozpočtu krajů a obcí a rozhodně toto nemůže být řešeno v rámci procesu posuzování konkrétního záměru na životní prostředí.

Vlivy na lidské zdraví byly hodnoceny v rámci samostatné přílohy č. 9 „ Posouzení vlivů na veřejné zdraví“ obyvatel, která byla zpracována držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Jak již bylo uvedeno, s učiněnými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

V dalších částech vyjádření, kde je podrobněji uváděn rozpor se strategickými dokumenty, se neobjevují zcela nové zásadní informace, na které by již nebylo reagováno. V řešeném území dochází k nárůstu intenzit dopravy díky souhry mnoha okolností, mnohé aspekty však záměr nemůže ovlivnit, a proto je zde logická snaha oznamovatele o řešení stávajícího nevyhovujícího stavu dálnice D8, která je spojena s jejím zkapacitněním.

V žádném z dokumentů není uvedeno, že pozemní komunikace se již nemají stavět, pouze je poukazováno na skutečnost, že se nesmí opomíjet i podpora jiných druhů dopravy a vytvářet pro ně příhodné podmínky. Dle zpracovatele posudku motivovat a podporovat cestující k volbě alternativního způsobu dopravy záměr nikterak neomezuje.

Změna způsobu chování lidí k využívání alternativ k automobilové dopravě je věcí spíše příslušných městských částí, které mají možnost ovlivnit rozvoj svého území a budovat „města krátkých vzdáleností“. Tato doporučení nelze přenášet na nejvytíženější komunikace v ČR, mezi které ve Středočeském kraji patří i dálnice D8.

2. Požadavky na dopravní řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU

Požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, hlavní město Praha a Středočeský kraj podpořily řešení dopravy, která jsou v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů Prahy, ČR a EU a aktuálními odbornými poznatky v oblasti udržitelné mobility.

2.1. Řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje strategických dokumentů

Odborné studie, výstupy mezinárodních projektů a doporučení odborných institucí potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám. Je nejvyšší čas opustit tento zastaralý přístup plánování dopravy a hledat nová řešení. V posledních letech se úspěšně uplatňuje tzv. „Avoid – Shift – Improve“:

- snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností);
- přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita);
- zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).

Přístup „Avoid-Shift-Improve“ popisuje ve své odborné publikaci THE PEP Transport, Health and Environment (společný projekt Evropské hospodářské komise OSN a Světové zdravotnické organizace).

Zároveň je na něm postaven Rakouský plán mobility 2030 (Austria's 2030 Mobility Master Plan).

I při nárůstu počtu obyvatel lze ustálit či dokonce snížit objem automobilové dopravy použitím následujících strategií:

- Územní plánování založené na zahušťování a transformaci namísto sídelní kaše („urban sprawl“);
- Zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu (chůze a jízda na kole);

- Zlepšování služeb veřejné dopravy;
- Omezení vjezdu soukromých vozidel;
- Ekonomické nástroje regulace IAD (parkování, mýto, apod.).

Viz prezentace expertky z Norwegian Centre for Transport Research

Komentář zpracovatele posudku: Uvedené strategie jsou zajisté přínosné a zpracovatel posudku se proti jejich uplatňování nikterak nevymezuje. Přesto se jedná o požadavky, které musí být řešeny na území jednotlivých městských částí. Oznamovatel záměru zkapacitnění dálnice D8 nemá jakoukoliv pravomoc požadovat vybudování lokálních center s občanskou vybaveností, přesun uživatelů k udržitelným druhům dopravy, úspornější vozidla apod. Stejně tak nemá možnost ovlivnit významně ovlivnit aktivní mobilitu obyvatel, služby veřejné dopravy ani ekonomické nástroje např. u parkování vozidel.

Opětovně je proto nutné konstatovat, že pro předmětný záměr zahrnující nadřazenou komunikační síť není výčet uvedených doporučení relevantní.

2.2. Řešení dopravy (nejen) v severní části pražské aglomerace

Řešení dopravy musí být v souladu se stěžejními strategickými dokumenty (Strategický rámec ČR 2030, Koncepce městské a aktivní mobility ČR, Strategický plán hl. města Prahy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Klimatický plán HMP) a postavené na čtyřech základních pilířích:

1. Snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností, home office).
2. Podpora udržitelných druhů dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita).
3. Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).
4. Ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy (parkovací poplatky, mýto, nižší DPH pro veřejnou hromadnou dopravu apod.).

Komentář zpracovatele posudku: Viz komentář výše.

Snižování poptávky po dopravě

Město krátkých vzdáleností a polycentrický rozvoj: Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školky, zdravotnická a sociální zařízení, obchody, služby ap.) a chybějícím pracovním příležitostem. Je zapotřebí doplnit vybavenost a podmínit tím i další nárůst sídel v okolí Prahy. Dále je žádoucí podporovat místní podnikatele a zlepšovat podmínky pro tvorbu pracovních příležitostí s vyšší přidanou hodnotou ve středočeských městech a obcích.

Omezení suburbanizace: obce by neměly podporovat další rezidenční výstavbu bez odpovídající občanské vybavenosti a kvalitní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou. Rozvoj by měl probíhat primárně podél železničních koridorů v blízkosti zastávek VHD. Obce a příslušné úřady by neměly povolovat další logistické a komerční areály, které generují obrovské nároky na zábor půdy a silniční infrastrukturu.

Home office: To je především úkol pro zákonodárce. Zlepšit podmínky pro práci z domova, díky které zaměstnanci ušetří čas na dojíždění do práce a sníží poptávku po dopravě.

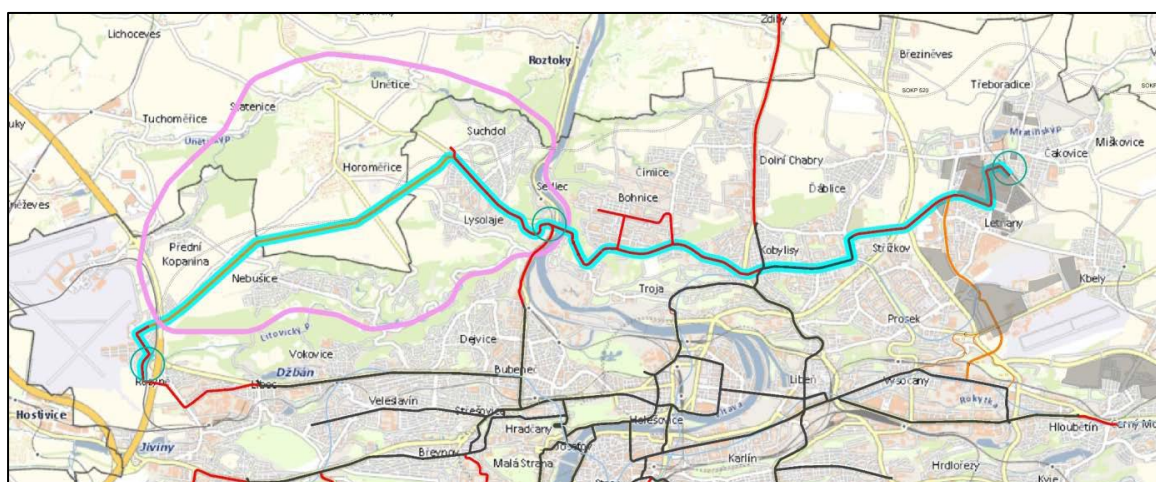
Komentář zpracovatele posudku: Viz komentář výše.

Podpora udržitelných druhů dopravy

- zkapacitnění a zkvalitnění železniční dopravy (prodloužení souprav a nástupišť)

- urychlená dostavba vysokorychlostních tratí (např. Praha – Ústí nad Labem – Drážďany)
- modernizace železnice na letiště a do Kladna
- Nové spojení II
- rozvoj tramvajových tratí (např. TT Kobylisy - Zdiby – Sedlec, TT Podbaba – Suchdol)
- severní tramvajová tangenta s městským bulvárem Ruzyně – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany, která umožní napojení na TT z Dědiny a železnici na letiště
- výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje)
- podpora sdílené mobility a poptávkové dopravy (Demand Responsive Transport) zejména pro „poslední míli“.

Severní tramvajová tangenta



Komentář zpracovatele posudku: Výčet „udržitelných druhů záměrů“ lze samozřejmě realizovat i v případě zkapacitnění dálnice D8. Naopak představa, že při zkapacitnění železniční dopravy, rozvoji tramvajových tratí a výstavby stezek apod. již nebude zkapacitnění dálnice D8 potřebná, je irelevantní.

Vzhledem k délce projektové přípravy, povolovacích procesů a navazující realizace dopravních staveb (cca deset a více let) považuje zpracovatel posudku návrh na zkapacitnění dálnice D8 za opodstatněný.

Přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla

Vzhledem k tomu, že na D8 u Prahy a přilehlých komunikacích tvoří významnou část příměstská doprava s cílem cesty v hlavním městě, je žádoucí, aby byly využívány a zvýhodňovány prostorově a energeticky méně náročná osobní vozidla. V provozu zatím dominují velké automobily se spalovacími motory, které jsou konstruovány na dálniční provoz pro 4–5 lidí se zavadly. Přitom průměrná obsazenost vozidel v Praze činí 1,3 osoby. Proto je zapotřebí zvýhodnit malá elektroauta oproti „standardním vozům“ jak z hlediska parkování, tak průjezdu městem.

Komentář zpracovatele posudku: Zvýhodnění malých vozidel oproti „standardním“ vozům je sice logické, tento požadavek však nemůže být předmětem procesu posuzování předkládaného záměru, jelikož oznamovatel nemá žádnou možnost jak toto přenést na uživatele posuzovaného úseku dálnice D8. Ze stejného důvodu obdobná opatření nemohou být zohledněna v návrhu stanoviska.

Ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy

Parkovací poplatky: parkování je příliš levné, což nemotivuje řidiče k většímu využívání alternativ. Nízká cena parkování a špatná vymahatelnost pokut za nelegální parkování je jednou z příčin přebujelé automobilové dopravy v Praze. Uvedenou problematiku výborně vystihuje tento článek.

Mýto: Bezplatná jízda autem po Praze zvyšuje atraktivitu dojížděky i ze vzdálenějších mimopražských lokalit. Zpoplatnění vjezdu do (širšího) centra může motivovat část cestujících k volbě jiného dopravního prostředku (VHD) s pozitivním dopadem na dopravu a životní prostředí ve městě.

Daňové zvýhodnění VHD: Je zapotřebí zvýhodnit veřejnou hromadnou dopravu oproti individuální automobilové dopravě, např. výrazným snížením či zrušením sazby DPH.

Komentář zpracovatele posudku: Viz komentář k předchozímu bodu vyjádření. I když zpracovatel posudku není proti obdobným nástrojům pro regulaci dopravy, jedná se o opatření, které musí zavést především konkrétní městské části na území Hlavního města Prahy. Dokumentace EIA se proti obdobným návrhům nikterak nevymezuje a jejich přijetí je možné i při realizaci předkládaného záměru.

2.3. Řešení tranzitní dopravy

Zkapacitnění D8 pro tranzitní/dálkovou dopravu v celé délce Zdiby – Nová Ves nebude zapotřebí, pokud se realizují aspoň některé z následujících záměrů:

Aglomerační okruh v parametrech rychlostní komunikace pro nákladní dopravu bude sloužit nejen jako tangenciální spojení středočeských měst a obcí, ale i pro dálkové relace mezi D8 a dalšími dálnicemi. Stačilo by případně zkapacitnit pouze úsek Úžice – Nová Ves.

nebo tzv.

Regionální varianta Silničního okruhu kolem Prahy v některých úsecích nahrazuje aglomerační okruh. Stačilo by případné zkapacitnění v úseku Klečany/Klíčany – Nová Ves nebo v kombinaci s částí aglomeračního okruhu v úseku Úžice – Nová Ves.

Dostavba VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany a modernizace stávajících železničních koridorů přispějí k přesunu části cestujících z aut do VHD a části nákladní dopravy ze silnice na železnici.

Komentář zpracovatele posudku: Všechny výše uvedené dopravní stavby zajistí významně ovlivní rozložení nejen nákladní dopravy v širším území. Žádná z uvedených dopravních staveb však není v takové fázi povolovacího procesu, aby mohlo být konstatováno, že záměr zkapacitnění dálnice D8 není potřebný.

Jak již bylo několikrát uvedeno, vzhledem k délce projektové přípravy, povolovacích procesů a navazující realizace dopravních staveb (cca deset a více let) považuje zpracovatel posudku návrh na zkapacitnění dálnice D8 za opodstatněný.

3. Závěr – návrh na vydání nesouhlasného stanoviska k záměru

Předložená dokumentace EIA je tendenční a neproказuje přínos záměru pro udržitelný rozvoj společnosti. Negativní dopady zkapacitnění D8 Zdiby – Nová Ves v kombinaci s dalšími silničními stavbami (zejména severní část D0 518 a 519) a nežádoucími rozvojovými záměry (skladové a komerční areály, rezidenční satelity) na životní prostředí, dopravní situaci a zdraví obyvatel výrazně převáží nad diskutabilními přínosy spočívajícími ve zlepšení dostupnosti

severního okraje Prahy automobilovou dopravou. Přitom existují mnohem šetrnější a efektivnější řešení v souladu s cíli udržitelného rozvoje.

Na základě skutečností uvedených v tomto vyjádření Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu navrhuje, aby Ministerstvo životního prostředí vydalo nesouhlasné závazné stanovisko EIA k posuzovanému záměru.

Komentář zpracovatele posudku: V závěru vyjádření stručně shrnuty připomínky, na jejichž základě je navrhováno vydání nesouhlasného stanoviska EIA. K tomu zpracovatel posudku uvádí, že jednotlivé připomínky podatele byly komentovány v předchozích bodech tohoto vyjádření.

Dokumentaci včetně odborných příloh považuje zpracovatel posudku oproti podateli za řádnou, odbornou a důvěryhodnou a k vydání nesouhlasného závazného stanoviska nespátřuje závažné důvody.

Dílčí připomínky či relevantní požadavky byly zahrnuty do návrhu stanoviska EIA. Při respektování podmínek návrhu stanoviska lze připomínky podatele považovat za řádně vypořádané. Ze strany zpracovatele posudku je proto navrhováno vydání souhlasného závazného stanoviska.

5.3. ZA LEPŠÍ CHABRY, z. s., vyjádření ze dne 20.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření spolku ZA LEPŠÍ CHABRY, z.s., je identické s vyjádřením spolku Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s. ze dne 18.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 5.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 5.2.

5.4. Občané pro lepší Budyňsko, z.s., vyjádření ze dne 16.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření spolku Občané pro lepší Budyňsko, z.s. je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše v kap. V.2. posudku pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

5.5. Pro Odolenu Vodu, z.s., vyjádření ze dne 19.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření spolku Pro Odolenu Vodu, z.s. je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše v kap. V.2. posudku pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

5.6. Zdravé Podřipsko, z.s., vyjádření ze dne 20.11.2023

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření spolku Zdravé Podřipsko, z.s. je identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše v kap. V.2. posudku pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

V.6. Vyjádření veřejnosti

K záměru bylo doručeno celkem 108 vyjádření veřejnosti, ve kterých jsou stručně diskutována především níže uvedené á témata.

- připomínka týkající se hluku
- připomínka k nedostatečnému vyhodnocení souběhu záměru s VRT

- připomínka k prostupnosti pro pěší a cyklisty
- připomínka k bariérovému efektu záměru
- připomínka k imisním limitům
- připomínka k nedostatečnému zhodnocení kumulativních vlivů
- připomínka týkající se kácení dřevin
- připomínka k vodnímu režimu
- připomínka týkající se vodohospodářského řešení
- připomínka k nepředložení podkladové technické studie
- připomínka k nepřezkoumatelnosti dopravní prognózy
- připomínka týkající se nakládání s odpady
- připomínka k nesrozumitelnosti dokumentace
- připomínka k nakládání s odpady
- připomínka k neposouzení povodňových stavů
- připomínka k nepřezkoumatelnosti opatření v době výstavby
- připomínky k nesouladu dokumentace záměru se zásadami územního rozvoje Středočeského kraje

Komentář zpracovatele posudku: I když se jednotlivá vyjádření liší ve výčtu a pořadí jednotlivých témat, je zřejmé, že vychází ze stejného vzoru. Diskutovaná témata nejsou komentována toliko podrobně jako např. v případě vyjádření Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše v kap. V.2. posudku pod bodem 2.2.

Zpracovatel posudku se ve vypořádání vyjádření veřejnosti odkazuje na svůj komentář k vyjádření Obce Sedlec, kde jsou veškerá témata obsažena. Stejně tak jsou se tato témata opakovala i ve vyjádření dalších subjektů.

Dokumentaci včetně odborných příloh považuje zpracovatel posudku oproti podateli za řádnou, odbornou a důvěryhodnou a k vrácení dokumentace k přepracování či vydání nesouhlasného závazného stanoviska nespátňuje závažné důvody.

Dílní připomínky či relevantní požadavky byly zahrnuty do návrhu stanoviska EIA. Především se jedná o aktualizaci podkladových odborných studií. Při respektování podmínek návrhu stanoviska lze připomínky podatele považovat za řádně vypořádané. Ze strany zpracovatele posudku je proto navrhováno vydání souhlasného závazného stanoviska.

V.7. Vyjádření zaslaná po lhůtě

Dle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. Přesto je nad rámec požadavků zákona níže uveden stručný komentář k vyjádřením zaslaným po lhůtě.

7.1. Zápis z jednání oznamovatele a Povodí Vltavy, státního podniku, ze dne 19.3.2024

Komentář zpracovatele posudku: Předmětem jednání byla diskuze nad připomínkami státního podniku Povodí Vltavy ze dne 21.11.2023 (viz kap. V.1. posudku, bod 1.6.) a jejich zohlednění v probíhajícím procesu EIA.

Ze závěrů jednání vyplývá, že v rámci projektové přípravy je nutná předběžná konzultace navrhovaného řešení se správcem povodí za účelem vyjasnění si příslušných požadavků uvedených ve vyjádření ze dne 21.11.2023. Jedná se 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 podporující migraci živočichů pod mostními objekty D8-019 a D8-021 je v rozporu s ustanovením § 67 odst. 2 vodního zákona.

Zpracovatel posudku zápis z jednání bere na vědomí a konstatuje, 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. Jak již bylo komentováno ve vyjádření správce povodí ze dne 21.11.2023, požadavek na vypracování povodňového modelu je zanesen do podmínek stanoviska. Rozsah posouzení navrhovaných změn v záplavovém území bude projednán se správcem povodí. Stejně tak bude se správcem povodí konzultován rozsah krajinných prvků pod mostními objekty.

7.2. Spolek měst a obcí KORIDOR D8, z.s. zastoupený Mgr. Robertem Plickou, vyjádření (námitky) ze dne 3.10.2024

Komentář zpracovatele posudku: Předmětné vyjádření KORIDOR D8, z.s. je prakticky identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření bodů 1 až 16 odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2.

Pro úplnost zpracovatel posudku upozorňuje, že číslování jednotlivých připomínek spolku se oproti vyjádření Obce Sedlec liší, kdy některé kapitoly se ve vyjádření spolku nenachází.

Oproti vyjádření Obce Sedlec je vyjádření spolku hned v úvodu doplněno o níže uvedené skutečnosti:

Níže předložené písemné námitky jsou doplněné o požadavky, které reagují jednak na souhrn důležitých aktuálních skutečností, které mohou mít vliv na realizaci či provoz Záměru, bude-li povolen, jednak na informace prezentované na veřejném projednání Záměru, které proběhlo dne 19.09.2024 v Klecanech.

Konkrétně námitky nově reagují na následující skutečnosti:

(i) Členové spolku podatele, města a obce dotčené Záměrem, požadují, aby na Záměr byly dodrženy následující limity: limit pro den - 53 dB Lden a limit pro noc - 45 dB Lnoc. Viz společné stanovisko dotčených měst a obcí v plném znění zde: Společné stanovisko 34 samospráv k ročnímu výročí navýšených hlukových limitů a dalšímu prodlužování tunelu Líbeznice – KORIDOR D8;

Komentář zpracovatele posudku: Členové spolku nemají pravomoc požadovat plnění hygienických limitů, které neodpovídají příslušným právním předpisům. Uvedené hodnoty jsou zcela irelevantní. Výše hygienických limitů byla podrobně diskutována v rámci dalších bodů vyjádření.

(ii) Členové spolku podatele, města a obce dotčené Záměrem, požadují, aby v rozptylové studii Záměru byly zohledněny výsledky autorizovaného měření emisí, které potvrdilo překračování emisních limitů v dotčených samosprávách. Výsledky měření jsou nově přiloženy jako PŘÍLOHA 4 – MĚŘENÍ EMISÍ;

Komentář zpracovatele posudku: K výsledkům měření emisí je uveden podrobnější komentář níže. V rámci návrhu stanoviska je požadována aktualizace rozptylové studie, jejíž součástí je standardně i stanovení imisního pozadí lokality.

V souladu s § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů, se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Pro úplnost lze dodat, že na základě pětiletých průměrných imisních koncentrací v letech 2019 až 2023, které zveřejnil ČHMÚ ve čtvercové síti 1 x 1 km v listopadu 2024 aktuálně nedochází v blízkosti dálnice D8 k překračování imisních limitů.

(iii) Krajský úřad Středočeského kraje bude z vlastního podnětu ve spolupráci s dotčenými obcemi Záměru pořizovat Územní studii regionu Podřipsko – viz. přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22.08.2024. Součástí studie bude také návrh opatření v území. Podatel požaduje, aby studií navržená opatření byly, jako eliminační či kompenzační opatření, zohledněny v navazujícím řízení ohledně Záměru, a to jako podmínky, za nichž by případně mohl být Záměr povolen, resp. za kterých by případně měl být provozován;

Komentář zpracovatele posudku: Obdobně jako v případě komentáře ke „krajinnému plánu“ je třeba uvést, že tento dokument nebyl na úrovni Středočeského kraje schválen. Není známá jeho finální podoba ani případná opatření z něj vyplývající. V rámci předmětného procesu EIA proto nelze na tento dokument jakkoliv odkazovat a zavazovat oznamovatele k plnění podmínek, které mohou v být v rozporu s posuzovaným záměrem.

V rámci navazující projektové přípravy standardně dochází k aktualizace celé řady podkladových materiálů, stejně tak dopravních modelů, které budou zohledňovat aktuální vývoj v dopravním zatížení území. V neposlední řadě bude muset být navrhovaný záměr v souladu s platnou územně plánovací dokumentací v době podání žádosti o povolení záměru. Přípravované územní studie či regulační plány tak mohou hrát svou roli při projektové přípravě záměru.

(iv) MMR ve spolupráci s Hl. m. Prahou a Středočeským krajem pořizuje Územní studii Pražského metropolitního regionu, je zpracována její analytická část, finalizuje se návrhová část, registrace se předpokládá 2Q/2025. Studie řeší i oblast kolem dálnice D8, pracuje se zde s vodou, krajinou, prostupností atd. Rovněž výsledky této studie by měly být jako eliminační a kompenzační opatření zohledněny v navazujícím řízení nebo v podmínkách provoz Záměru, bude-li povolen;

Komentář zpracovatele posudku: Viz předchozí komentář. Zmiňovaná územní studie je podkladovým materiálem, který může hrát svou roli při projektové přípravě záměru. V této fázi, tzn. v procesu posuzování, není obdobná studie závazným dokumentem.

(v) Byla zpracována Studie proveditelnosti trati Praha - Neratovice - Mělník (včetně Líbeznické spojky), podle které má dojít k ponížení dopravních toků po I/16 a D8 směr Praha. Tato skutečnost nebyla nijak zohledněna do dopravních modelů obhajující potřebnost Záměru.

Komentář zpracovatele posudku: V návrhu stanoviska je požadavek, aby v rámci navazující projektové přípravy byla aktualizována dopravní prognóza řešeného území při zohlednění plánovaných staveb, které budou v době aktualizace dopravního modelu relevantní - viz podmínka č. 1 stanoviska.

Podatel již uplatnil námitky proti Dokumentaci Záměru v předchozím řízení a také ústně, v rámci veřejného projednání Záměru, které proběhlo dne 19.09.2024 v Klecanech.

S ohledem na výše popsané nové skutečnosti, které nastaly od zahájení řízení ohledně Záměru a pro rozsáhlost a komplexnost Dokumentace Záměru, nebylo možné námitky uplatnit v rámci veřejného projednání jako celek.

Komentář zpracovatele posudku: Jak již bylo uvedeno, další námitky jsou prakticky identické s vyjádřením Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2. Zpracovatel posudku ve vypořádání předmětného vyjádření bodů 1 až 16 odkazuje na svůj komentář k vyjádření pod bodem 2.2. Číslování jednotlivých připomínek spolku se oproti vyjádření Obce Sedlec však liší.

Příloha č.1 vyjádření spolku KORIDOR D8, z.s. ze dne 3.10.2024: Plná moc

Komentář zpracovatele posudku: Bez komentáře.

příloha č.2 vyjádření spolku KORIDOR D8, z.s. ze dne 3.10.2024: Vyjádření Obce Sedlec ze dne 16.11.2023 - Akustický posudek způsobu řešení hlukové zátěže v dokumentu EIA (dále jen akustický posudek)

Komentář zpracovatele posudku: Viz komentář k příloze č. 1 vyjádření Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2.

Příloha č.3 vyjádření spolku KORIDOR D8, z.s. ze dne 3.10.2024: Odborné vyjádření znalce ve věci „Vodohospodářského posouzení části projektové dokumentace EIA, k záměru rozšíření dálnice D8 v úseku Zdiby – Nová Ves“ (dále jen Vodohospodářské posouzení)

Komentář zpracovatele posudku: Viz komentář k příloze č. 2 vyjádření Obce Sedlec ze dne 16.11.2023, které je komentováno výše pod bodem 2.2.

Příloha č.4 vyjádření spolku KORIDOR D8, z.s. ze dne 3.10.2024 - Koridor D8, lokální měření kvality ovzduší s důrazem na problematiku vytápění domácností, Středočeský kraj (dále jen měření kvality ovzduší)

Komentář zpracovatele posudku: Předloženo bylo měření kvality ovzduší, konkrétně koncentrací PM₁₀, které proběhlo na území pěti obcí - Nová Ves, Odolena Voda, Panenské Břežany, Sedlec a Úžice. Měření kvality ovzduší probíhalo během topné sezóny v každé obci ve třech lokalitách blíže či ve větší vzdálenosti od posuzované dálnice D8.

Pro správnou interpretaci výsledků Měření kvality ovzduší je třeba uvést několik skutečností, které zpracovatel posudku považuje za důležité:

- z dokumentu nelze vyčíst přesný časový údaj, ve kterém probíhalo měření koncentrací PM₁₀
- z grafického znázornění vyplývá, že jednalo o období cca tří měsíců, a sice od poloviny prosince 2024 do konce března 2025, doba měření není ve všech hodnocených lokalitách identická
- grafická prezentace výsledků jednotlivých lokalit lze jen těžko porovnat, jelikož jsou uvedeny pro jiné časové období (vodorovná osa grafu) a především s jinými maximy na ose koncentrací (svislá osa grafu).
- stejně tak s jinými maximálními hodnotami pracují různé znečištění
- V jediném odstavci v kapitole „Zhodnocení denních limitů PM₁₀“ jsou předkládány protichůdné informace, např. „Vzhledem k tomu, že sledované období není celý kalendářní rok, ale pouze část topné sezóny, není možné stanovit celkový počet dní překročení limitu. Z naměřeného období ale jde předpokládat, že počet dní, kdy nebyl splněn imisní limit bude ještě více a je možné, že limit splněn nebude.“ Obdobný závěr je uveden ve všech protokolech.

Zpracovatel posudku nikterak nezpochybňuje výši naměřených koncentrací PM₁₀. Pokud by však měření kvality ovzduší mělo poukazovat na hlavní zdroj znečišťování ovzduší, muselo by být měření emisí provedeno mnohem podrobněji a v delším časovém horizontu. Např. i mimo topnou sezónu, aby se projevil i zdroje, které jsou v rámci topné sezóny „maskovány“.

Pokud by provoz po dálnici D8 měl být rozhodujícím zdrojem znečišťování ovzduší na území hodnocených obcí, poté by na všech třech lokalitách dané obce musela různě znečištění vykazovat nejvyšší koncentrace při proudění větru od dálnice. Avšak v mnoha případech jsou nejvýraznější příspěvky při převládajícím větru z jiného směru.

Dálnici D8 v dokumentu Měření kvality ovzduší za hlavní zdroj emisí neoznačuje často ani sám zpracovatel. V části Doporučení jsou pak pro obec uvedena opatření pro snížení zvýšených koncentrací PM₁₀. V samotném závěru je uvedeno „Implementací těchto opatření může obec aktivně přispět ke zlepšení kvality ovzduší a ochraně zdraví svých obyvatel.“

Souhrnně dokument „Měření kvality ovzduší“ nepřináší žádné nové informace, které by nevyplývaly z veřejně dostupných informací, které jsou uvedeny např. v programech zlepšování kvality ovzduší. Součástí návrhu stanoviska je požadavek na vegetační úpravy tělesa dálnice, které zajistí snižují přenos prachových částic do svého okolí. Ostatní navrhovaná opatření nejsou pro záměr zkapacitnění D8 relevantní.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000), kdy dochází k celkovému rozšíření vozovky o cca 8 m (cca 4 m v každém směru). 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).

Na základě předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, obdržených vyjádření k dokumentaci, veřejného projednání, prohlídky zájmového území a ověření vstupních parametrů a údajů uváděných v dokumentaci lze konstatovat, že navrhované řešení záměru při zohlednění podmínek stanoviska v dostatečné míře minimalizuje případné negativní vlivy záměru životní prostředí a veřejné zdraví.

VII. NÁVRH STANOVISKA

V Praze dne: XXX

Č.j.: XXX

Vyřizuje: XXX

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále 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“)

I. POVINNÉ ÚDAJE

I.1. Název záměru:

D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění

I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000), 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 přípojovacího 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 úpravy 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).

I.3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu

Podle přílohy č. 1 zákona je předmětný záměr zařazen do kategorie I pod bod 47. „*Dálnice I. a II. třídy.*“ Jedná se o změnu záměru, která dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí, jelikož tak bylo stanoveno ve zjišťovacím řízení.

I.4. Umístění záměru

Kraj:	Středočeský kraj
Obec:	Klecany, Sedlec, Klíčany, Panenské Břežany, Odolena Voda, Postřižín, Kozomín, Úžice, Zlosyň, Všestudy, Nová Ves
Katastrální území:	Klecany (kód 666033), Sedlec u Líbeznic (746673), Klíčany (666203), Panenské Břežany (717550), Dolínek (708984), Odolena Voda (708992), Postřižín (726206), Kozomín (672009), Úžice u Kralup nad Vltavou (775886), Zlosyň (793353), Všestudy u Veltrus (787451), Dušníky nad Vltavou (787442), Nové Ouholice (706582), Vepřek (706604), Nová Ves u Nelahozevsí (705390)

I.5. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

I.6. IČO oznamovatele

659 93 390

I.7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4

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

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru

D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění

a stanovuje následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:*Aktualizace dopravní prognózy*

1. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení (řízení o povolení záměru podle stavebního zákona) bude aktualizována dopravní prognóza řešeného území
 - dopravní prognóza bude zohledňovat 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
 - dopravní prognóza bude vypracována variantně pro výhledový stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v dopravním zatížení území vyvolaná záměrem

Ovzduší

2. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení zpracovat aktualizaci rozptylové studie, která bude zohledňovat výstupy aktualizované dopravní prognózy (viz podmínka č. 1 stanoviska).
 - modelové výpočty pro fázi provozu budou vypracovány variantně pro výhledový stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v imisním zatížení území vyvolaná záměrem
 - součástí textové části rozptylové studie budou uvedeny vstupní parametry, které mají rozhodující vliv na výši emisí z dopravy (např. příslušný rok dynamické skladby vozového parku, uvažovaná plynulost dopravy apod.)
 - rozptylová studie bude zahrnovat i návrh opatření pro fázi výstavby, která budou zohledněna v zásadách organizace výstavby
3. Zásady organizace výstavby budou navrženy se zřetelem na ochranu kvality ovzduší, především snížení prašnosti
 - zařízení staveniště a přístupové komunikace na ně, deponie zeminy a ornice neumísťovat do blízkosti obytné ani rekreační zástavby, využívat clonících schopností stávající vegetace
 - objízdné trasy volit tak, aby vlivy z dopravy co nejméně zatěžovaly dotčená zastavěná území sídel, přednostně využívat komunikace mimo obytnou zástavbu
4. Zpracovat projekt vegetačních úprav s cílem podpory snižování emisní zátěže z automobilového provozu se zaměřením na blízkost obydlené zástavby.

Hluk

5. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení zpracovat aktualizaci hlukové studie, která bude zohledňovat výstupy aktualizované dopravní prognózy (viz podmínka č. 1 stanoviska).
 - modelové výpočty pro fázi provozu budou vypracovány variantně pro výhledový stav bez / včetně předmětného záměru tak, aby byla patrná změna v hlukovém zatížení území vyvolaná záměrem
 - výpočtový model bude validován (kalibrován) na základě provedeného měření hluku, výběr měřících míst pro potřeby hlukové studie budou konzultován s příslušnou krajskou hygienickou stanicí
 - návrh protihlukových opatření podél řešeného úseku dálnice D8 musí odpovídat minimálně rozsahu stávajících protihlukových stěn
 - materiálové složení transparentních protihlukových stěn (např. na mostních objektech) musí současně plnit funkci bariéry proti kolizi ptáků s vozidly s využitím TP 104 Protihlukové clony pozemních komunikací
 - hluková studie bude zahrnovat i návrh opatření pro fázi výstavby, která budou zohledněna v zásadách organizace výstavby
6. Zásady organizace výstavby (ZOV) budou navrženy se zřetelem na ochranu území před nadměrnou akustickou zátěží
 - demolice současných protihlukových stěn a realizace nových protihlukových opatření bude v harmonogramu stavebních prací plánována tak, aby doba, po kterou bude nejbližší zástavba zcela nechráněna před hlukovou emisí, byla co nejkratší
 - zařízení staveniště a přístupové komunikace na ně neumísťovat do blízkosti obytné ani rekreační zástavby

- objízdne trasy volit tak, aby vlivy z dopravy co nejméně zatěžovaly dotčená zastavěná území sídel, přednostně využívat komunikace mimo obytnou zástavbu

Voda

7. 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.
8. V rámci projektové dokumentace pro navazující řízení bude zpřesněno vodohospodářské řešení stavby v souladu s návrhem opatření uvedeného ve Vodohospodářské studii (AFRY CZ s.r.o., 2023)
 - nenavýšovat stávající regulovaný odtok ze stávajících nádrží do recipientu
 - 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
 - v případě potřeby odvodnění části dálnice D8 do Postřižínského potoka je nutné 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)
 - při návrhu odvodnění dálnice D8 na úseku 1 do Černavky a Dolnopostřižínského potoka prověřit jejich kapacitní možnosti v důsledku odvádění srážkových vod z dalších areálů v jejich blízkosti
 - při návrhu odvodnění dálnice D8 zohlednit soudobé systémy odvodnění průmyslové zóny Úžice do nejbližších vodních toků
 - 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
 - retenční nádrže a DÚN navrhovat tak, aby nepředstavovaly pasti pro živočichy.
 - Budou prověřeny investice do řešení zvětšeného akumulacího prostoru retenčních nádrží se stálým nadržáním (úsek 1 - Černavka, úsek 2 - Mlýnský potok) a případně z míst, kde je to technicky alespoň trochu reálné odvádět vody do vícevodného vodního toku a snížit tak negativní vliv na jakost povrchových vod v důsledku zimní údržby (Dolnopostřižínský potok).
9. Jako součástí projektové dokumentace pro navazující řízení bude vypracován havarijný plán stavby, pro stavební objekty ohrožené povodní bude vypracován povodňový plán stavby
 - havarijný a povodňový plán bude zpracován alespoň obecné rovině, která bude závazná pro zhotovitele stavby, před zahájením realizace záměru budou tyto dokumenty ze strany zhotovitele aktualizovány
10. Úpravami vodních toků v místě křížení s dálnicí D8 (mosty a propustky) nezhoršit odtokové poměry v území, preferovat naopak zlepšení odtokových poměrů dostatečně kapacitním návrhem koryta vodoteče.
 - mostní objekty budou v navazující projekční přípravě prověřeny z hlediska kapacity průtočného profilu při povodni, a to v souladu s ČSN 73 6201 pro Q100 nebo historicky maximální povodeň.
 - zvláštní pozornost bude věnována mostnímu objektu D8-019 (most přes Vltavu na úseku 2), mostnímu objektu D8-018 (most přes silnici III/10151 Všeštiny – Dušníky na úseku 2) a mostnímu objektu D8-009 (most přes Postřižínský potok na úseku 2)

- pro ověření návrhu parametrů mostu přes Vltavu bude vypracován povodňový model, rozsah řešeného území bude předjednáán se správcem povodí.
 - dle výsledků z modelace rozlivu bude určena výsledná délka mostu D8-019 a také potřeba a rozsah inundačních mostů nebo možnosti řešení násypového tělesa dálnice mezi mosty D8-018 a D8-019
11. V rámci zásad organizace výstavby, pakliže 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, bude nutné na březích zřídit dočasné zařízení staveniště pro překládku materiálu, kde bude opět nutné dbát maximální ochrany vodního toku před jeho znečištěním.

Půda (ZPF a PUPFL)

12. 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
13. Zpracovat pedologický průzkum a na jeho základě vypracovat bilanci skrývky kulturních vrstev půdy, včetně návrhu způsobu jejich hospodárného využití. Z důvodu zkrácení přepravních vzdáleností bude preferováno využití v místě a na zemědělských pozemcích v blízkosti záměru.
- Bude upřesněno nakládání s přebytky půdy podle bonity. Pro potřeby ohumusování dálničního tělesa bude prověřeno využití půd průměrné a horší bonity (III. – V. třída ochrany). Půdy vysoké bonity (I. a II. třída ochrany) budou přednostně využity pro zemědělské účely např. rozproštěním na blízké zemědělské pozemky.
14. 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
15. V rámci ZOV budou navrženy plochy pro deponie skrývky ornice. Pakliže nebudou bezprostředně po skrývce využity mimo stavbu, tak bude navržen princip pro jejich dlouhodobé uskladnění, parametry deponie (sklony svahů a výška) a ochrana před zaplevelením, aby nedocházelo k jejich degradaci.

Příroda a krajina

16. Minimalizovat rozsah trvalých a dočasných záborů stavby v plochách významných krajinných prvků, ÚSES, lesní i mimolesní zeleně a biotopů zvláště chráněných druhů.
17. 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.
18. Zpracovat podrobný dendrologický průzkum. V maximální možné míře minimalizovat rozsah kácení dřevin, zejména potom zapojených a vzrostlých vegetačních úprav současného dálničního tělesa.
19. V rámci zásad organizace výstavby bude zařízení staveniště a přístupové komunikace na ně navrženy v maximální možné míře mimo významné krajinné prvky, ÚSES, plochy lesní i mimolesní zeleně a biotopy zvláště chráněných druhů.
20. Za účelem ochrany krajinného rázu navrhnout takové architektonické řešení 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 je doporučeno realizovat vegetační úpravy pomocí popínavých rostlin.

21. Realizovat opatření pro minimalizaci vlivů na flóru a faunu v souladu s biologickým hodnocením dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.
- Při podchodu dálnice by živočichové měli mít co nejmenší smyslový kontakt s technickými prvky, tudíž v podmostích musí být minimalizován podíl zpevněných ploch. Na úseku 2 v podmostí u 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 mlatová cesta z mineralizovaného betonu.
 - Koryta a břehy toků nově neopevňovat, ponechat v přirozeném stavu. V odůvodněných případech je přípustné opevnění suchou kamennou rovnalinou nebo záhozem. V případě nově realizovaných mostů a propustků na drobných vodních tocích je navrhnout tak, aby na obou březích zůstala suchá cesta o šířce min. 70 cm s překrytím zeminou.
 - Veškeré vodohospodářské objekty (výústní objekty, sedimentační nádrže apod.) musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy. Jedna stěna musí být zdrsňena 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.
 - Z důvodu omezení mortality pozemních živočichů na dálnici je nutné provést kvalitní oplocení dálnice, je doporučeno následující (platí také pro realizační fázi):
 - 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.
 - Místa přechodu oplocení přes příkopy je nutné také zaplotit pletivem anebo použít závěsné řetízky, dosahující až na dno příkopu.
 - 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 přihrnout vrstvou kameniva.
 - Na místech pravidelného tahu obojživelníků je nutné oplocení doplnit o trvalé bariéry pro jejich navedení do migračního objektu. Dlouze oplocené úseky bez přerušování migračními objekty musí být vybaveny únikovými rampami pro živočichy.
 - Protihlukové stěny musí být 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.
 - Z důvodu ochrany prolétajících ptáků a netopýrů i z důvodu zmírnění rušení okolních biotopů je doporučeno v těchto rizikových místech osadit bariéry proti střetům s vozidly:
 - Mezi km 15,7–17,6 – úsek 2 (křížení prostoru Vltavských tůní a Vltavy) osadit oboustranné bariéry o výšce min. 4 m mohou být 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.

- 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.
 - V prostoru, kde se dálnice přibližuje k pískovně 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.
 - Uvedená opatření nebudou provedena v místech s PHS, které převezmou danou funkci.
 - Jako kompenzaci za zasažené biotopy koroptve polní, ťuhýka obecného a dalších druhů živočichů je navržena 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.
 - Pro zmírnění vlivu na hmyz a plazy je navrženo do vegetačních úprav tělesa dálnice začlenit květnaté travobylinné porosty, neohumusované plochy s řídkými xerothermními trávniky 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 trávniků.
 - Ztrátu úkrytů netopýrů v kácených stromech je žádoucí kompenzovat osazením netopýřích budek na mostní konstrukce u Vltavy a Bakovského potoka (úsek 2) a Odolena Vody (úsek 1) v celkovém počtu 10–15 ks. Výběr typu budek a jejich přesné umístění bude během výstavby konzultováno s odborníkem na netopýry.
22. Dílčí podmínky stanoviska uvedené v bodě 21 nemusí být v odůvodněných případech striktně uplatňovány, pokud toto bude řádně odůvodněno v rámci aktualizace biologického hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny, které bude zpracované v době navazující projektové přípravy.
23. Z hlediska zlepšení migrační propustnosti krajiny jsou navržena opatření v souladu s migrační studií
- Migrační profil 1 Černavka km 10,3-10,7 – úsek 2 (most D8-011): Zachování stávající úpravy podmostí pro tahovou cestu obojživelníků.
 - 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 nebezpečné polní cesty nebo pěší stezky. Preferované rozměry – středová šířka 20 m, okrajová šířka 40 m. Objekt bude doplněn vegetačními úpravami.
 - Migrační profil 3 Všestudy – podjezd, km 14,5-15,0 – úsek 2 (most D8-017): nebezpečný 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.
 - Migrační profil 4 Vltava – pravý břeh, km 16,0-16,8 – úsek 2 (most D8-019): Doplnění naváděcí vegetace pro navedení přeletujících netopýrů a ptáků pod estakádou. Zajistit průchodnost podmostí pro drobné živočichy a spojitost biotopů v nivě Vltavy pomocí

- pásů z kamenů, pařezů nebo hromad kamenů v návaznosti na stávající vegetační prvky okolo mostu. Zachovat nezpevněný povrch pod mostem.
- Migrační profil 5 Bakovský potok, km 17,4-17,6 – úsek 2 (most D8-021): Zajistit průchodnost podmostí pro drobné živočichy a spojitost biotopů v nivě Vltavy pomocí pásů z kamenů, pařezů nebo hromad kamenů v návaznosti na stávající vegetační prvky okolo mostu. Zachovat nezpevněný povrch pod mostem.
24. Dílčí podmínky stanoviště uvedené v bodě 23 nemusí být v odůvodněných případech striktně uplatňovány, pokud toto bude řádně odůvodněno v rámci aktualizace migrační studie zpracované v době navazující projektové přípravy.
25. Zpracovat projekt vegetačních úprav. Zvolit pestré druhové složení dřevin se zastoupením stromů i keřů vhodných na extrémní stanoviště typu dálničních náspů a zářezů. Do projektu začlenit květnaté luční porosty, chudá stanoviště bez ohumusování s xerotermními 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. V blízkosti zastavěných území prověřit možnosti výsadby pásů izolační zeleně tvořené stromovým a keřovým patrem. Současně do projektu začlenit všechna výše uvedená opatření na úseku ochrany ovzduší a přírody a krajiny, která mají vazbu na vegetační úpravy.
- V rámci výsadeb podél tělesa dálnice nebudou použity bobulonosné stromy a keře, které by lákaly ptáky jako zdroj potravy. Dojde tak k omezení případné kolize ptáků s projíždějícími vozidly.

Ostatní

26. Prověřit možnosti zlepšení prostupnosti území pro pěší a cyklisty v celé délce záměru ve vazbě na konkrétních potřebách dotčeného území. U polních/lesních cest, které by byly záměrem ovlivněny, zajistit jejich funkčnost. Dále zajistit možnosti bezpečného překonání MÚK Nová Ves (úsek 2) a 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 v rámci projektové dokumentace koordinovat se záměrem „Vltavská cyklistická cesta – Nelahozeves – Lužec nad Vltavou“ (úsek 2).
27. Vzájemně koordinovat projektovou přípravu zkapacitnění dálnice D8 a VRT Podřipsko s cílem maximální minimalizace vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo z provozu obou staveb.
28. U místní komunikace K Dálnici (Za Dálnicí) navrhnout taková dopravně inženýrská opatření, aby nově vyvolanou dopravou nebyla ohrožena bezpečnost provozu na komunikaci, která má nyní klidový charakter a prochází obytně-rekreační částí obce (úsek 1).
29. V rámci ZOV navrhnout a prověřit zejména tyto náležitosti:
- Zásady organizace výstavby budou respektovat všechna výše uvedená opatření na úseku ochrany ovzduší, hluku, vody, půdy a chrany přírody a krajiny.
 - Především zařízení staveniště, stavební dvory a přístupové komunikace k nim neumísťovat do bezprostřední blízkosti obytné a rekreační zástavby. Dále je neumísťovat do záplavových území, významných krajinných prvků, ÚSES, ploch lesní a mimolesní vegetace nebo do míst s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, pakliže to bude z hlediska organizace výstavby možné.
 - Bude-li to nezbytné, tak je současně nutné navrhnout ochranná opatření, která zajistí splnění hygienických limitů, neohrozí území před povodněmi a nezpůsobí další poškození životního prostředí.

- 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.
- Pro staveništní dopravu, která bude probíhat mimo současnou trasu dálnice, přednostně využívat stávající cestní síť, je nutné vyloučit nebo minimalizovat průjezd staveništní dopravy přes obydlená území.
- 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 MÚK jako uzlových bodech.
- Hlukově významné stavební práce budou prováděny přednostně v denní době. V noční době lze navrhnout 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.
- V případě nočních uzavírek dálnice musejí být tyto uzavírky co možná nejkratší, aby nedocházelo k ovlivnění obytné zástavby okolo silnic nižších tříd během noční doby, kterými povedou objízdné trasy. Preferovány budou uzavírky na jednu noc pro jeden dálniční nadjezd. Současně bude prověřena možnost nočních uzavírek v období zákazů jízdy kamionů z důvodu minimalizace ovlivnění obytné zástavby okolo objízdných tras těžkou nákladní dopravou.
- Zpracovat plán objízdných tras pro úplné uzavírky dopravy na silnicích nižších tříd, kde bude probíhat přestavba dálničních podjezdů nebo nadjezdů, preferovat návrh objízdných tras tak, aby byla nově vyvolanou dopravou co nejméně zatížena obytná zástavba.
- 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, odtokových poměrů na obou vodních tocích a ochranu obyvatel Vepřku, Nových Ouholic a Nové Vsi před negativními vlivy z výstavby.
- Prověřit 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 intenzity staveništní dopravy na související silniční síti (úsek 2).

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

Ovzduší

30. Pro omezení prašnosti bude realizace stavebních prací prováděna v souladu s metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší „ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“. Především se zaměřením na níže uvedená opatření:
- V průběhu celé výstavby provádět důsledné čištění a v případě potřeby oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trvajících sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
 - Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, případně nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km/h.

- Nákladní vozidla převážející prašný materiál (např. materiál frakce do 4 mm) budou zaplachtována.
- Minimalizovat volné deponování jemnozrného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí. Dle možností neumísťovat ukládaný materiál v blízkosti obytné a rekreační zástavby, ale v odlehlejších částech staveniště.
- Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky kvůli maximálnímu snížení prašnosti.
- Odkryté suché a sypké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
- Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdopokryvná.
- 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.
- 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.
- Při demoličních pracích používat skrápění. Demoliční odpad co nejrychleji odvázet z prostoru staveniště.

Hluk

31. 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).
 - V noční době neprovozovat obslužnou dopravu staveniště ani návozy stavebního materiálu.
 - V maximální možné míře minimalizovat souběh nejhlučnějších stavebních prací.
 - V případě blízko umístěné obytné a rekreační zástavby v okolí staveniště bude územně příslušná obec obeznámena s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Současně bude stanovena kontaktní osoba, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

Voda

32. Zařízení staveniště bude umístěno mimo bezprostřední dosah vodních toků a ploch.
33. Během výstavby budou vyloučeny zásahy do koryt vodních toků s výjimkou realizace výustních objektů a opevnění koryta vodních toků v místě křížení s mostními objekty nebo při realizaci mostních pilířů na hrázi v korytě řeky Vltavy.
34. V průběhu výstavby v prostoru nad vodními toky budou tyto dotčené části vodotečí zabezpečeny a ochráněny před znečištěním způsobeným potencionálním opadem stavebního materiálu apod.
35. Ve stanoveném záplavovém území vodních toků Q_{100} nebude skladován odplavitelný materiál či předměty.

36. Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty nad rámec potřebného množství. Látky závadné vodám budou skladovány v prostorech k tomuto účelu vyhrazených, zabezpečených proti úniku do půdy nebo vod (např. nad záchytnými vanami).
37. Doplnění pohonných hmot a provozních kapalin do stavebních mechanismů bude prováděno na vodohospodářsky zabezpečených plochách, případně budou používány záchytné vany pro zachycení eventuálních úkapů a drobných úniků.
38. Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k zachytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes OLK.
39. Z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod bude zamezeno odtoku splachů ze staveniště. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude nakládáno dle platné legislativy.
40. Případné napadávky či znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno.
41. Každé staveniště bude vybaveno vhodnými sorpčními prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
42. Vzhledem k možnosti kontaminace, ke které může dojít v případě cementových výluhů resp. betonáží, se doporučuje v situacích kontaktu s vodním prostředím výhradně použití vodostavebního betonu.

Půda (ZPF a PUPFL)

43. Skrývku kulturních vrstev půdy provádět v době vegetačního klidu.
44. Ornice a podorničí budou deponovány samostatně. Samostatně bude též deponována půda vysoké bonity (I. – II. třída ochrany) a půdy průměrné až nízké bonity (III. – V. třída ochrany).
45. Deponie skrývek a zemin budou zajištěny proti degradaci včetně zaplevelení.
46. Budou minimalizovány pojezdy a stání stavební mechanizace mimo zpevněné plochy a plochu staveniště.

Geologie a přírodní zdroje

47. Organizaci výstavby záměru koordinovat s provozem na aktivně těžených ložiscích Zlosyň a ložisku Vojkovice, resp. dobývacím prostoru Všetudy (úsek 2).
48. Pro využití přebytečných výkopových zemin prověřit využití v rámci jiných stavebních záměrů v regionu anebo využití v rámci rekultivací vytěžených ložisek nerostných surovin (např. na ložiscích Zlosyň, kde je uvažováno s rekultivačními pracemi po roce 2030).

Příroda a krajina

49. Za účelem ochrany flóry a fauny bude po dobu realizace záměru smluvně zajištěn biologický dozor (ekodozor) stavby autorizovanou osobou ve smyslu § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.
 - tato osoba 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.
 - ekodozor musí 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.
 - ekodozor 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).

- před kácením dřevin ve Velkém Háji u Odolena Vody na úseku 1 ověří ekodozor 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.
- náhradní lokalita pro případné transfery zvláště chráněných druhů musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu, neměla by být příliš vzdálená od místa odchytu, ale zároveň zde musí být vyloučeny střety se stavební mechanizací

50. Za účelem ochrany flóry a fauny bude dále zajištěno

- Během výstavby je nutné udržovat stav staveniště v takovém stavu, aby se zamezilo vzniku kaluží a jiných dočasných vodních ploch, které představují atraktivní sekundární biotopy pro obojživelníky.
- Před zahájením prací i v jejich průběhu je vhodné 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.
- 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, vlácením 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.
- Opatření na orné půdě je nutné 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).
- Pokácené nebo padlé kmeny stromů ze záboru stavby u Vltavy a blízkých tůní 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).
- Skrývku zeminy a stržení drnu v travobylinných a dřevinných porostech je možno 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 je možné provést mimo období hnízdění polních druhů ptáků, tj. v rozmezí 1. září–31. března.
- Stavební práce v nivě Vltavy a v okolí tůní na úseku 2 musí probíhat maximálně šetrně s ohledem na zachování ekostabilizačních funkcí a s ohledem na populaci škeble rybníčné. Tůně severně od dálnice musí být ohrazeny za účelem vyloučení vstupu stavební techniky. V případě nezbytně nutných zásahů do okrajových částí tůní mohou být tyto provedeny jen pod dohledem ekodozoru a mimo období rozmnožování ryb, tj. mimo období březen–květen. Pouze mimo období rozmnožování ryb smí být prováděny také práce v Bakovském a Mlýnském potoce (úsek 2).

- 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 tůní. Kalení vody je nutné 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 je nutno práce na aspoň na 2 dny přerušit
 - Z potoku Černavka a Postřižínský potok na úseku 2 a potom Dolnopostřižínského potoka na úseku 1 bude ve vegetačním období bezprostředně předcházejícím zahájení prací v tocích proveden záchranný transfer potočnice lékařské ze zasažených částí vodních toků o několik desítek metrů výše proti proudu do nezasazených částí těchto toků. Rostliny budou šetrně vyjmuty i s kořeny a zasazeny na biotopově vhodná místa v nezasazených částech koryta.
 - Před zahájením nebo bezprostředně po zahájení stavebních prací je nutné ekodozorem projít dotčené území a zmapovat místa výskytu invazních druhů rostlin. Během výstavby bude nezbytné výskyt invazních rostlin monitorovat a bezodkladně přijímat opatření k jejich likvidaci, aby se zamezilo jejich šíření v záboru stavby a jeho okolí.
51. Dílčí podmínky stanoviska uvedené v bodě 50 nemusí být v odůvodněných případech striktně uplatňovány, pokud toto bude řádně odůvodněno v rámci aktualizace biologického hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny zpracovaného v době projektové přípravy záměru, případně na základě požadavků biologického dozoru stavby v průběhu realizace záměru.
52. Kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu, a to včetně prořezu koruny, v období od 1.11. – 31.3. Zachovat všechny dřeviny, které nebudou v kolizi se záměrem.
- v případě potřeby zajištění ochrany fauny a flóry lze ve vybraných lokalitách provádět kácení dřevin i dříve 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.
 - stromy, které budou káceny mimo vegetační období kvůli ochraně fauny a flóry, určí biologický dozor stavby
53. 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), musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- zvláštní pozornost bude věnována na ochraně památného stromu „dub u Postřižína“, který stojí cca 100 m od dálnice D8 u silnice II/522.

Ostatní

54. V případě zjevného poškození pozemních komunikací, po kterých budou vedeny objízdné trasy a dočasně dojde ke zvýšení intenzit nákladní dopravy, bude zajištěno/požadováno jejich navrácení do původního stavu.

Podmínky pro fázi provozu záměru:*Ovzduší*

55. Posilovat plynulost dopravního proudu podporou informovanosti o momentálních dopravních komplikacích na elektronických informačních tabulích.

Hluk

56. Před zahájením realizace stavby a v rámci zkušebního provozu bude provedeno 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 odsouhlasen Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje se sídlem v Praze.
57. V případě prokázání překročení hygienických limitů hluku z dopravy po realizaci záměru budou provedena dodatečná protihluková opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje se sídlem v Praze.

Voda

58. Zajištění pravidelných kontrol údržby 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.
59. Provádět pravidelnou údržbu propustků a koryt vodních toků v místě křížení se záměrem, aby nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů v území.
60. Bude prováděn postmonitoring kvality vod dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod. Doporučuje se zaměřit na zimní období v důsledku předpokládaného ovlivnění během zimní údržby, především na málo vodné toky.

Příroda a krajina

61. Pro vegetační úpravy zajistit povýsadbovou péči v délce 5 let. Vytínat nepůvodní náletové a invazní druhy, obnovovat výsadby při úhynu stromů a křovin.
62. Provádět kontrolu oplocení dálnice, aby nedocházelo k vniknutí živočichů do prostoru komunikace.
63. Pro ověření správného provedení a účinnosti realizovaných ochranných opatření bude po zprovoznění stavby prováděn jejich monitoring. Tento monitoring bude prováděn jeden rok od uvedení stavby do provozu (ověřující správné provedení a prvotní účinnost opatření) a následně po uplynutí 5ti let 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 (držitel autorizace k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb.).

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru nejsou podmínky nad rámec platné legislativy navrhovány.

II. ODŮVODNĚNÍ

II.1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla zpracována v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“). Zpracovatelem dokumentace je držitelka autorizace dle §19 zákona Ing. Zuzana Toniková ze společnosti AFRY CZ s.r.o.

Dokumentace záměru byla vypracována na základě Závěru zjišťovacího řízení vydaného Ministerstvem životního prostředí, odborem výkonu státní správy I ze dne 27.10.2021 pod č.j. MZP/2021/500/2609, který nevyloučil významný vlivy na životní prostředí a bylo jej nutno posuzovat podle zákona.

Dokumentace EIA byla předložena dne 4.10.2023 příslušnému úřadu, Ministerstvu životního prostředí, Odboru výkonu státní správy I (dále jen OVSS I), který ji dopisem dne 12.10.2024 rozeslal dotčeným územním samosprávním celkům, dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a současně dokumentaci zveřejnil v Informačním systému EIA. Informace o dokumentaci byla zveřejněna dne 18. 10. 2023.

Na základě podkladů celého procesu posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentace, uplatněných vyjádření, veřejného projednání a posudku lze konstatovat, že všechny podstatné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly řádně vyhodnoceny, a to jako akceptovatelné (viz „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti“ tohoto závazného stanoviska).

V průběhu procesu posouzení vliv na životní prostředí bylo dokladováno a ověřeno, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany obyvatel a všech složek životního prostředí v míře požadované příslušnými předpisy.

Na základě dokumentace a všech podaných vyjádření k dokumentaci zpracoval Ing. Josef Gresl, držitel autorizace podle § 19 zákona (dále jen „zpracovatel posudku“) posudek s náležitostmi podle přílohy č. 5 k zákonu.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěry dokumentace jako celku, hlavní opatření pro snížení negativních vlivů záměru uvedená v části D.IV. dokumentace pak byla převzata do podmínek stanoviska. Zpracovatel dále konstatuje, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný při plnění podmínek stanoviska.

Vzhledem k obdržení odůvodněného nesouhlasného vyjádření veřejnosti nařídil příslušný úřad veřejné projednání dle § 17 zákona, které se konalo dne 19.9.2025 v prostorách Kulturního centra Rychta v Klecanech.

Vlivy na základní složky životního prostředí a charakteristiky (především ovzduší, hluk, veřejné zdraví, povrchové a podzemní vody, biologická rozmanitost území) jsou hodnoceny jako přijatelné, řešitelné v rámci platných zákonů a dalších předpisů či norem. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou charakterizovány jako málo významné a lokální či dočasné a bez zvýšeného rizika negativních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Příslušný úřad dospěl na základě dokumentace, vyjádření k dokumentaci a posudku k závěru, že k záměru lze vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek

Stanovené podmínky mají zajistit předcházení, vyloučení, snížení, popřípadě minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dle požadavků zákona. Vycházejí jednak

z výsledků hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a požadavků uplatněných dotčenými subjekty.

Základní soubor podmínek vychází z konkrétních opatření uvedených v textové části dokumentace a relevantních připomínek vznesených v rámci vyjádření v procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Podmínky jsou přeformulovány tak, aby odpovídaly účelu stanoviska a jejich splnění bylo kontrolovatelné.

Pro fázi přípravy záměru jsou navrženy podmínky č. 1 až 29.

Podmínka č. 1 vyžaduje aktualizaci dopravní prognózy, která bude sloužit jako hlavní vstup pro aktualizaci modelových výpočtů rozptylové a hlukové studie. V rámci aktualizace budou zohledněny posledně zveřejněné výsledky celostátního sčítání dopravy a současně plánované dopravní stavby a rozvojové záměry v širším území. Aktualizací dopravní prognózy a z ní vyplývajících kapacitního posouzení bude mj. řádně ověřena potřeba realizace předmětného záměru. Podmínka je stanovena na základě doručených připomínek s přihlédnutím ke skutečnosti, že v širším území je plánováno hned několik významných dopravních staveb a rozvojových záměrů, které mohou ovlivnit předpokládané intenzity dopravy.

Podmínka č. 2 až 4 se týká ochrany ovzduší. Zahrnuje aktualizaci rozptylové studie, a další opatření uvedené v zásadách organizace výstavby ke snižování prašnosti. Podmínky jsou stanoveny na základě doručených vyjádření a současně informací uvedených v dokumentaci EIA.

Podmínka č. 5 a 6 je stanovena z důvodu ochrany před hlukem. V rámci aktualizace hlukové studie se objevuje jasný požadavek na zachování protihlukových opatření podél dálnice, která budou odpovídat minimálně rozsahu stávajících protihlukových stěn. V rámci realizace je požadováno Dále jsou uvedeny např. základní předpoklady pro umístění zařízení staveniště a vedení objízdných tras. Podmínky reflektují informace uvedené v dokumentaci. Aktualizace hlukové studie na základě aktualizované dopravní prognózy je požadována, jelikož se jednalo o jedno z nejvíce diskutovaných témat.

Podmínky č. 7 až 11 se týkají ochrany vod. Především je nutné zajistit, aby nebyl navyšován stávající regulovaný odtok do příslušných recipientů, čímž by mělo být zajištěno, že nebude docházet ke zhoršení odtokových poměrů v území. Podmínky byly stanoveny na základě návrhu opatření uvedeného v dokumentaci se zohledněním požadavků správce povodí.

Podmínky č. 12 až 15 se týkají ochrany půd, podmínky byly stanoveny na základě návrhu opatření uvedeného v dokumentaci.

Podmínky č. 16 - 25 se týkají oblasti ochrany přírody a krajiny. Podmínky vychází z požadavků uvedených v odborných přílohách dokumentace, především biologického hodnocení a migrační studie. Dílčí podmínky nemusí být v odůvodněných případech striktně uplatňovány, pokud toto bude řádně odůvodněno v rámci aktualizace podkladových studií - viz podmínka č. 22 a 24. V podmínce č. 25 je zahrnut požadavek na návrh vegetačních úprav a to zejména v blízkosti zastavěného území.

Podmínky č. 26 až 29 se týkají prostupnosti území pro pěší a cyklisty a dalších dopravně inženýrských opatření, koordinace záměru s projektovou přípravou VRT a požadavků na zásady organizace výstavby. Podmínky byly stanoveny na základě informací uvedených v dokumentaci EIA.

Pro fázi realizace (výstavby) záměru jsou navrženy podmínky č. 30 až 54.

Podmínka č. 30 se týká ochrany ovzduší, resp. dodržování základních opatření ke snížení prašnosti. Podmínka č. 31 ukládá zhotoviteli povinnost preferovat stavební práce v denní době

z důvodu minimalizace obtěžování hlukem. Podmínky jsou stanoveny na základě informací uvedených v dokumentaci EIA.

Podmínky č. 32 až 42 zahrnují opatření pro ochranu vod v průběhu realizace stavby. Podmínky jsou stanoveny na základě informací uvedených v dokumentaci EIA.

Podmínky č. 43 až 46 se týkají ochrany ZPF a PUPFL, podmínky č. 47 a 48 přírodních zdrojů. Tyto podmínky byly stanoveny na základě informací uvedených v dokumentaci EIA.

Podmínky č. 49 až 53 zahrnují oblast ochrany přírody a krajiny. Za nejdůležitější lze označit smluvní zajištění biologického dozoru stavby autorizovanou osobou včetně pravomocí pozastavení činnosti zhotovitele v případě ohrožení zvláště chráněných druhů. Dále se zde upozorňuje na některé klíčové pasáže v průběhu realizace záměru. Podmínky vycházejí z informací uvedených v dokumentaci jako celku, které považuje zpracovatel posudku za důležité.

Podmínky č. 54 řeší případné znehodnocení pozemních komunikací na objízdných trasách a požaduje navrácení do původního stavu. Podmínka je stanovena na základě informací uvedených v dokumentaci EIA.

Pro fázi provozu záměru jsou navrženy podmínky č. 55 - 63.

Podmínka č. 55 požaduje posilovat plynulost dopravního proudu na základě informovanosti o dopravních komplikacích, což by mělo mít pozitivní vliv na produkci emisí z dopravy.

Podmínka č. 56 a 57 je navržena pro ověření/zajištění plnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb.

Podmínka č. 58 až 60 se týká ochrany vod, resp. pravidelné údržby na vodohospodářských objektech souvisejících s provozem záměru.

Podmínka č. 61 až 63 zahrnuje opatření ve vztahu k ochraně přírody a krajiny. Jedná se o povýsadbovou péči o dřeviny, která zajistí obnovu uhynulých jedinců. Dále se jedná o kontrolu oplocení dálnice, aby bylo ověřeno, že nedochází k vniknutí živočichů do prostoru komunikace. V neposlední řadě se jedná o monitoring zaměřený zejména na migrační průchodnost, mortalitu živočichů na silnici, stav populací obojživelníků a plazů a šíření invazních rostlin v blízkosti silnice.

Podmínky pro fázi provozu záměru jsou stanoveny na základě informací uvedených v dokumentaci EIA.

Podmínky a požadavky, které vyplývají z všeobecně závazných předpisů, do podmínek závazného stanoviska zahrnutý nejsou, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládá oznamovateli platná legislativa a není tedy nutno specificky je podmiňovat.

II.2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves v kategorii D33,5/130 do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000), kdy dochází k celkovému rozšíření vozovky o cca 8 m (cca 4 m v každém směru). 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. 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 (rekonstrukce mostních objektů nebo demolice a nová výstavba mostních objektů).

Všechny uvedené vlivy na životní prostředí byly v rámci dokumentace pečlivě zváženy a vyhodnoceny. Zvláštní pozornost je věnována vlivům na imisní a hlukové zatížení, veřejné zdraví, povrchové a podzemní vody a biologickou rozmanitost území. V ostatních oblastech životního prostředí je vliv záměru malý a málo významný. Ke zmírnění negativních dopadů na výše uvedené složky životního prostředí jsou v textové části a přílohách dokumentace navrhována konkrétní opatření, jejichž hlavní část byla společně s relevantními připomínkami převzata do podmínek stanoviska.

Veškeré předpokládané důsledky realizace a provozu posuzovaného záměru jsou tak v přijatelných mezích jak z hlediska ochrany veřejného zdraví, tak ochrany všech složek životního prostředí v dotčeném území.

Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je v dokumentaci následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Posouzení vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví je předmětem přílohy Posouzení vlivů na veřejné zdraví, které bylo zpracováno držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, RNDr. Marcelou Zambojovou, a tvoří samostatnou přílohu dokumentace (srpen 2023).

V závěru Posouzení vlivů na veřejné zdraví je uvedeno, že z hlediska vlivu na veřejné zdraví lze řešený záměr označit za přijatelný. Obě hodnocené subvarianty – Úsporná a Velkorysá jsou rovnocenné. Je možné konstatovat, že i při velmi konzervativním odhadu lze 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 zkapacitnění spojen se zlepšením imisní situace vyplývajícím ze zvýšení plynulosti provozu automobilové dopravy na řešeném úseku dálnice D8. Z hlediska vlivu koncentrací škodlivin v ovzduší lze posuzovaný záměr označit za pozitivní.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, dodatečná opatření není třeba stanovovat.

Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocení vlivů realizace záměru na ovzduší je postaveno na krátkodobém působení těchto zdrojů a současně dodržování preventivních opatření ke snižování prašnosti.

Hodnocení vlivů provozu záměru na ovzduší vychází z výsledků rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu dokumentace (HBH Projekt spol. s.r.o., srpen 2025). Ze závěrečného hodnocení vyplývá, že imisní příspěvky z provozu na dálnici D8 jsou součástí stávajícího imisního pozadí a posuzovaný záměr bude mít převážně pozitivní vliv ve smyslu jejich snížení, i když ne velkého. Z veřejně dostupných dat vyplývá, na základě pětiletých průměrných imisních koncentrací v letech 2019 až 2023, které zveřejnil ČHMÚ ve čtvercové síti 1 x 1 km v listopadu 2024, aktuálně nedochází v blízkosti dálnice D8 k překračování imisních limitů.

Vlivy na klima byly předmětem přílohy Studie vyhodnocení vlivů na klima (HBH Projekt spol. s.r.o., srpen 2025). Souhrnně lze konstatovat, že nedojde k významnému ovlivnění klimatu. Vlivy jsou hodnoceny jako nulové až mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje. Preventivní opatření ke snižování prašnosti / zmírnění vlivů na klima jsou zahrnuta do podmínek závazného stanoviska.

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

Vlivy hluku z výstavby jsou v dokumentaci omezeny především prováděním stavebních prací ve vybrané části denní doby, což bylo ověřeno i modelovým výpočtem hluku z demoličních a stavebních prací.

V případě provozu záměru z výsledků modelových výpočtů hlukové studie (HBH Projekt spol. s.r.o., srpen 2025) vyplývá, že vzhledem k mírnému nárůstu intenzit dopravy způsobeným navýšením kapacity dálnice dojde k celkovému mírnému nárůstu hlukového zatížení v okolí dálnice D8. Realizací záměru s navrženými protihlukovými stěnami budou v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí hodnoceného úseku dálnice D8 dodrženy navržené hygienické limity hluku. V úsecích, kde budou realizovány navržené protihlukové stěny, resp. stávající rozsah protihlukových stěn bude v šestiprukové variantě posílen (prodloužení, zvýšení, zlepšení akustických parametrů), dojde ke snížení hlukového zatížení okolní zástavby.

Vlivy na ostatní charakteristiky jsou zanedbatelné.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Podkladem pro hodnocení vlivů na povrchovou a podzemní vodu byla Vodohospodářská studie včetně příloh (AFRY CZ s.r.o., 08/2023).

Vlivy na povrchové vody jsou pak v dokumentaci hodnoceny jako mírné (akceptovatelné) v celé délce záměru, v případě varianty Velkorysé jsou vlivy v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší. S mírně pozitivním vlivem je hodnoceno zlepšení jakosti vod modernizací celkového vodohospodářského řešení dálnice D8. Varianta Velkorysá je hodnocena také s mírně pozitivním vlivem vůči povodním daným možnostmi pro zlepšení odtokových poměrů v území.

Realizací záměru dojde k ovlivnění podzemních vod. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné (akceptovatelné) až zanedbatelné v celé délce záměru, v případě varianty Velkorysé jsou vlivy v porovnání s variantou Úspornou hodnoceny jako mírně vyšší.

Na základě technického řešení záměru se zpracovatel posudku s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na půdu

Hodnocení vlivů na půdu vychází z údajů uvedených v dokumentaci. Vliv na zemědělskou půdu (ZPF) bude z hlediska trvalých záborů představovat trvalý a nevratný negativní vliv, ten však bude při dodržení navržených opatření akceptovatelný. Dočasné zábory budou představovat vratný a mírný vliv pouze po dobu výstavby. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Lze konstatovat, že z hlediska vlivů na lesní půdu (PUPFL) se bude jednat o trvalý a nevratný nepříznivý vliv. Vliv lze charakterizovat jako mírný. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Záboru půdy se při realizaci liniových záměrů prakticky nedá vyhnout, zpracovatel posudku se proto s uvedeným hodnocením ztotožňuje. Příslušná opatření k ochraně půd jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na přírodní zdroje

Hodnocení vlivů na přírodní zdroje vychází z údajů uvedených v dokumentaci. Přírodní zdroje budou záměrem ovlivněny minimálně, současně nebudou základové podmínky ztíženy žádným sesuvným či poddolovaným územím. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v úsecích ve střetu s ložisky nerostných surovin. Varianta Úsporná je hodnocena s nulovým vlivem, varianta Velkorysá je hodnocena s nulovým až mírným vlivem daným složitějším stavebně-technickým založením stavby.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, dodatečná opatření není třeba stanovovat.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

Hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost vychází jak z údajů uvedených v dokumentaci, tak z odborných příloh, především Biologického hodnocení (HBH Projekt spol. s.r.o., srpen 2025) a Migrační studie (HBH Projekt spol. s.r.o., srpen 2025).

Posouzeny byly jednotlivé části ochrany přírody, které jako celek spoluutvářejí celkový charakter místní krajiny, její ekologickou hodnotu. 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. Pouze lokálně lze zaznamenat bioticky hodnotnější lokality, kterými jsou prostor EVL Veltrusy (také PP Veltrusy), VKP, funkční skladebné části ÚSES a lokality, v rámci nichž byl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů. 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. To platí i pro jednotlivé rostlinné a živočišné druhy. 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 vlivy na biodiverzitu lze hodnotit jako přijatelné při respektování navržených opatření.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření zahrnující jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnocení vlivů na krajinu a její ekologické funkce vychází z údajů uvedených v dokumentaci a současně přílohy dokumentace Vlivy na krajinný ráz (AFRY CZ s.r.o., srpen 2025).

Realizací záměru dojde k ovlivnění krajiny a jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Vlivy jsou však hodnoceny převážně jako mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření k zajištění např. povýsadbové péče jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

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

Hodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví vychází z údajů uvedených v dokumentaci a archeologického průzkumu - rešerše (AFRY CZ s.r.o., srpen 2025). Realizací záměru dojde pouze k ovlivnění archeologických lokalit. Vlivy jsou hodnoceny jako mírné v celé délce záměru. To platí i pro variantní úsek záměru – varianta Úsporná a Velkorysá.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, dodatečná opatření není třeba stanovovat.

Přeshraniční vlivy

Záměr je situován na území Středočeského kraje, vzhledem k velké vzdálenosti státních hranic nemůže proto ovlivnit území sousedního státu. Žádné vlivy na sousední státy nebyly zjištěny.

Souhrnně lze konstatovat vyloučení vlivů na životní prostředí přesahující státní hranice.

II.3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Popis technického řešení záměru obsahuje základní stavební i provozní řešení jeho jednotlivých částí. Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice I. třídy D8 v úseku Zdiby – Nová Ves do podoby uspořádání 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000), kdy dochází k celkovému rozšíření vozovky o cca 8 m (cca 4 m v každém směru).

Technické řešení záměru navrhované oznamovatelem odpovídá možnostem daného území a požadavkům na vyloučení negativních vlivů. V rámci navazující projektové přípravy bude docházet k upřesnění technického řešení záměru uvedeného v dokumentaci. Jedná však se o běžný aspekt projektové přípravy, který nemá podstatný vliv na probíhající proces posuzování a který je mj. vyvolán plněním podmínek stanoviska - především požadavků na technické řešení stavby.

Při respektování podmínek a doporučení uvedených v podmínkách stanoviska je navrhované řešení akceptovatelné.

II.4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl předložen ve dvou variantách. V úseku staničení 0,000 – 16,500 je invariantní. V navazujícím úseku s mosty č. D8-019 (most přes řeku Vltavu) a D8-021 (mosty přes Bakovský potok), tedy v délce 16,500 – 18,000 je veden ve variantách, které jsou v dokumentaci označeny jako „Úsporná“ a „Velkorysá“. Varianty záměru nemají vliv na jeho směrové vedení ani kapacitu. Jde o varianty čistě technického charakteru.

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.

Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou přijatelné obě varianty, neboť ani u jedné z nich nebyly při respektování návrhu stanoviska zjištěny významně negativní vlivy, které by vedly k jejímu vyloučení.

II.5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí včetně vypořádání vyjádření k dokumentaci

- Dne 31. 8. 2021 bylo na MŽP předloženo oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.
- Dne 3. 9. 2021 zahájilo MŽP, odbor výkonu státní správy I (dále jen „OVSS I“), k záměru zjišťovací řízení.
- Dne 27. 10. 2021 vydalo MŽP, OVSS I, k předmětnému záměru závěr zjišťovacího řízení, ve kterém byly stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

- Dne 4. 10. 2023 byla na MŽP, OVSS I, předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „dokumentace“) zpracovaná Ing. Zuzanou Tonikovou, držitelkou autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 12. 10. 2023 MŽP, OVSS I, rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce Středočeského kraje. Informace o dokumentaci byla na úřední desce Středočeského kraje zveřejněna dne 18. 10. 2023. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 20. 11. 2023.
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 135 vyjádření (7 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření ostatních orgánů, 1 vyjádření odboru MŽP, 6 vyjádření spolků a 109 vyjádření z řad veřejnosti). Dalších 6 vyjádření bylo zasláno po lhůtě.
- Dne 12. 12. 2023 byla vznesena námitka možné podjatosti úřední osoby oprávněné k vedení procesu EIA. O námitce podjatosti bylo rozhodnuto v usnesení ministra životního prostředí ze dne 25. ledna 2024 a následně v jeho opravném rozhodnutí ze dne 30. dubna 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 MŽP.
- Dopisem ze dne 31. 7. 2024 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí pověřen Ing. Josef Gresl, držitel autorizace dle § 19 zákona. Dne 1. 8. 2024 zpracovatel posudku převzal všechny dostupné podklady pro zpracování posudku. Dne 15. 10. 2024 převzal zpracovatel posudku vyjádření zasláná po lhůtě.
- 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.
- Dne 19. 9. 2024 se konalo v souladu s § 17 odst. 2 zákona veřejné projednání dokumentace.
- V listopadu 2025 byl příslušnému úřadu předložen zpracovaný posudek. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace a navrhuje příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí za respektování podmínek tohoto stanoviska.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 134 vyjádření (7 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření ostatních orgánů, 1 vyjádření odboru MŽP, 6 vyjádření spolků a 108 vyjádření z řad veřejnosti). Dalších 6 vyjádření bylo zasláno po lhůtě.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v části V. posudku.

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru MZP527v části Posudek.

Vypořádání vyjádření z veřejného projednání

Veřejné projednání záměru ve smyslu ust. § 17 zákona se konalo dne 19.9.2025 v prostorách Kulturního centra Rychta v Klecanech.

Na veřejném projednání byla diskutována témata, která obsahově odpovídají vyjádření k dokumentaci. Vznesené připomínky k záměru byly vypořádány v rámci veřejného projednání, případně je na ně reagováno v části V. posudku v komentáři zpracovatele posudku k doručeným vyjádřením.

Průběh veřejného projednání je zaznamenán v zápisu z veřejného projednání, který je zveřejněn v Informačním systému EIA.

II.6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj - vyšší územní samosprávný celek:	Středočeský kraj
Obec - základní územní samosprávný celek:	Klecany, Sedlec, Klíčany, Panenské Břežany, Odolena Voda, Postřizín, Kozomín, Úžice, Zlosyň, Všestudy, 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 ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů je toto závazné stanovisko přezkoumatelné na základě odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

DATUM ZPRACOVÁNÍ POSUDKU:

listopad 2025

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

*Zpracovatel posudku***Ing. Josef Gresl**

držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č.j. 58610/ENV/12 ze dne 11. 7. 2012, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 3198/ENV/17 ze dne 15. 2. 2017 a č.j. MZP/2022/710/2072 ze dne 23. 6. 2022

Podvesná XI 6470, 760 01 Zlín

mobil: +420 777 678 270, e-mail: josef@gresl-eia.cz

Osoby, které se podílely na zpracování posudku (příloh Biologické hodnocení, Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz a Migrační studie)

Mgr. Alice Losík Háková

autorizovaná osoba ke zpracování biologického hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zpracovatel posudku Ing. Josef Gresl ve spolupráci s Mgr. Alicí Losík Hákovou se ani dílčím způsobem nepodíleli na zpracování dokumentace.

PODPIS ZPRACOVATELE POSUDKU:**PŘÍLOHY**

Příloha č. 1: Rozhodnutí o prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

Příloha č. 2: Vyjádření k dokumentace

