

Souřadnicový systém S–JTSK

Výškový systém Bpv



**projektová, průzkumná a konzultační společnost**

PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6  
tel.: +420 267 004 111, [www.pudis.cz](http://www.pudis.cz), [info@pudis.cz](mailto:info@pudis.cz)



Vypracoval: Ing. Richard Kuk Mgr. Paulína Pidaná	Hlavní inženýr projektu: Ing. Lukáš Kořínek	Investor: Ředitelství silnic a dálnic s.p. Čerčanská 2023/12, Praha – Krč 140 00		
	Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček			
Odpovědný projektant: Ing. Richard Kuk	Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler			
Číslo zakázky: D20–009	Datum: 05/2025, aktualizace 10/2025			
Akce: D8 MÚK Zdiby, MÚK Kostelecká dokumentace hodnocení vlivů na ŽP dle přílohy č. 4 z. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů	Měřítko:	–	Formát:	–
	Stupeň:	EIA		Souprava:
Příloha: Text dokumentace	Číslo přílohy:			

# **D8 MÚK ZDIBY - MÚK KOSTELECKÁ**

Dokumentace hodnocení vlivů na ŽP dle přílohy č. 4 z. č. 100/2001  
Sb., ve znění pozdějších předpisů

## Obsah

Obsah.....	2
A.1.1.1 Seznam obrázků .....	6
A.1.1.2 Seznam tabulek .....	7
A.1.1.3 ÚVOD.....	9
A.1.1.4 Prohlášení .....	11
A.1.1.5 Seznam použitých zkratk .....	12
A.1.1.6 Referenční seznam použitých zdrojů .....	13
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI .....</b>	<b>14</b>
A.2. Obchodní firma .....	14
A.3. IČ .....	14
A.4. Sídlo (bydliště).....	14
A.5. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele.....	14
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU .....</b>	<b>15</b>
B.I. Základní údaje .....	15
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 .....	15
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru.....	15
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	17
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	19
B.I.4.1. Charakter záměru .....	19
B.I.4.2. Možnost kumulace s jinými záměry.....	19
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí .....	22
B.I.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 .....	26
B.I.6.1. Objekty pozemních komunikací.....	26
B.I.6.2. Odvodnění .....	30
B.I.6.2.1. Navržená koncepce odvádění srážkových vod .....	30
B.I.6.2.2. Bilance srážkových vod .....	31
B.I.6.2.3. Posouzení vlivu zimní údržby .....	32
B.I.6.3. Kácení dřevin a vegetační úpravy .....	32
B.I.6.4. Zemina, ornice a rekultivace.....	33
B.I.6.5. Výstavba .....	34
B.I.6.6. Demolice.....	36
B.I.6.7. Ostatní úpravy a opatření .....	36
B.I.6.8. Porovnání záměru s nejlepšími dostupnými technikami a s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.....	41
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	41
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	42
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	42
B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz).....	42
B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru).....	42
B.II.1.1. Zemědělský půdní fond .....	42
B.II.1.2. Pozemky určené pro funkci lesa.....	44
B.II.1.3. Meliorace .....	45
B.II.2. Voda (například zdroj vody, spotřeba).....	46
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje) .....	46
B.II.4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba).....	47
B.II.5. Biologická rozmanitost.....	47
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb).....	48
B.II.6.1. Nároky na dopravní infrastrukturu .....	48
B.II.6.2. Potřeba souvisejících staveb .....	58
B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz).....	58

B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek).....	58
B.III.1.1. Znečištění ovzduší.....	58
B.III.1.2. Znečištění vody.....	63
B.III.1.3. Znečištění půdy a půdního podloží .....	63
B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čisticí zařízení a jejich účinnost) .....	64
B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady).....	64
B.III.3.1. Výstavba .....	65
B.III.3.2. Způsoby využití a zneškodňování odpadů .....	67
B.III.3.3. Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů .....	68
B.III.3.4. Provoz.....	69
B.III.3.5. Odpady vznikající při odstranění záměru .....	70
B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy – přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení).....	70
B.III.4.1. Hluk.....	70
B.III.4.2. Vibrace, záření, zápach .....	73
B.III.5. Doplnující údaje .....	73
B.III.5.1. Významné terénní úpravy.....	73
B.III.5.2. Významné zásahy do krajiny .....	73
B.III.5.3. Světelné znečištění .....	73
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>74</b>
C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území (např. struktura a ráz krajiny, její geomorfologie a hydrologie, určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy; ložiska nerostů; dále území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území) .....	74
C.1.1. Struktura a ráz krajiny, její geomorfologie a hydrologie .....	74
C.1.1.1 Struktura a ráz krajiny .....	74
C.1.1.2 Geomorfologie krajiny .....	77
C.1.1.3 Geologické poměry .....	77
C.1.1.4 Hydrogeologické poměry .....	80
C.1.1.5 Seismická aktivita a tektonika .....	82
C.1.2. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny .....	83
C.1.2.1 Významné krajinné prvky a památné stromy .....	83
C.1.2.2 Územní systém ekologické stability krajiny .....	85
C.1.2.3 Zvláště chráněná území.....	87
C.1.2.4 Přírodní parky .....	88
C.1.2.5 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti .....	88
C.1.2.6 Zvláště chráněné druhy.....	88
C.1.3. Ložiska nerostů .....	93
C.1.4. Území historického, kulturního nebo archeologického významu .....	93
C.1.5. Území hustě zalidněná.....	96
C.1.6. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení.....	96
C.1.7. Staré ekologické zátěže .....	97
C.1.8. Extrémní poměry v dotčeném území .....	98
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší (např. stav kvality ovzduší), vody (např. hydromorfologické poměry v území a jejich změny, množství a jakost vod atd.), půdy (např. podíl nezastavěných ploch, podíl zemědělské a lesní půdy a jejich stav, stav erozního ohrožení a degradace půd, zábor půdy, eroze, utužování a zakrývání), přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti (např. stav a rozmanitost fauny, flóry, společenstev, ekosystémů), klimatu (např. dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu), obyvatelstva a veřejného	

zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....	98
C.2.1. Stav kvality ovzduší .....	98
C.2.2. Stav akustické situace .....	103
C.2.3. Voda .....	104
C.2.3.1 Povrchová voda .....	104
C.2.3.2 Podzemní voda .....	110
C.2.3.3 Stávající odvodňovací systémy komunikací .....	110
C.2.4. Půda .....	111
C.2.4.1 ZPF .....	113
C.2.4.2 Stav erozního ohrožení a degradace půd .....	114
C.2.4.3 Pozemky určené k plnění funkce lesa .....	116
C.2.5. Přírodní zdroje .....	117
C.2.6. Biologická rozmanitost .....	118
C.2.6.1 Fauna a flóra .....	118
C.2.6.2 Migrace .....	120
C.2.6.3 Dendrologie .....	120
C.2.6.4 Ekosystémy .....	120
C.2.7. Klima .....	122
C.2.8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	135
C.2.9. Hmotný majetek .....	136
C.2.10. Kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....	136
C.3. Celkové zhodnocení kvality 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 .....	136
<b>D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>139</b>
D.I. 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 (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí .....	139
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	139
D.I.1.1. Ovzduší .....	139
D.I.1.2. Hluk .....	140
D.I.1.3. Sociálně ekonomické vlivy .....	141
D.I.1.4. Závěr vlivů na obyvatelstvo .....	142
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu) .....	142
D.I.2.1. Vlivy na ovzduší .....	142
D.I.2.1.1. Vliv výstavby záměru .....	142
D.I.2.1.2. Vliv provozu záměru .....	143
D.I.2.2. Klima .....	147
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů) .....	151
D.I.3.1. Hluk .....	151
D.I.3.1.1. Vliv výstavby záměru .....	151
D.I.3.1.2. Vliv provozu záměru .....	151
D.I.3.2. Vibrace, záření, vznik rušivých vlivů .....	152
D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	153
D.I.4.1. Povrchové vody .....	153
D.I.4.2. Podzemní vody .....	154
D.I.4.3. Zhodnocení vlivu záměru na stav vodních útvarů a na budoucí možnosti docílení dobrého stavu vodních útvarů .....	154

D.I.5. Vlivy na půdu .....	156
D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje.....	156
D.I.6.1. Horninové prostředí.....	156
D.I.6.2. Ložiska nerostů .....	157
D.I.6.3. Ostatní přírodní zdroje.....	157
D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy).....	157
D.I.7.1. Vlivy na faunu a flóru.....	157
D.I.7.2. Vliv na VKP, ÚSES, ZCHÚ a Natura 2000.....	160
D.I.7.3. Závěr .....	161
D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce .....	162
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....	162
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.....	163
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 .....	165
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 (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně .....	166
D.IV.1. Kompenzační opatření .....	166
D.IV.2. Podmínky pro fázi přípravy záměru .....	167
D.IV.3. Podmínky pro fázi výstavby .....	170
D.IV.4. Pro provoz záměru.....	172
D.IV.5. Podmínky pro monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí .....	172
D.IV.6. Pro fázi likvidace stavby.....	172
D.IV.7. Pro případ vzniku mimořádných situací .....	172
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí .....	172
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích.....	173
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy).....</b>	<b>174</b>
<b>F. ZÁVĚR .....</b>	<b>175</b>
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....</b>	<b>176</b>
G.1. Popis navrhovaného záměru.....	176
G.2. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.....	179
G.3. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo.....	181
<b>H. PŘÍLOHY .....</b>	<b>183</b>
H.1. Přílohy, které jsou součástí textu Dokumentace EIA .....	183
H.1.1. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny – Magistrát hlavního města Prahy .....	183
H.1.2. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny – Krajský úřad Středočeského kraje .....	185
H.2. Rozptylová studie a hodnocení rizik klimatických změn .....	187
H.2.1. Příspěvková rozptylová studie .....	187
H.2.2. Vliv na klima .....	187
H.3. Akustická studie.....	187
H.4. Měření hluku.....	187
H.5. Hodnocení zdravotních rizik .....	187
H.6. Hodnocení zpracované dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a migrační studie.....	187
H.7. Dendrologický průzkum .....	187
H.8. Krajinový ráz.....	187
H.9. Dopravně inženýrské podklady .....	187

H.9.1. Pražský okruh D0 520, dopravně-inženýrské podklady pro dokumentaci EIA (zpracovatel: TSK hl. m. Prahy, a.s. 08/2024).....	187
H.9.2. Dopravně-inženýrské podklady pro zkapacitnění D8 MÚK Zdiby, (včetně navazující části Prosecké radiály), Dlouhodobý výhled, (zpracovatel: IPR Praha 09/2022).....	187
H.10. Archeologický průzkum - rešerše .....	187
H.11. Fotodokumentace .....	187
H.12. Výkresové přílohy .....	187
H.12.1. Přehledná situace.....	187
H.12.2. Situace zájmového území - díl 1 .....	187
H.12.3. Situace zájmového území - díl 2 .....	187
H.12.4. Podélný profil hlavní trasy Prosecké radiály/dálnice D8 - díl 1 .....	188
H.12.5. Podélný profil hlavní trasy Prosecké radiály/dálnice D8 - díl 2 .....	188
H.13. Komentář závěru zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/1769 a vyjádření, která byla zaslána k Oznámení záměru „D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály“ (kód záměru OV1229).....	188
H.13.1. Požadavky uvedené v Závěru zjišťovacího řízení.....	188
H.13.2. Hlavní město Praha.....	192
H.13.3. Obec Sedlec .....	193
H.13.4. Obec Zdiby .....	194
H.13.5. Veřejnost PM, VČ .....	195
H.13.6. Veřejnost VK, MS a DK .....	195

#### **A.1.1.1 Seznam obrázků**

Obrázek 1 Zákres umístění záměru .....	18
Obrázek 2 ZÚR SK, výřez výkresu A.2: Plochy a koridory, včetně ÚSES .....	24
Obrázek 3 ZÚR Hl.m. Prahy, výřez výkresu 02. Výkres ploch a koridorů.....	25
Obrázek 4 Protihlukový val podél obce Březiněves .....	39
Obrázek 5 Navržené protihlukové valy podél MÚK Zdiby.....	40
Obrázek 6 Průběh navržené PHC na PHV u Březiněvsi .....	41
Obrázek 7 Zákres záměru do mapy pozemků ZPF .....	43
Obrázek 8 Zákres průběhu trasy nad třídami ochrany ZPF .....	44
Obrázek 9 Zákres záměru do mapy pozemků PUPFL .....	45
Obrázek 10 Kartogramy dopravních intenzit stávajícího stavu (rok 2019) .....	49
Obrázek 11 Kartogramy dopravních intenzit nulového stavu (rok 2030) – bez realizace záměru .....	51
Obrázek 12 Kartogramy dopravních intenzit aktivního stavu (rok 2030) – s realizací záměru.....	52
Obrázek 13 Rozdílový kartogramy dopravních intenzit aktivního stavu (realizace záměru) a nulového stavu (rok 2030) .....	53
Obrázek 14 Kartogramy dopravních intenzit aktivního stavu (rok 2050) – naplnění ÚPD .....	54
Obrázek 15 Vybrané úseky dopravních intenzit.....	55
Obrázek 16 Komunikace zahrnuté do výpočtového modelu.....	60
Obrázek 17 Umístění referenčních bodů .....	62
Obrázek 18 Mapa znázorňující území náchylné k sesouvání.....	79
Obrázek 19 Zákres umístění záměru do mapy vodních útvarů podzemních vod.....	80
Obrázek 20 zákres umístění záměru do mapy Hydrologické rajony.....	81
Obrázek 21 Mapa očekávané intenzity zemětřesení na území ČR a SR. Izoseisty jsou vyznačeny na základě dosavadních pozorování makroseismické aktivity .....	83
Obrázek 22 Zákres umístění záměru do výkresu VKP .....	85
Obrázek 23 Zákres umístění záměru do výkresu ÚSES .....	86
Obrázek 24 Zákres záměru do výkresu zvláště chráněných území .....	87
Obrázek 25 Ropucha obecná v dotčeném území .....	89
Obrázek 26 Koroptev polní v dotčeném území .....	90
Obrázek 27 Slavíci v dotčeném území.....	90
Obrázek 28 Netopýři v dotčeném území .....	91
Obrázek 29 Výskyt památek v okolí záměru .....	94
Obrázek 30 Výskyt ÚAN nálezů v trase záměru .....	95
Obrázek 31 Zákres záměru do výkresu hustoty zalidnění .....	96
Obrázek 32 Výskyt starých ekologických zátěží .....	97

Obrázek 33 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> .....	99
Obrázek 34 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace PM <sub>10</sub> .....	99
Obrázek 35 Pětileté průměry 2019-2023, 36. nejvyšší denní koncentrace PM <sub>10</sub> .....	100
Obrázek 36 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace PM <sub>2,5</sub> .....	100
Obrázek 37 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace benzenu .....	101
Obrázek 38 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace BaP .....	101
Obrázek 39 Pětileté průměry 2019-2023, 4. nejvyšší denní koncentrace SO <sub>2</sub> .....	102
Obrázek 40 Umístění nejbližších stanic AIM .....	102
Obrázek 41 Vodní útvary povrchových vod .....	104
Obrázek 42 Zákres záměru do mapy povodí .....	106
Obrázek 43 Zákres záměru do mapy zranitelných oblastí .....	107
Obrázek 44 Zákres záměru do záplavových území .....	108
Obrázek 45 Zákres záměru do vodohospodářské mapy .....	110
Obrázek 46 Orientační mapka širšího povodí Přemyšlenského potoka .....	111
Obrázek 47 Zákres záměru do půdní mapy .....	112
Obrázek 48 Zákres záměru do mapy třídy ochrany ZPF .....	113
Obrázek 49 Zákres záměru do mapy ZPF – členění dle kultury .....	114
Obrázek 50 Zákres záměru do mapy potencionálního ohrožení půdy větrnou erozí .....	115
Obrázek 51 Mapa potencionálního ohrožení půdy vodní erozí v okolí záměru .....	116
Obrázek 52 Zákres pozemků PUPFL .....	117
Obrázek 53 Biotopy .....	122
Obrázek 54 Regionální klasifikace dle Quitta (1971) .....	123
Obrázek 55 Zákres záměru do mapy klimatických oblastí ČR 1901-2000 .....	124
Obrázek 56 Průměrné měsíční teploty vzduchu, stanice Kbely, rok 2023 a dlouhodobě průměry .....	124
Obrázek 57 Měsíční úhrny srážek, stanice Kbely, rok 2023 a dlouhodobě průměry .....	125
Obrázek 58 Oblasti ohrožené suchem v ČR v širším okolí záměru .....	125
Obrázek 59 Větrná růžice pro dotčené území celková a pro jednotlivé třídy rychlosti .....	126
Obrázek 60 Adaptivní kapacita (AK) socio-ekologických systémů .....	129
Obrázek 61 Prům. roční teploty vzduchu v období 1981-2010 a výhledy pro období 2030, 2050 a 2090 .....	130
Obrázek 62 Uvažované úseky komunikací v řešeném území .....	133
Obrázek 63 Zákres základních sídelních jednotek .....	135
Obrázek 64 Zákres umístění záměru .....	176

### A.1.1.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 Bilanční změna odtoků po realizaci záměru v porovnání se stávajícím stavem .....	31
Tabulka 2 Bilance chloridů .....	32
Tabulka 3 Kvalifikovaný odhad bilance zeminy .....	33
Tabulka 4 Rozsah PHV podél hodnoceného záměru .....	37
Tabulka 5 Rozsah PHC podél dálnice D8 .....	41
Tabulka 6 Kvalifikovaný odhad trvalých záborů .....	42
Tabulka 7 Rozsah záborů ZPF dle třídy ochrany (m <sup>2</sup> ) .....	43
Tabulka 8 Obousměrné intenzity dopravy stávajícího stavu na vybraných úsecích komunikací - rok 2019 (bez ovlivnění covidem) .....	55
Tabulka 9 Obousměrné intenzity dopravy nulového stavu na vybraných úsecích komunikací (rok 2030) – bez realizace záměru .....	56
Tabulka 10 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu (rok 2030) – s realizací záměru .....	56
Tabulka 11 Rozdíl obousměrných intenzit dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu a nulového stavu (rok 2030) .....	56
Tabulka 12 Rozdíl obousměrných intenzit dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu a nulového stavu (rok 2030) – v procentech .....	57
Tabulka 13 Celková emisní zátěž pro jednotlivé hodnocené stavy .....	61
Tabulka 14 Celkové emise z automobilové dopravy na komunikacích v řešeném území a komunikacích záměru .....	61
Tabulka 15 Vybrané body obytné zástavby .....	62
Tabulka 16 Seznam hlavních druhů odpadů vznikající při výstavbě .....	65
Tabulka 17 Kvalitativní třídy asfaltových směsí podle obsahu PAU .....	68

Tabulka 18 Doporučené technické vybavení odpadového hospodářství, přehled navržených shromažďovacích nádob .....	69
Tabulka 19 Předpokládané hlavní druhy odpadů, které lze očekávat v průběhu provozu .....	69
Tabulka 20 Předpokládaná mechanizace využívaná k výstavbě a její hlučnost (dB).....	71
Tabulka 21 Kontrolní výpočtové body .....	72
Tabulka 22 Znaky a hodnoty přírodní charakteristiky .....	76
Tabulka 23 Znaky a hodnoty kulturní a historické charakteristiky.....	76
Tabulka 24 Znaky a hodnoty vizuální charakteristiky.....	76
Tabulka 25 Přehled a klasifikace hornin skalního podkladu podle stupně rozpojitelnosti a navětrání .....	78
Tabulka 26 Výčet registrovaných VKP v okolí záměru .....	84
Tabulka 27 Přehled prvků ÚSES v dotčeném území ve střetu se záměrem .....	86
Tabulka 28 Soupis zaznamenaných chráněných druhů rostlin.....	88
Tabulka 29 Soupis chráněných druhů obratlovců zjištěných v prostoru zásahu .....	92
Tabulka 30 Naměřené hodnoty na měřicí stanici Praha 8 - Kobylisy (kód stanice AKOB) v letech 2019-2023 .....	103
Tabulka 31 Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny hluku $L_{Aeq,T}$ v současnosti (rok 2019) .....	103
Tabulka 32 Seznam vodotečí, které jsou využity jako recipienty .....	107
Tabulka 33 Základní klasifikace kvality vody v tocích dle ČSN 75 7221 v období 2021 - 2022 Mratínský potok .....	108
Tabulka 34 Kvalifikovaný odhad trvalých záborů D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká .....	112
Tabulka 35 Rozsah záborů ZPF dle třídy ochrany ( $m^2$ ) .....	113
Tabulka 36 Dělení ekosystémů .....	121
Tabulka 37 Klimatická charakteristika teplé oblasti T2 (regionální klasifikace dle Quitta).....	123
Tabulka 38 Celková modelová větrná růžice .....	126
Tabulka 39 Vybrané ukazatele o klimatických poměrech v zájmovém území v současnosti a odhad jejich vývoje do konce 21. století (při střední hodnotě emisí SKLP5) .....	130
Tabulka 40 Emisní faktory CO <sub>2</sub> ekv. pro silniční dopravu .....	133
Tabulka 41 Vstupní data pro výpočet emisí CO <sub>2</sub> ekv. z dopravy na hodnocených komunikacích záměru a okolí .....	134
Tabulka 42 Emise CO <sub>2</sub> ekv. z automobilové dopravy na hodnocených komunikacích záměru a okolí ...	134
Tabulka 43 Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky v dotčeném území – Výhledový stav (2030) – bez provozu záměru (nulová varianta).....	144
Tabulka 44 Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky v dotčeném území – Výhledový stav (2030) – po zprovoznění záměru.....	144
Tabulka 45 Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky v dotčeném území – Výhledový stav (2050) – po zprovoznění záměru.....	145
Tabulka 47 Imisní příspěvky záměru ve vztahu k imisním limitům .....	145
Tabulka 46 Imisní příspěvky záměru v součtu s imisním pozadím lokality ve vybraných bodech zástavby .....	146
Tabulka 48 Rozdíl výsledných hodnot $L_{Aeq,T}$ z provozu silniční dopravy bez a se záměrem dálnice D8 v roce 2030.....	152
Tabulka 49 – Zhodnocení vlivu záměru z pohledu požadavků Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES.....	154

### A.1.1.3 ÚVOD

Záměr D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká byl navržen vzhledem k potřebě posoudit v rámci procesu EIA možný stav realizace a provozu dálnice D8 po její modernizaci, a to v celém úseku od 0,0 km D8 až do Prahy ke křižovatce MÚK Kostecká cca -4,8 km a to pro stav, kdy by nebyl v provozu úsek dálnice D0 č.519 ani D0 č.520. Tento záměr prakticky zajišťuje, aby zkapacitnění úseku Prosecké radiály (ul. Cínovecké) / dálnice D8 v prostoru výhledové MÚK Březiněves, včetně její příslušné etapy, bylo možno realizovat v rámci záměru, který bude z výše citovaných 3 záměrů v území realizován jako první v pořadí.

Záměr prakticky zahrnuje 2 úseky dálnice D8.

Úsek D8 v rozsahu 0,0÷-2,0 km (v případě tahu dálnice D8 / Prosecká radiála je používáno "záporné" staničení, které ve směru od Zdib ku Praze vychází z historického "nultého" kilometru dálnice D8, který je situován severně od MÚK Zdiby), který byl posouzen v rámci zjišťovacího řízení pro kód záměru OV1229 a byl na něj vydán závěr zjišťovacího řízení s č. j. MZP/2019/500/1769.

Dále zahrnuje následující úsek D8 směrem do Prahy až do MÚK Kostecká. Tento úsek byl v rámci procesu EIA podrobně posouzen v rámci záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves (kód záměru MZP520) a záměru D0, stavba 520 Březiněves – Satalice, (kód záměru MZP500). Na oba uvedené záměry bylo vydáno Souhlasné závazné stanovisko, které souhlasí s realizací záměru při dodržení stanovených podmínek.

Protože severní část řešeného úseku prošla Zjišťovacím řízením v rámci záměru kód OV1229 a na delší jižní část úseku bylo již v rámci 2 výše uvedených záměrů vydáno Souhlasné závazné stanovisko rozhodl se oznamovatel v souladu s §6 odst. 5 zákona předložit místo oznámení zpracovaném dle přílohy č.3 zák. zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí zpracovanou podle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Tato Dokumentace zahrnuje i úsek D8 v rozsahu 0,0÷1,9 km, na který byl vydán závěr zjišťovacího řízení (kód záměru OV1229), Při zpracování této Dokumentace byly zohledněny i požadavky uvedené v Závěru zjišťovacího řízení a ve vyjádřeních k Oznámení. Pro snazší orientaci v tom, jakým způsobem byly požadavky a připomínky zohledněny je do přílohy dokumentace začleněna kapitola, ve které je uveden komentář těchto požadavků.

Dokumentace se v úseku od -2,0 km po MÚK Kostecká zaměřuje zejména na posouzení stavů, kdy nebude v provozu D0 519 a D0 520, protože tyto stavy nebyly v rámci procesů EIA na oba citované záměry hodnoceny. Jedná se zejména o vlivy plynoucí z rozdílného rozsahu komunikací v křižovatce MÚK Březiněves a následných vlivů na hluk, ovzduší, zdraví obyvatel atd.

Historicky byl předmětný úsek Prosecké radiály (ul. Cínovecká) a navazující část silnice R8 (v úseku Letňany – Zdiby) včetně MÚK Zdiby vybudován v letech 1988 až 1992 jako součást komunikačního systému Prahy. Dále v letech 1990 - 1993 plynule navázala výstavba dálnice D8 v úseku 0801 Zdiby - Úžice. Na začátku tohoto úseku (cca 700 m severně od stávající MÚK Zdiby) je situován „nultý kilometr“ dálnice D8. V roce 2016 byl úsek Prosecké radiály mezi hranicemi Hl. Prahy (-2,248 km) a „nultým kilometrem“ zařazen do dálniční sítě.

Stávající šířkové uspořádání předmětného úseku dálnice D8 v návrhové kategorii MR 26,5 / 100, resp.120 (se šířkou SDP 3,5 m a zpevněné krajnice 2,75 m) neodpovídá dálničnímu standardu a je již nyní na hranici kapacity a ve výhledu, vlivem pánované výstavby severního segmentu Pražského okruhu v úseku Ruzyně - Suchdol - Březiněves - Satalice a postupu přestavby a zkapacitnění silnice I/9 Zdiby - Líbeznice - Mělník, bude kapacitně nedostatečné.

Stávající tvar MÚK Zdiby (deltovitá křižovatka s úrovnovými křižovatkami větví s podřízenými komunikacemi, stykovou ve východním segmentu a jednopruhovou okružní o vnějším průměru 40 m v západním segmentu) je již nyní kapacitně nedostatečné. Díky přetížení úrovnových křižovatek vznikají v prostoru MÚK Zdiby pravidelně kongesce, které se vzdouvají až na dálnici, a z nich vyplývá významné snížení bezpečnosti silničního provozu.

Stavební úpravy, které byly v MÚK Zdiby realizované v nedávné minulosti: etapa 1, vratná větev - bypass, zprovozněno v r. 2013, a etapa 2 - direktní větev, zprovozněno v r. 2023, případně připravované rámci etapy 3, která je součástí I. etapy záměru Tramvajové trati Kobylisy - Zdiby, v rámci které je navržena přestavba úrovnových křižovatek v prostoru MÚK Zdiby, řeší pouze nejožehavější kapacitní a bezpečnostní problémy stávajícího stavu, ale pro prognózované výhledové zatížení nejsou dostatečné.

V širších souvislostech týkajících se dopravy v relacích Praha ↔ Neratovice, Líbeznice a Praha ↔ Klecany, Vodochody jsou již v současné době, s ohledem na výše zmíněné kongesce, v prostoru MÚK Zdiby řadou řidičů preferovány alternativní trasy po silnicích nižších tříd a místních komunikacích, které vedou zástavbou obcí a městských částí v širším okolí, což nežádoucím způsobem zvyšuje zatížení životního prostředí v jednotlivých obcích.

#### A.1.1.4 Prohlášení

Tato Dokumentace byla zpracována kolektivem pracovníků pod vedením Ing. Richarda Kuka, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 15700/4161/OEP/92 vydaného podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb. a jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, ve smyslu § 24 odst. 1 citovaného zákona, která byla naposledy prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. MZP/2021/710/4703

Dokumentace byla zpracována 05/2025.

Zpracovatel posouzení:

Sestavení zpracovatelského týmu:

- Ing. Richard Kuk, spolupráce na zpracování této Dokumentace – držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 15700/4161/OEP/92 vydaného podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb. a jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, ve smyslu § 24 odst. 1 citovaného zákona, která byla naposledy prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. MZP/2021/710/4703 – PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.
- Mgr. Paulína Pidaná – spolupráce na zpracování této Dokumentace – PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.
- Ing. Pavel Macháček – spolupráce na zpracování této Dokumentace – PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.
- Ing. Jitka Růžičková – Hodnocení zdravotních rizik – osoba, která je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydané Ministerstvem zdravotnictví, pořadové číslo osvědčení 5/2019 – kontakt viz studie.
- Mgr. Jakub Bucek a Mgr. Daniela Fogašová – Autorizace č.: ENV/2018/8583, Rozptylová studie a Vliv na klima, Bucek s.r.o. – kontakt viz studie.
- Ing. Petr Blahník – autorizace č. MZP/2019/610/727 z roku 2019, prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. MZP/2023/610/3438: Hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, dle ustanovení § 67 a Migrační studie – kontakt viz studie
- Ing. Martin Kostřica – Dendrologický průzkum – PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.
- Ing. Martin Čálek – Dopravně-inženýrské podklady pro zkapacitnění D8 MÚK Zdiby, (včetně navazující části Prosecké radiály), Dlouhodobý výhled; Dlouhodobý výhled– Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy – kontakt viz studie
- Ing. Jan Kreml – Pražský okruh D0 520, dopravně-inženýrské podklady pro dokumentaci EIA – kontakt viz studie
- Ing. Jiří Volf – Akustická studie – PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.
- Ing. Pavel Macháček – Archeologický průzkum – řešerše – PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.
- Ing. Lukáš Kořínek - „D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká, technickoekonomické studie“, PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6.

### **A.1.1.5 Seznam použitých zkratk**

AIM	automatizovaný imisní monitoring
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČSN	česká státní norma
DOSS	dotčené orgány státní správy
DÚR i DUR	dokumentace pro územní řízení
DÚSC	dotčené úřad samosprávného celku
EVL	evropsky významná lokalita systému natura 2000
HL	hygienický limit
HEIS VÚV	Hydrogeologické informační systém Výzkumného ústavu vodohospodářského
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
KN	katastr nemovitostí
KÚ	konec úpravy
ku.	katastrální území
MěÚ	městský úřad
MČ	městská část
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NPÚ	Národní památkový ústav
NŘ	navazující řízení – ve smyslu § 3 odst. g) z.č. 100/2001 Sb.
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PD	projektová dokumentace
PM10/2,5	respirabilní frakce prašného aerosolu (velikost částic do 10/2,5 µm)
PO	Pražský okruh (též SOKP, D0)
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
SDP	střední dělicí pás
SOKP	silniční okruh kolem Prahy (D0, též Pražský okruh)
UAN i ÚAN	území archeologických nálezů
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPN	územní plán návrh
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VTL	vysokotlaký plynovod
VÚMOP	Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy
ZCHÚ	zvláště chráněné území

ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚ	začátek úpravy
ZZŘ	závěr zjišťovacího řízení

#### **A.1.1.6 Referenční seznam použitých zdrojů**

- Územní plánovací dokumentace a územně analytické podklady hl.m. Prahy
- Zákon č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a příslušné zákony, vyhlášky a normy, které s tímto zákonem souvisí, a které se zabývají jednotlivými složkami životního prostředí.
- Právní předpisy týkající se životního prostředí a ochrany zdraví obyvatel, normy a Metodické pokyny MŽP a MZdr ČR, Nařízení vlády, Věstníky MŽP ČR. Místní šetření a jednání se zpracovatelem PD, oznamovatelem a vybranými orgány.
- Mapové aplikace odborných institucí – Cenia, ČHMÚ, VÚMOP, NPÚ, ČGS, HEIS VÚV.
- [www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz)
- D8 MÚK ZDIBY - MÚK KOSTELECKÁ, zpracování TES včetně záměru projektu a ekonomického vyhodnocení, Dokumentace EIA, zajištění technické pomoci, vizualizace - bez BIM, PUDIS a.s., 12/2023
- Dokumentace záměru D0, stavba 520 Březiněves – Satalice, (kód záměru MZP500) včetně stanoviska EIA
- Dokumentace záměru D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves (kód záměru MZP520) včetně stanoviska EIA
- Dokumentace záměru D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění (kód záměru MZP527)
- Dokumentace záměru Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka kód záměru MZP092 včetně stanoviska EIA
- Dokumentace záměru Libeňská spojka - stavba č. 8313 kód záměru MZP326 včetně stanoviska EIA
- Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa, Pragoprojekt a.s., 12/2024, projekt DSP v konceptu

## **A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

### **A.2. Obchodní firma**

Ředitelství silnic a dálnic s.p.

### **A.3. IČ**

IČ 65993390

### **A.4. Sídlo (bydliště)**

Čerčanská 2023/12

Praha - Krč

140 00 Praha 4

### **A.5. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele**

Kontaktní osoba ve věcech smluvních: Ing. Tomáš Gross, Ph.D., ředitel Závodu Praha

e-mail: tomas.gross@rsd.cz

tel.: 954 902 100

Kontaktní osoba ve věcech technických: Ing. Michal Štembera

e-mail: michal.stembera@rsd.cz

tel.: 954 902 218

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Závod Praha

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. Základní údaje

#### B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Název záměru: D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká

Zařazení záměru dle Přílohy č. 1 zák. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů:

Kategorie I (záměry posuzované vždy), bod č. 47 – Dálnice I. a II. Třídy

Příslušným úřadem je dle § 21 písm. c) z. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů Ministerstvo životního prostředí

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je přestavba / rozšíření dálnice D8 v úseku Prosecké radiály (ul. Cínovecké) mezi MÚK Kostecká (mimo, křižovatka ul. Cínovecká x ul. Kostecká) a MÚK Zdiby (včetně, D8 exit 1) tj. v úseku cca 0,0 ÷ -4,8 km D8.

Záměr D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká se skládá ze dvou navzájem souvisejících a provázaných úseků / částí:

- 1) Přestavba dálnice D8 v rozsahu cca - 2,0 km ÷ 0,0 km, včetně celkové přestavby MÚK Zdiby.
- 2) Přestavba dálnice D8 v rozsahu cca - 4,8 km ÷ -2,0 km, včetně celkové výstavby MÚK Březiněves. Předmětem této části / úseku, je realizace vybraných částí ze záměrů D0 519 / D0 520, které souvisí s přestavbou Prosecké radiály / dálnice D8 v předmětném úseku tak, aby následná výstavba záměrů D0 519 nebo D0 520 byla realizovatelná v jakémkoli pořadí, a bez zásadních omezení silniční dopravy na tahu Prosecká radiála / dálnice D8 i na ulicích Ďáblické, na Hlavní a obchvatu Březiněvsi. Tento úsek se skládá ze dvou kategorií komunikací.
  - a. Přestavba Prosecké radiály / dálnice D8 v rozsahu cca -4,4 km ÷ -2,0 km na dálniční standard, na návrhovou kategorii D 34,0 / 120, včetně realizace etapy MÚK Březiněves v nutném rozsahu
  - b. Přestavba / rozšíření místí komunikace I. třídy Prosecké radiály (ul. Cínovecké) v úseku cca -4,8 km (MÚK Kostecká, mimo) ÷ -4,4 km plynulým napojením na dálnici D8 a doplněním přídatných jízdních pruhů pro MÚK Březiněves.

*Pozn.: V případě, že alespoň jeden ze záměrů Pražského okruhu (stavba D0 519 nebo D0 520) bude realizován před nebo současně s realizací záměru D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká, pak přestavba tohoto úseku dálnice D8 / Prosecké radiály (cca km - 4,8 ÷ km -2,0) bude jeho součástí.*

*Staničení rozhraní mezi dálnicí (D8) a místní komunikací I. třídy (funkční skupiny A – rychlostní) je navrženo po dohodě se zadavatelem ve staničení -4,4 km za připojením křižovatkových větví MÚK Březiněves. Jeho přesná hodnota bude stanovena v dalším postupu přípravy rozhodnutím věcně příslušného silničně správního úřadu.*

Základní parametry hlavních objektů záměru:

Dálnice, silnice, křižovatky:

- přestavba / rozšíření dálnice D8 na návrhovou kategorii D 34,0 / 120 (střední dělicí pás šířky 4,0 m, jízdní pruhy – 1 x 3,50 m dále 2 x 3,75 m + přídatné pruhy (odbočovací, připojovací a průpletové) dle

potřeby šířky 3,5 m v celkové délce 4,4 km, schéma umístění jízdních pruhů je zřejmé z výkresových příloh – situací a podélných profilů),

- a přípravou pro přídatné pruhy (připojovací / odbočovací) v prostoru výhledové MÚK Březiněves,
- přestavba / rozšíření Prosecké radiály (ul. Cínovecké) v celkové délce 414 m,
- přestavba / rozšíření silnice I. třídy I/9 na směrově rozdělenou, uspořádání 2+2, případně 2+1 JP a na třípruhové uspořádání v celkové délce 895 m.
- přestavba dvou stávajících MÚK
  - MÚK Zdiby  
přestavba stávající MÚK Zdiby do nového tvaru (upořádání větví), který preferuje a bezkolizně převádí nejzažítější odbočující vztahy dálnice D8 od Prahy ↔ silnice I/9 do Líbeznic a Neratovic, respektuje návrh záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa, včetně přestavby obou úrovněových křižovatek, které jsou její součástí,  
zrušení stávajících křižovatkových větví  
výstavba nových křižovatkových větví, celková délka dvoupruhových je 2,89 km a jednopruhových 0,84 km,
  - MÚK Březiněves  
přestavba stávající MÚK Ďáblická do etapového stavu, který umožní následnou realizaci záměrů D0 519 nebo a D0 520 v jakémkoli pořadí a bez zásadních omezení silniční dopravy,  
zrušení stávajících křižovatkových větví MÚK Ďáblická,  
výstavba nových křižovatkových větví, celková délka dvoupruhových je 0,59 km a jednopruhových 0,41 km,  
novostavba 1 jednopruhové okružní křižovatky,  
novostavba 1 průsečné křižovatky řízené SSZ
- přeložky místních komunikací v celkové délce 1,14 km (z toho v délce 0,79 km je po nich vedena silnice II. třídy), novostavba místní komunikace v délce cca 0,1 km,
- novostavby a přeložky účelových komunikací (zejména polních cest) v celkové délce 4,32 km, služební sjezdy a příjezdy v celkové délce 0,28 km,

#### Mostní objekty:

Celkem je v rámci stavby navrženo 10 nových mostních objektů, 2 rozšíření stávajících mostů, 1 přestavba stávajícího mostu a demolice 2 mostů.

- mosty na dálnici
  - rozšíření 1 mostu jak v příčném, tak i v podélném směru,
  - 4 nové mostní objekty v celkové délce cca 372 m,
- mosty na místní rychlostní komunikaci
  - rozšíření 1 mostu v příčném směru,
  - 1 nový most na místní rychlostní komunikaci dl. cca 16,5 m (celková náhrada a rozšíření)
- mosty na větvích MÚK
  - 3 nové mostní objekty v celkové délce 165,6 m,
- mosty na místní sběrné komunikaci
  - 1 nový most na místní sběrné komunikaci dl. 99,8 m,
- mosty na účelových komunikacích
  - 1 nový most na polní cestě v délce 89,2 m,
- další mostní objekty
  - 1 nový sdružený most (polní cesta a biokoridor), volná šířka (šířka mezi oploceními) 32,5 - 36,8 m, délka (kolmo na dálnici) 56,1 – 58,1 m.

#### Součástí záměru je dále:

- odvodnění komunikace: zejména nové hlavní kanalizační řady, novostavba DUN, RN a rekonstrukce/revitalizace stávající DUN
- revitalizace Přemyšlenského potoka
- protihluková ochrana (clony, valy, atp.)
- posun autobusové zastávky u ul. Ďáblická směr Ďáblice severněji směrem k navrženému přechodu pro chodce v křižovatce ul. Ďáblické s větví "J" a přeloženým příjezdem ke areálu skládky.
- přeložky a novostavby inženýrských sítí, z nadřazených zejména:
  - přeložky 4 VTL plynovodů (DN 200 – 500) v celkové délce cca 7,65 km,
  - přeložka / prodloužení křížení vodovodu DN 1600 v celkové délce cca 150 m,
  - a další blíže nespecifikované distribuční řady, vedení a přípojky,
- demolice
  - odpočívák Zdiby I (pravá, ve směru Ústí n.L.) a Zdiby II. (levá, ve směru Praha), obě včetně ČSPH MOL,
  - 2 stávajících mostních objektů
  - a vozovek rušených komunikací,
- nové napojení a úpravy zpevněných ploch v areálu autocentra Domanský,
- kácení, vegetační úpravy a oplocení.

#### Začátek a konec stavby

- Dálnice D8 / Prosecká radiála: Začátek úprav pravého jízdního pásu (směr Ústí n.L.) je navržen ve staničení -4,818 km, bezprostředně za připojením nájezdové větve MÚK Kostecká ve směru na Ústí n.L. Začátek úprav levého jízdního pásu (směr Praha) je navržen ve staničení -4,505 km, konec pak ve staničení km 0,00.
- Rozhraní mezi dálnicí D8 a Proseckou radiálou (ul. Cínoveckou) je navrženo na jižním konci výhledové MÚK Březiněves, ve staničení cca km -4,40, konec záměru je na jižní straně cca -4,8 km D8.
- Silnice I/9: Začátek úprav je napojením do připravované přestavby OK Zdiby (křižovatka sil. I/9 x sil. II/608 x větví MÚK Zdiby), která je součástí záměru TT Kobylice - Zdiby, v provozním staničení cca km 0,060, konec pak v provozním staničení cca 1,04, kde navazuje souvisící připravovaný záměr I/9 MÚK Zdiby - Líbeznice (zkapacitnění na uspořádání 2+1 JP). Z úprav je vyloučena část OK Sedlec, křižovatka sil. I/9 x sil. III/0084 x větví MÚK Zdiby), která je také součástí záměru TT Kobylice - Zdiby.
- Přeložka sil. II/243 (obchvat Březiněvsi), ul. Ďáblická, ul. Na Hlavní: Stavba řeší přeložky těchto místních komunikací v prostoru výhledové MÚK Březiněves. Začátek úprav ul. Ďáblická je cca 220 m severně od zástavby Ďáblic, začátek úprav ul. Na Hlavní je cca 180 m jižně od zástavby Březiněvsi. V případě připravovaného obchvatu Březiněvsi (přeložka sil. II/243) je stavbou dotčen úsek délky 425 m od jeho napojení na ul. Ďáblickou.

### **B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**

Kraj (NUTS 3): Hlavní město Praha (CZ010); Středočeský kraj (CZ020)

Obec (LAU 2): Praha (554782)  
Klecany (538311)  
Sedlec (598283)  
Zdiby (598283)

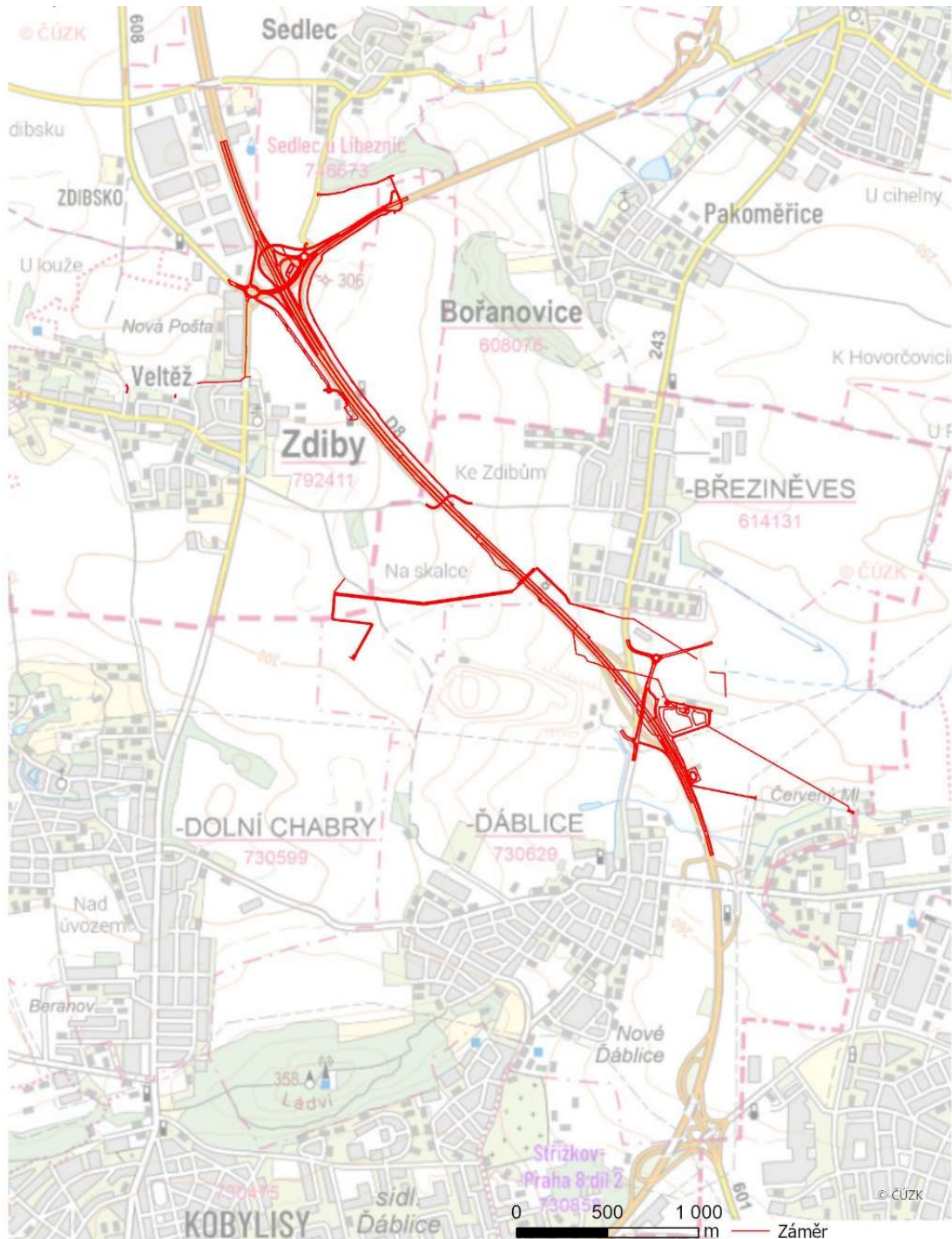
Katastrální území: Březiněves (614131)  
Ďáblice (730629)

Klecany (666033)

Sedlec u Líbeznic (746673)

Zdiby (792411)

Obrázek 1 Zákres umístění záměru



Zdroj: PUDIS

## B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

### B.I.4.1. Charakter záměru

Záměrem je přestavba / rozšíření dálnice D8 v úseku Prosecké radiály (ul. Cínovecké) a dálnice D8 mezi MÚK Kostecká (mimo, křižovatka ul. Cínovecká x ul. Kostecká) a MÚK Zdiby (včetně, D8 exit 1). Součástí je přestavba dvou mimoúrovňových křižovatek, MÚK Zdiby a MÚK Březiněves. V případě MÚK Březiněves jde o přestavbu stávající MÚK Dáblická do etapového stavu, který umožní následné napojení D0 519 a D0 520 v jakémkoli pořadí, bez zásadních omezení silniční dopravy,

### B.I.4.2. Možnost kumulace s jinými záměry

Kumulace vlivu záměru na životní prostředí se může projevit jak v období výstavby, tak v období vlastního provozu. S ohledem na charakter záměru (účel zajištění bezpečnosti provozu = zkapacitnění) pak je nejdůležitější ji vyhodnotit z důvodu možné změny dopravních intenzit na těchto a souvisejících komunikacích z pohledu dopadu do akustické situace, kvality ovzduší a veřejného zdraví. Porovnání změn vyvolaných realizací záměru bylo provedeno ve výpočtovém období = zprovoznění záměru (r. 2030), ve stavu bez záměru a se záměrem.

Kumulaci vlivů z pohledu dopadů do kvality ovzduší a akustické zátěže lze očekávat v souvislosti s další plánovanou výstavbou větších dopravních staveb v širším okolí řešeného území, které způsobí nárůst dopravy na hodnocených úsecích. Aby bylo hodnocení dopadů stavby ve výše uvedených složkách provedeno na straně bezpečnosti byl hodnocen stav za zprovoznění maximální varianty a všech dalších plánovaných dopravních staveb v území, resp. naplnění územně plánovací dokumentace (rok 2050).

Ve výhledu by se mohly projevit kumulace s dalšími (nedopravními) záměry, které je možno v území dle platných územně plánovacích dokumentací realizovat. Z tohoto pohledu pak optimální kumulace s možnými záměry v území je zohledněna v dopravních intenzitách pro výhledový rok 2050 a následným vyhodnocením z pohledu vlivu záměru na akustickou situaci, kvalitu ovzduší a veřejného zdraví.

Negativní vlivy při výstavbě by se mohly objevit při realizaci dalších záměrů v přilehlém okolí výstavby, které by zvyšovaly intenzity dopravy na komunikacích, které budou využívány zhotoviteli staveb jako přepravní trasy nebo řidiči jako objízdné trasy. V okolí záměru se nachází minimum chráněných objektů. Výstavba záměru bude realizována za plného provozu D8/Prosecké radiály a silnice I/9 pouze s lokálními omezeními a časovými omezeními (bourání a výstavba mostů – v řádech dní). Objízdné trasy jsou navrhovány v minimální, nevyhnutně potřebné míře.

Záměr je hodnocen ve 2 výhledových časových horizontech – v roce 2030 a 2050 (tzv. naplnění ÚPD – jsou realizovány všechny stavby dle ÚPD).

Pro stanovení dopravních intenzit dotčených komunikací byly zpracovány dopravně inženýrské podklady (příloha č. H.9.1 a H.9.2). Jedná se o podklad, který využívaly velké dopravní stavby v zájmovém území pro potřeby vyhodnocení vlivu stavby na životní prostředí a zdraví obyvatelstva v rámci Dokumentace EIA (D0 518+519 a D0 520). Do dopravního modelu byly zahrnuty nejaktuálnější podklady (včetně jejich konečného vyhodnocení), např. Celostátní sčítání dopravy 2020, výběrové šetření charakteristik dopravního chování obyvatel zájmového území hl. m. Prahy, průzkumy poptávky a dopravního chování letištních cestujících a cestujících v příměstské dopravě, komplexní dopravní průzkum veřejné části Letiště Václava Havla Praha (dále jen LVH PR) a další, které jsou v současné době k dispozici. Podrobněji k tvorbě dopravního modelu – viz příslušné studie.

Hodnoceny byly tyto stavby:

- Rok 2019 – současný stav
- 2030 – bez záměru
- 2030 – se záměrem
- 2050 – se záměrem
- Výstavba

Současný stav – Rozsah silniční sítě odpovídá stávajícímu rozsahu dopravní sítě k roku 2019.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (rok 2019) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK-ÚDI z roku 2019. TSK-ÚDI disponuje databází sčítání automobilové dopravy v rozsahu cca 1000 úseků komunikační sítě hl. m. Prahy (sledovaná síť pro dopravní sčítání). Pro rok 2019 byla tato síť rozšířena, do roku 2018 zahrnovala cca 700 úseků. V modelu současného stavu jsou zohledněny intenzity na sledované síti 2019 (publikované v březnu 2020). Jedná se o poslední ucelený soubor sčítání dopravy před změnami a omezeními vlivem pandemie COVID-19.

Na komunikacích mimo Prahu se přihlíželo k hodnotám z celostátního sčítání dopravy 2016 a 2020, případně na méně významných komunikacích, kde se pravidelně nesčítá, k průzkumům z r. 2018 pro oznámení EIA severní části PO.

Průběh situace vyvolané pandemií COVID-19 a s ní spojená omezení některých aktivit ovlivňovala dopravní situaci i v roce 2020, a teprve data za rok 2021 se přiblížila původním hodnotám před pandemií, s tím, že někde jsou mírně vyšší, jinde mírně nižší, a to jak za Prahu (dle dat TSK), tak za území Středočeského kraje (dle dat CSD 2020, provedeného v letech 2020 a 2021). V roce 2021 probíhaly opravy a uzavírky na významných komunikacích v Praze, které datovou sadu za rok 2021 ovlivnily.

Proto bylo přistoupeno k tomu, že jako současný stav byly vzaty DIP pro rok 2019, aby byly výsledky výpočtů na straně bezpečnosti.

Výhledový stav v roce 2030 bez záměru, tento stav uvažuje zprovozněné následující dopravní sítě:

- nový úsek PO D0 511 v úseku dálnice D1 – Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly,
- zkapacitnění PO D0 510 v úseku Běchovice – Satalice,
- zkapacitnění PO D0 515 v úseku Třebonice – Slivenec,
- přestavba D7 v úseku Ruzyně – MÚK Aviatická, včetně,
- TT Kobyličky – Zdiby, včetně souvisejících úprav Ústecké ul. a silnice II/608,
- úpravy MÚK Zdiby: doplněna přímá větev z centra D8 → I/9 (zprovozněna 09/2023), úpravy úrovnových křižovatek a zaústění terminálu Sedlec,
- přestavba silnice I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice na střídavý třípruh,
- přeložka ul. K Ládví – Dopraváků,
- obchvat Březiněvsi,
- zkapacitnění dálnice D10 do Radonic a dálnice D11 do Jiren, vč. MÚK Beranka a spojek Hornopočernické, Klánovické, a do ul. ve Žlíbku,
- dálnice D3 (v úseku od PO na hranici Středočeského kraje s napojením na stávající jihočeské úseky),
- přeložka I/16 obchvat Slaného (*1. etapa uvedena do provozu 12/2019, tedy v průběhu roku 2019 ještě nebyla v provozu*),
- přeložky II/101 a II/240 mezi D7 a D8, II/101 obchvat Záp a Brandýsa nad Labem, přeložka II/101 Říčany – Úvaly, II/611 obchvat Nehvizd, II/101 obchvat Jesenice, přeložka II/116 Jinočany – Lety,
- komunikační propojení Ocelkova – Budovatelská, Budovatelská – Mladoboleslavská, Toužimská – Veselská,
- Hostivařská spojka (úsek Průmyslová ul. v Hostivaři – obchvat Dolních Měcholup – severní obchvat Uhřetěvsi),
- obchvat Písnice, komunikace Nová Komořanská, Vestecká spojka.

Výhledový stav v roce 2030 se záměrem:

Tento stav zahrnuje zprovoznění záměru bez změny ostatní dopravní sítě (shodný rozsah jako Výhledový stav v roce 2030 bez záměru).

Výhledový stav k roku 2050 se záměrem, tento stav uvažuje zprovoznění následujících komunikací:

Dokončení komunikační sítě, s důrazem na zájmovou oblast:

- dokončení DO 518, 519, 520 (Ruzyně – Suchdol - Březiněves – R10, 3+3 JP), včetně přivaděčů,
- zkapacitnění D8 (po MÚK Zdiby)
- přeložky a MÚK na úsecích I/9 (D017 - D020 Zdiby - Mělník)
- přeložky silnice II/101 a II/240 (D057 - D058 Tuchoměřice – Chvatěruby, vč. MÚK)
- přeložky úseků II/101 (D059 – D062 Kostelec - Chvatěruby)
- úseky II/244 (D 177 Mratín - Přezletice)
- stavba SV 1 – Čimický přivaděč,
- stavba SV 2 – východní obchvat Březiněves, a zklidnění původní II/243,
- stavby SV X – propojení Veselská – Toužimská – Mladoboleslavská, bez propojení na D0 520
- silnice II/608 (ulice Ústecká a Pražská) 1+1 JP (Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa)
- bez napojení Ďáblická, Na Hlavní s D0
- obchvat Březiněvsi

Komunikační síť mimo zájmovou oblast:

- dokončení PO 511 (D1 – Dubeč)
- zkapacitnění PO 510, 515
- zkapacitnění D11 (po MÚK Jirny), vč. MÚK Beranka
- zkapacitnění D10 (po MÚK Radonice)
- zkapacitnění D5 (po MÚK Rudna)
- dokončení východní části MO (MÚK Pelc-Tyrolka až MÚK Rybníčky), vč. návazných komunikací
- dokončení Libeňské spojky
- přestavba D7 (Ruzyně – MÚK Aviatická, včetně)
- přestavba ulice Kbelské na MÚK s Kolbenova a Poděbradská
- dokončení D3, včetně zapojení na PO
- dokončení Vestecké spojky (Vestec II/603 – Újezd D1)
- dokončení D35 v plné délce
- dokončení D4, D6
- přeložka úseků I/12 (MÚK Běchovice, Dubeč – MÚK Tuklaty), včetně přivaděčů
- přeložky I/16,
- přeložky úseků II/101, II/240, I/61 aj. v koridoru „AO“ (v rámci kraje dle ZUR Stč. kraje)
- humanizace SJM (na 2+2 průběžné pruhy)
- soubor staveb C XX (Jirovská spojka, patření komunikace VRÚ Holešovice – Bubny Zátory, most Holešovice – Karlin, komunikační propojení Čiklova – Křesomyslova – Otakarova – U Plynárny aj.)
- soubory staveb JZ XX (Radlická radiála, zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická, MÚK Peluněk (R4), propojení Strakonicka – Mezichuchelská aj.)
- soubory staveb SZ XX (komunikační propojení Evropská - Svatovítská, Drnovská - Dlouhá Mile, Dlouhá Mile R6 aj.)
- soubor staveb JV XX (východní obchvat Dolních Měcholup, propojení Průmyslová – Kutnohorská, Klánovická spojka, Nová Komořanská včetně MÚK s PO, propojení Českobrodská – Národních hrdinů, východní obchvat Písnice, Kunratická spojka – Dobronická, Dobronická – Vídeňská,

přeložka III/33312 K Říčánům – Přátelství, propojení I/2 s II/101, propojení Hornoměcholupská – Fr. Diviše – K Dálnici – K Lipanům, přeložka Novopetrovická, Mírová – Přátelství, obchvat Pitkovic aj.)

- soubor staveb SV XX (Mladoboleslavská – Vysočanská radiála, Bohdanečská – Mladoboleslavská, Kostecká – Veselská, podjezd Harfa, přeložka II/611 k MÚK Beranka, propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka, Chlumecká – Božanovská, Ocelkova – Budovatelská, Ve Žlíbku – U Úlu aj.)

Z pohledu vlivu na dělbu přepravní práce uvažovány v síti hromadné a kombinované dopravy (výběr):

- trasa metra D (Nám. Republiky – Depo Písnice)
- bez přestavby železničního uzlu Praha (ŽUP), ale s prvními úseky VRT
- modernizace železničního spojení Praha – Kladno, s novou odbočkou na LVH Praha
- nové železniční zastávky – např. Výtoň, Rajská Zahrada, Zahradní Město
- nové tramvajové trati – např. TT Podbaba – Suchdol, TT Kobylisy – Bohnice, „východní tramvajová tangenta“, Dvorecký most
- nová lanová dráha Podbaba – Bohnice
- prodloužení tramvajových tratí, např. tramvajové trati z Kobylis přes Zdiby do Sedlce v koridoru II/608

Záměr je a bude i nadále koordinován se záměry nacházející se v dotčeném území:

- D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění,
- Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa,
- Rozvoje zóny Z 19 “Zdiby Za Kostelem”,
- Zkapacitnění sil. I/9 Zdiby – Líbeznice, (křížení silnice I/9 a III/0083),
- Pražský okruh – D0 519 Suchdol – Březiněves a D0 520 Březiněves – Satalice.

## **B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí**

### **Zdůvodnění záměru**

Dle bezpečnostního auditu stávající MÚK Zdiby a navazující úsek dálnice D8 již technicky nevyhovují dálničním standardům a nevyhovují ani kapacitně. Vysoké dopravní zatížením s vyčerpanou kapacitou křižovatky vede k významnému snížení plynulost dopravy a tvorbě kongescí, což má významný vliv na bezpečnost silničního provozu jak v prostoru křižovatky, tak i na dálnici D8.

Zkapacitnění a přestavba následujícího úseku -2,0 km÷ -4,8 km je sice součástí záměrů Pražského okruhu D0 519 Suchdol – Březiněves nebo D0 520 Březiněves - Satalice, ale v případě zprovoznění celkové přestavby MÚK Zdiby před výstavbou výše uvedených úseků Pražského okruhu by v tomto úseku vzniklo kapacitní hrdlo, které by zásadně omezilo plynulost dopravy po D8. Kapacita průjezdu tímto úsekem by byla ještě dále výrazně zhoršena při následné výstavbě MÚK Březiněves v rámci komunikací Pražského okruhu. Realizací zde navrhovaného záměru bude zajištěno, že při následné výstavbě D0 519 Suchdol – Březiněves nebo D0 520 Březiněves – Satalice nebude negativně ovlivněn průjezd po D8 – ul. Cínovecké v celém úseku 0,0÷ -4,8 km D8.

Cíle záměru jsou:

- významným způsobem zvýšit kapacitu křižovatkového uzlu MÚK Zdiby a navazujících úseků dálnice D8 v rozsahu cca - 2,0 km ÷ 0,0 km tak, aby vyhověla prognózovaným intenzitám silničního provozu,

- uvést řešení uzlu MÚK Zdiby a navazujících úseků dálnice D8 / Prosecké radiály do souladu s platnou legislativou, technickými předpisy a současnými trendy,
- připravit etapu MÚK Březiněves tak, aby při následné realizaci staveb Pražského okruhu D0 519 Suchdol – Březiněves nebo D0 520 Březiněves - Satalice nebylo potřeba zásadních omezení dopravy na hlavním tahu dálnice D8 / Prosecká radiála ani na souvisejících pozemních komunikacích.

Zvýšení kapacity přinese významné zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu jak v MÚK Zdiby, tak i na přílehlých úsecích dálnice D8 / Prosecké radiály a souvisejících pozemních komunikacích.

Zároveň společně se souvisejícími připravovanými dopravními stavbami, zejména se stavbami Pražského okruhu D0.518, 519 a 520 Ruzyně – Suchdol – Březiněves – Satalice, rozšířením silnice I/9 v úseku MÚK Zdiby – Líbeznice na uspořádání 2 + 1 JP (ve stadiu přípravy) lze rovněž očekávat snížení atraktivity alternativní tras po místních komunikacích a silnicích nižších tříd, která vedou zástavbou městských částí a obcí v širším okolí, a které stále určitá část řidičů preferuje s ohledem na výše zmíněné kongesce v prostoru MÚK Zdiby.

### **Popis uvažovaných variant**

S ohledem na charakter záměru: přestavba / rozšíření stávající komunikace a přestavba MÚK Zdiby a MÚK Ďáblice / MÚK Březiněves a koordinaci se záměry DO 519 a D0 520 je záměr navržen v jedné variantě.

### **Soulad s ÚPD (PÚR, ZÚR, ÚP)**

V Dopravní sektorové strategii 2. fáze, v části Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 je uvedena potřeba realizace dálnic v blízkosti aglomerací jako 2 x 3 pruhy (dosud nerealizované úseky Pražského okruhu, příjezdy do Prahy). Toto se vztahuje i na úsek dálnice D8 / Prosecké radiály řešený v této studii.

Zkapacitnění silnice I/9, včetně zkapacitnění jejího napojení na dálnici D8 v MÚK Zdiby, které je předmětem navržené přestavby MÚK Zdiby, je jako modernizace jedné z klíčových silnic I. třídy v kraji v souladu s cíli Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030 (schváleno ZSK dne 25.11. 2019).

Shodně takto je MÚK Zdiby definována v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. V ZÚR SK je jako jedna priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území definováno: vytvářet podmínky pro umístění a realizaci staveb potřebných pro zlepšení dopravní obslužnosti kraje a silnice I/9 v koridoru Zdiby – Líbeznice – Mělník, včetně MÚK Zdiby, je jednou z prioritních dopravních vazeb. Takto je v textové a grafické části ZÚR SK vymezena jako veřejně prospěšná stavba D017.

Pražský okruh, nebo též Silniční okruh kolem Prahy - dálnice DO, jehož nedílnou součástí je MÚK Březiněves včetně zkapacitnění navazujících úseků dálnice D8 a Prosecké radiály, je definován v Politice územního rozvoje České republiky, ve znění aktualizace č. 6 (projednaná a schválená vládou ČR 19.7.2023) pro převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a pro účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Zároveň je definován jako součást sítě TEN-T.

ZÚR Hlavního města Prahy stabilizuje a vymezuje koridor pro umístění Pražského okruhu, včetně MÚK Březiněves. Dle v současné době platných ZÚR Hl. města Prahy v podobě právního stavu po aktualizaci č. 11 (účinné od 28.7.2022) je vymezený koridor patrný z obrázku níže ZÚR Hl.m. Prahy. Zároveň je zde úsek Prosecké radiály mezi MÚK Březiněves a hranicí Hl.m. Prahy definován jako dálnice D8.

Budoucí využití území je definováno v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy a v Územních plánech dotčených obcí.

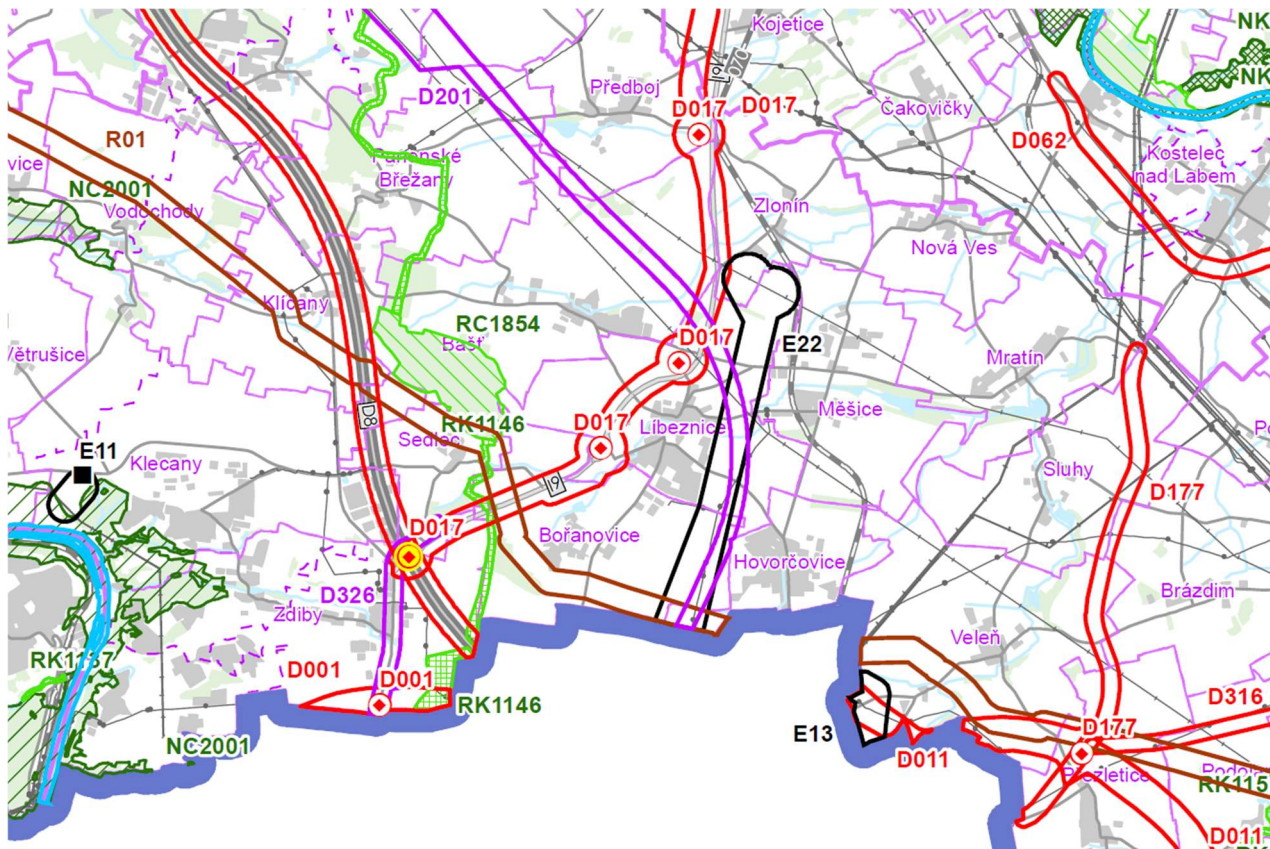
### Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Platné ZÚR Středočeského kraje ve znění po 1., 2., 3., 6., 7., 10., 11., 8., 9., 12., 14., 15. a 16. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byly vydány usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 31.3.2025 usneseními č. 039-04/2025/ZK a č. 040-04/2025/ZK a nabytím účinnosti dne 26.6.2025.

V ZUR Středočeského kraje je pro záměr definovány koridory pro umístění stavby D017 – silnice I/9: úsek Zdiby – Byškovice, včetně úpravy MÚK Zdiby (4x MÚK) a D306 dálnice D8 v úseku Zdiby (hranice kraje

Praha) – Úžice a jsou na území obcí Klecany (k.ú. Klecany), Sedlec (k.ú. Sedlec u Líbeznic) a Zdiby (k.ú. Zdiby) a definovány jako veřejně prospěšné stavby.

### Obrázek 2 ZÚR SK, výřez výkresu A.2: Plochy a koridory, včetně ÚSES



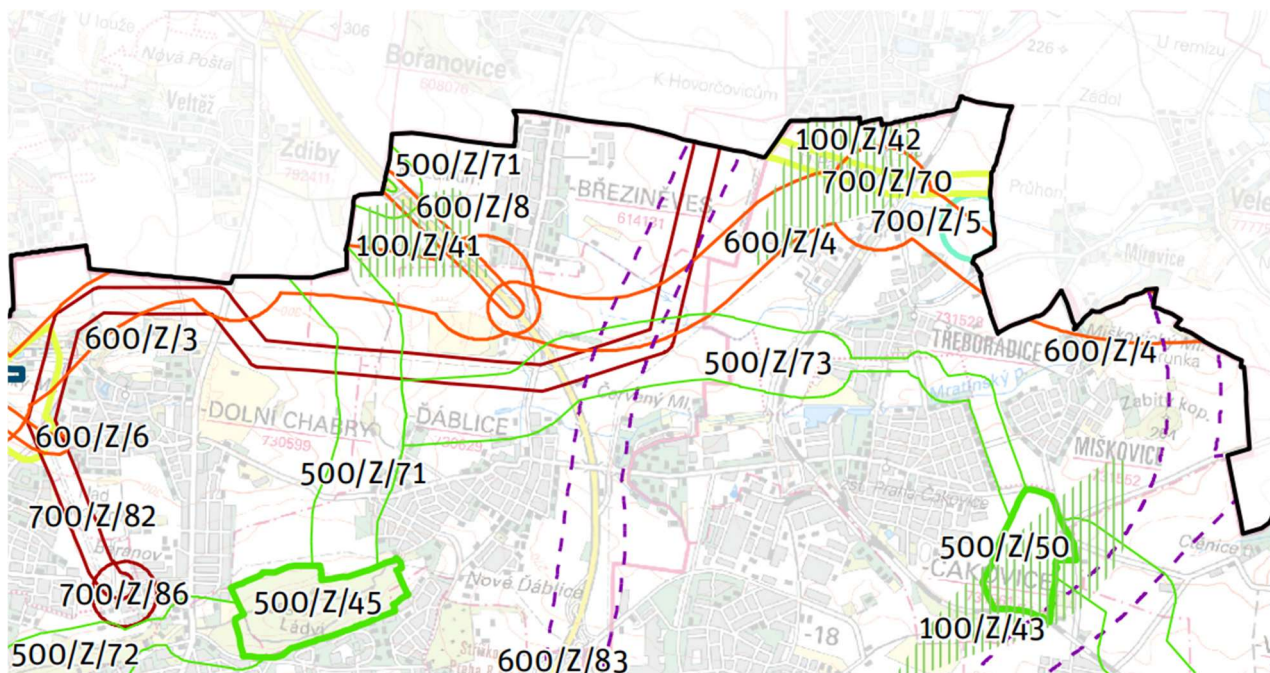
Zdroj: Mapový portál Středočeského kraje, [https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg\\_up/](https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg_up/)

### Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy

Platné ZÚR Hl.m. Prahy ve změně po 1., 2., 3., 4., 6., 7., 9., 11., 5., 10. a 13. aktualizaci Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy byly vydány opatřením obecné povahy č. 251/2025 usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 25/19 ze dne 19.6.2025 s nabytím účinnosti dne 28.08.2025.

V ZUR Hl.m. Prahy je záměr definován koridory pro umístění staveb Pražského okruhu a vyvolaných přeložek VTL plynovodů pod označením: 600/Z/3 Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol – Březiněves), 600/Z/4 Pražský okruh, stavba č. 520 (Březiněves – Satalice) a 700/Z/73 Přeložka vysokotlakých plynovodů u Čimic (Pražský okruh) a jsou uvedeny jako veřejně prospěšné stavby 910/600/Z/3, 910/600/Z/4 a 910/700/Z/73.

**Obrázek 3 ZÚR Hl.m. Prahy, výřez výkresu 02. Výkres ploch a koridorů**



Zdroj: Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění aktualizací vydaných k 23. 5. 2024

### Územní plán Klecan

Platný je ÚP Klecan ve znění změny č. 4 vydané opatřením obecné povahy č. 1/2021/OOP dne 30.6.2021 s nabytím účinnosti dne 15.7.2021.

MÚK Zdiby je v platném ÚP Klecany není předpokládána, ani není zařazena mezi veřejně prospěšné stavby. Naopak záměr je ve střetu s VPS *WD18 místní komunikace pro obsluhu návrhové plochy Z13*.

### Územní plán sídelního útvaru Sedlec

Platný je ÚP SÚ útvaru Sedlec ze znění změny č. 4 vydané opatřením obecné povahy č. 1/2022 ze dne 25.4.2022 s nabytím účinnosti dne 13.5.2022.

MÚK Zdiby je v ÚP Sedlec předpokládána bez bližší specifikace tvaru, dále jsou zde definovány veřejně prospěšné stavby *S1 - přestavba MÚK Zdiby včetně všech vyvolaných a souvisejících staveb ve vymezeném koridoru PK 101* a *S2 - rozšíření silnice I/9 včetně všech vyvolaných a souvisejících staveb ve vymezeném koridoru PK 102*.

### Územní plán Zdiby

Platný je ÚP Zdib ve znění změny č. 4 vydaný opatřením obecné povahy č. 1/2023 ze dne 9.3.2023 s nabytím účinnosti dne 20.4.2023. V současnosti je ve stadiu pořízení nového Územního plánu Zdib.

MÚK Zdiby je v platném ÚP Zdiby předpokládána ve tvaru prstencové křižovatky, dále jsou zde definovány veřejně prospěšné stavby *WD1a, b - zkapacitnění dálnice D8*, *WD2a, b, c, d - nová okružní křižovatka MÚK Zdiby* a *WD3a, b - zkapacitnění komunikace I/9 (MÚK Zdiby - Mělník)*, *WT1 - odvodnění nové okružní křižovatky MÚK Zdiby* a veřejně prospěšné opatření *WK1 - revitalizace Přemyšlenského potoka*.

### Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy

Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, schválený usnesením č. 10/05 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999, je platný se všemi pořízenými změnami. Závazná část územního plánu je vyhlášena vyhláškou hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, schválenou usnesením č. 1156 Rady Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 26.10.1999, s účinností od 1.1.2000, aktualizovanou vyhláškami č.10/2001, 27/2001, 21/2002, 30/2002, 8/2003, 3/2004, 7/2004, 6/2005, 17/2005, 24/2005,6/2006, 15/2006, 23/2006 a dále vydanými opatřeními obecné povahy.

Podrobnější, průběžně aktualizované, informace jsou k dispozici na <https://www.praha.eu> v sekci Praha > O Praze > Budoucnost města > Územní plánování > Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy.

V platném ÚP Hl.m. Prahy je záměr definován jako několik veřejně prospěšných staveb, případně jejich částí, pod označeními: 3 DK 18 Březiněves - Pražský (Silniční) okruh Ruzyně - Březiněves v hranicích hl.m. Prahy včetně Rybářky, 3 DK 24 Ďáblice - Pražský (Silniční) okruh Ruzyně - Březiněves v hranicích hl.m. Prahy včetně Rybářky, 111 DK 24 Ďáblice - Pražský (silniční) okruh, úsek Březiněves – Satalice, 12 TP 18 Březiněves - přeložka VTL plynovodu Březiněves – Ďáblice, 12 TP 24 Ďáblice - přeložka VTL plynovodu Březiněves – Ďáblice, 7 DO 18 Březiněves - protihlukový val kolem Cínovecké, 7 DO 24 Ďáblice - protihlukový val kolem Cínovecké a 107 DK 24 Ďáblice - přeložka silnice II/243.

## **B.I.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**

### **B.I.6.1. Objekty pozemních komunikací**

#### **Hlavní trasa dálnice D8 / Prosecké radiála**

##### Směrové a výškové řešení trasy

Směrové a výškové řešení hlavní trasy dálnice D8 / Prosecké radiály vychází ze současného stavu a nejsou navrženy žádné zásadní úpravy. Dálnice D8 je v zájmovém území od MÚK Kostecká do „nultého kilometru“ trasována v protisměrných směrových obloucích  $R = 2250$  m a  $R = 4\,500$  m s inflexními přechodnicemi.

Niveleta ve směru od MÚK Kostecká stoupá k hranicím Hl.m. Prahy sklony 0,50 %, 1,70 % a 3,00 %. Od hranic Prahy stoupá sklonem 1,20 % až do prostoru MÚK Zdiby, kde je nejvyšší místo, a směrem na Ústí n.L. klesá sklonem 1,2 %. Poloměry vrcholových a údolnicových zaoblení vychází také ze stavu, jsou  $R_u = \text{cca } 25 - 69$  tis. m,  $R_v = \text{cca } 60$  tis. m.

Celková délka úprav pravého jízdního pásu (směr Ústí n.L.) je 4,82 km. Délka úprav levého jízdního pásu (směr Praha) je kratší, 4,51 km.

##### Šířkové uspořádání

Přestavba dálnice D8 je řešeném úseku navržena rozšířením na základní návrhovou kategorii D 34,0 / 120 (šestipruhová směrově rozdělená dálnice, D 33,5 s rozšířením středního dělicího pásu na 4,00 m, základní šířka vozovky jízdního pásu je 14,50 m).

V úseku mezi MÚK Březiněves a MÚK Zdiby je vzhledem k malé mezikřižovatkové vzdálenosti navrženo propojení přípojovacích a odbočovacích pruhů v průběžné průpletové pruhy, 2 ve směru Ústí n.L. a 1 ve směru Praha, bez krajnice, a vybavení zálivy pro nouzové stání a údržbu. V prostoru výhledové MÚK Březiněves je navržena stavební příprava pro tuto křižovatku, která předpokládá realizaci vozovky včetně přípojovacích / odbočovacích pruhů a zárodků větví MÚK.

Přestavba Prosecké radiály (ul. Cínovecké) je v řešeném úseku navržena homogenizací stávajícího šestipruhového úseku (mezi MÚK Kostecká a stávající MÚK Ďáblická) a navazujícího čtyřpruhového úseku na základní návrhovou kategorii MR6d - / 27,5 / 80 s doplněním přípojovacích a odbočovacích pruhů podle výhledu MÚK Březiněves, včetně propojení přípojovacího pruhu MÚK Kostecká a MÚK Březiněves v průběžný průpletový.

#### **Silnice I/9**

##### Směrové a výškové řešení trasy

Směrové a výškové řešení trasy úpravy sil. I/9 vychází ze současného stavu a nejsou navrženy žádné zásadní úpravy. Návrhové prvky v úseku mezi OK Zdiby a OK Sedlec vychází z návrhové rychlosti 50 km/h, v následujícím úseku za OK Sedlec pak 90 km/h a vychází z principu postupného snižování návrhových parametrů na příjezdu k MÚK Zdiby od Líbeznice.

Směrové a výškové řešení sil. I/9 je v úseku mezi OK Zdiby a OK Sedlec dáno zejména možností křížení s dálnicí D8 (prodloužení stávajícího mostu a jeho rozšířením o druhý mostní otvor), polohou samotných OK Sedlec a OK Zdiby. V úseku od OK Sedlec východně pak trasou stávající sil. I/9.

#### Šířkové uspořádání

Přestavba silnice I/9 v prostoru MÚK Zdiby je vzhledem soustavě okružních křižovatek a přídatným pruhům navržena jako dvojice jednosměrných jedno nebo dvoupruhových větví oddělených středním dělicím pásem proměnné šířky, přičemž vozovka větve ve směru Zdiby → Líbeznice využívá koridor stávající silnice I/9 a vozovka větve v opačném směru je navržena s trasováním paralelně severně od stávající silnice.

Na konci úpravy, mezi provozními staničeními cca 0,800 až 1,040 šířkové uspořádání přechází do uspořádání 2+1 JP v návrhové kategorii S 15,25, které je navrženo v souvisící investici I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice.

### **Přeložky ulic Ďáblické, Na Hlavní a obchvatu Březiněvsi (sil II/243)**

#### Směrové a výškové řešení trasy

Směrové a výškové řešení úprav přeložek vychází z návrhu v TS záměrů Pražského okruhu D0 519 Suchdol – Březiněves nebo D0 520 Březiněves – Satalice, ze kterých je převzato beze změn, a respektují výhledový stav trasy dálnice D8 a větví MÚK Březiněves.

Návrh směrového a výškového řešení umožňuje zachování provozu v relaci Ďáblice ↔ Březiněves během výstavby záměru s krátkodobými uzavírkami v řádech dnů. Minimální poloměr směrového oblouku je navržen  $R = 62,5$  m v prostoru napojení přeložky ul. Na Hlavní na stávající vozovku, maximální. Podélný sklon je navržen  $p = 6$  % v místě křížení Prosecké radiály a Pražského okruhu.

#### Šířkové uspořádání

Přeložky jsou místní sběrné komunikace se základní šířkou vozovky 8,0 m, která je v části mezi Ďáblicemi a Březiněvsi doplněna souběžnou společnou stezkou pro pěší a cyklisty šířky 3 m. Poloha společné stezky, po které je vedena / bude vedena cyklotrasa A422, je optimalizována tak, aby nekřížila křižovatkové větve MÚK Březiněves. Předběžně jsou přeložky ulic Ďáblické a Na Hlavní navrženy v návrhové kategorii MSk 14,5 / 9,0 / 50 přeložka obchvatu Březiněvsi pak MSk - / 9,0 / 50.

### **Místní obslužné komunikace, polní cesty a služební sjezdy**

#### Obecně

Jsou navrženy obecně podle předpokládaného využití pozemní komunikace, v případě přeložek podle stávajícího stavu, v případě služebních sjezdů pro otáčení vozidel údržby (u křížení silnice I/9 s polní cestou) a sjezdu k DUN a RN Zdiby podle interních předpisů správce.

Sjezdy a napojení okolních nemovitostí na účelové komunikace budou navrženy a upřesněny v dalším postupu přípravy.

Nové polní cesty jsou obecně navrženy pro zajištění obsluhy pozemků v okolí MÚK Zdiby a MÚK Březiněves, které již nebude možné obsluhovat hospodářskými sjezdy ze silnice I/9 nebo ul. Ďáblické.

#### Nová místní komunikace ve Zdibech (příjezd k autocentru spol. Domanský)

Protože ČSPH MOL Zdiby II bude zrušena a demolována, je součástí záměru náhradní napojení autocentra Domanský, který je v současnosti přes ČSPH napojen na dálnici D8. Jedná se tedy o náhradu napojení areálu (pozemků) na síť veřejných pozemních komunikací.

Napojení je navrženo novou místní komunikací, která je napojena na páteřní komunikaci v rozvojové zóně Z19 a jejím prostřednictvím na sil. I/9, případně II/608 (ul. Pražská) ve Zdibech, předběžně je navržena v návrhové kategorii MO2k -/9/30.

*Pozn.: Jedním z výchozích předpokladů je, že záměr rozvoje zóny Z19 ve Zdibech "ZDIBY ZA KOSTELEM" bude realizován a zprovozněn, minimálně v rozsahu technické a dopravní infrastruktury, před zahájením celkové přestavby MÚK Zdiby.*

*V opačném případě bude i nezbytná část této páteřní komunikace v zóně Z19 součástí záměru.*

#### Polní cesta Sedlec – Březiněves

Napojena je na silnici III/0084 severně od terminálu VHD Sedlec, podél lesa Amerika směřuje východním směrem, silnici I/9 kříží ve staničení km cca 1,0 a podél silnice I/9 a dálnice D8 pokračuje k napojení na polní

cestu Březiněves - Zdiby. Navržena je v návrhové kategorii P4/30 s výhybnami, v celkové délce cca 2,75 km. Na této polní cestě je předpokládáno i rekreační využití: vedení cyklotrasy, která bude napojena na cyklotrasu A287.

#### Přeložka polní cesty Březiněves – Zdiby

Přeložka délky cca 300 m je vyvolána potřebou demolice stávajícího mostu na této cestě přes ul. Cínoveckou. Přeložena bude na nový sdružený most s biokoridorem (SO 221). Navržena je podle stávajícího stavu v návrhové kategorii P6/30. Po této polní cestě je v současnosti a ve výhledu zůstane vedení cyklotrasy A287.

#### Polní cesta Řečná – „K Březiněvsi“

Napojena je na ul. Řečná a směřuje nejprve západním směrem k Prosecké radiále a následně podélně a okolo areálu DUN a RN Ďáblice do lokality K Březiněvsi, kde je ukončena obratištěm. Navržena je v návrhové kategorii P4/30 s výhybnami, v celkové délce cca 1,18 km. Prostřednictvím této polní cesty budou obsluhovány areály DUN a RN Ďáblice a DUN Prosek II.

#### Křižovatky

Přestavba dvou stávajících MÚK

#### MÚK Zdiby

MÚK Zdiby je situována na dálnici D8 ve staničení cca km -0,700, označena je jako D8 exit 1.

Stávající MÚK je deltového tvaru se dvěma úroňovými kříženími s větví křižovatky s podřízenými pozemními komunikacemi, západní polovině se sil I/9 a II/608 v okružní křižovatce a stykovou křižovatkou se sil I/9 ve východní polovině, v jejíž těsném sousedství, ve vzdálenosti cca 125 m na východ, je situována další úroňová styková křižovatka, ve které je na sil. I/9 napojena sil. III/00084 do obce Sedlec. Ve východním kvadrantu MÚK byla v roce 2023 zprovozněna direktní větev, která ve směru Praha → Líbeznice a Neratovice přímo propojuje dálnici D8 se silnicí I/9.

Stávající okružní křižovatka je dopravně přetížená a je zdrojem pravidelných kongescí, které se vzdouvají po silnici I/9 až za prostor stykových křižovatek ve východní polovině a po větví až na dálnici, a z nich vyplývá významné snížení bezpečnosti silničního provozu.

Výchozím stavem pro návrh je stav po realizaci záměru Tramvajové trati Kobylisy – Zdiby 1. etapa, včetně přestavby obou úroňových křižovatek (OK Zdiby a OK Sedlec), které jsou její součástí.

MÚK Zdiby je navržena jako útvarová, která návrhem tvaru a systému větví a návrhem jejich geometrie preferuje nejzažitéjší odbočující vztah dálnice D8 od Prahy ↔ silnice I/9 do Líbeznice a Neratovic. Tento vztah je veden bezkolizně po přímé (větev „A“), respektive polopřímé (větev „E“) jednosměrné dvoupřuhové větvi, které jsou napojeny přímo na dálnici D8 a silnici I/9. Ostatní vztahy jsou realizovány prostřednictvím okružních křižovatek OK Zdiby a OK Sedlec do kterých jsou ostatní větve MÚK napojeny. Navržený princip křižovatkových pohybů je vždy jedno odbočení z hlavní trasy dálnice D8, s rozdělením odbočení do následujících směrů v průběhu větve nebo v úroňových křižovatkách větví s podřízenými pozemními komunikacemi.

V rámci přestavby MÚK Zdiby dojde:

- zrušení a demolici většiny stávajících křižovatkových větví, přímá větev „A“ částečně využívá (cca ze 40 %) větev vybudovanou v r. 2023,
- výstavbě nových křižovatkových větví, celková délka dvoupřuhových je 2,89 km a jednopřuhových 0,84 km.

#### MÚK Březiněves

Stávající MÚK Ďáblická (Prosecká radiála / ul. Cínovecká x ul. Ďáblická) je situována Prosecké radiále ve staničení cca km -3,900. Stávající MÚK je kosodélného tvaru se třemi úroňovými kříženími s větví křižovatky s podřízenou pozemní komunikací, v severní polovině s dvěma odsazenými stykovými křižovatkami větví s ul. Ďáblickou a v jižní polovině s „nestandardním“ řešením průsečné křižovatky, ve které není umožněna jízda přímo (ze sjezdné na nájezdovou větev) a se zalomenou předností.

Stávající MÚK Ďáblická bude v cílovém stavu záměru zrušena, demolována a částečně bude nahrazena MÚK Březiněves. MÚK Březiněves bude jedním z nejvýznamnějších a nejsložitějších dopravních uzlů severního segmentu Pražského okruhu. Po dokončení v cílovém stavu, po dostavbě staveb Pražského

okruhu D0 519 Suchdol – Březiněves a D0 520 Březiněves Satalice, zde bude realizováno všesměrné propojení severního segmentu Pražského okruhu s významným radiálním spojením, které zde vytváří dálnice D8 a Prosecká radiála. Místem křižovatky navíc prochází ulice Ďáblická, kterou přímo navazuje ulice Na Hlavní v Březiněvsi, a na kterou je napojen připravovaný záměr přeložky silnice II/243 - "obchvat Březiněvsi". Ulice Ďáblická bude v rámci MÚK Březiněves částečně napojena na Proseckou radiálu v relacích Prosecká radiála do/z centra Prahy ↔ Březiněves, Ďáblice a obchvat Březiněvsi, dopravní vztahy ve směru na Ďáblická ↔ dálnice D8 se budou realizovat na okolních křižovatkách.

Jak již bylo zmíněno výše je součástí záměru v případě MÚK Březiněves výstavba etapového stavu, který umožní následnou realizaci záměrů D0 519 anebo D0 520 v jakémkoli pořadí, bez zásadních omezení silniční dopravy na tahu Prosecká radiála / dálnice D8 a i na ulicích Ďáblické, na Hlavní a obchvatu Březiněvsi během dostavby cílového stavu.

Součástí „etapy“ MÚK Březiněves je:

- zrušení a demolice stávajících křižovatkových větví MÚK Ďáblická,
- výstavba části nových křižovatkových větví, po kterých je realizován dopravní vztah do/z centra Prahy ↔ Březiněves, Ďáblice a obchvat Březiněvsi, celková délka dvoupruhových je 0,59 km a jednopruhových 0,41 km,
- výstavba „zárodků“ napojení ostatních větví na dálnici D8,
- novostavba 1 jednopruhové okružní křižovatky (přeložky ul. Ďáblická x Na Hlavní x obchvat Březiněvsi,
- novostavba 1 průsečné křižovatky řízené SSZ (ul. Ďáblická x větev MÚK Březiněves – příjezd ke skládce TKO Ďáblice).

#### Mosty

Mostní objekty jsou navrženy:

- na hlavní trase Prosecké radiály / dálnice D8:
  - v místech křížení Mratínského potoka,
  - v prostoru MÚK Březiněves: v místě křížení s přeložkou ul. Ďáblická, s výhledovou trasou Pražského okruhu - dálnicí D0 a s výhledovými větvemi MÚK Březiněves,
  - v prostoru MÚK Zdiby v místě křížení se silnicí I/9 a větvemi MÚK Zdiby,
- na větvích MÚK Zdiby v místech křížení s dalšími větvemi MÚK a silnicí I/9,
- na přeložce ul. Ďáblická v místě křížení s přeložkou ul. Ďáblická, s výhledovou trasou Pražského okruhu - dálnicí D0 a výhledovými větvemi MÚK Březiněves.

Další mostní objekty jsou navrženy:

- v místě křížení dálnice D8 biokoridorem a polní cestou Březiněves – Zdiby,
- a v místě křížení silnice I/9 polní cestou Sedlec – Březiněves.

#### Osvětlení

MÚK Zdiby a přilehlé úseky dálnice D8 (od km cca -1,75 až km 0,00) a silnice I/9 nebudou vybaveny veřejným osvětlením.

Protože navazující úseky Pražského okruhu (úseky D0 519 a 520 Suchdol – Březiněves – Satalice) včetně MÚK Březiněves budou veřejným osvětlením vybaveny a Prosecká radiála je v současnosti vybavena veřejným osvětlením (ve směru od centra Prahy ukončeno v místě připojení větví MÚK Ďáblická), bude začátek trasy dálnice D8 (až do cca km -1,75) vybaven veřejným osvětlením. Shodně tak bude veřejným osvětlením vybaveny větve MÚK Březiněves a přeložky ulic Ďáblická a Na Hlavní.

Přesné místo ukončení veřejného osvětlení (zde předpokládáno cca km -1,75) a poloha a délka adaptačního pásma budou detailně dořešeny v dalších stupních projektové dokumentace na základě světelně technického výpočtu.

## Oplocení

Oplocení je navrženo v celé délce trasy úprav dálnice D8 a vnějšího obvodu MÚK Zdiby a MÚK Březiněves, tak vytvořilo souvislý odolný celek a zabránilo přístupu zvěře a osob na dálnici a zároveň byl zachován bezpečný provoz na dálnici včetně dostatečného místa pro únik osob při dopravních nehodách

## **B.I.6.2. Odvodnění**

### **B.I.6.2.1. Navržená koncepce odvádění srážkových vod**

Odvodnění komunikací a zpevněných ploch bude tvořeno kombinací vsakovacích příkopů a klasických odvodňovacích prvků (uliční vpusti, odvodňovací žlaby, horské vpusti kanalizace, atp.). Generelně budou využity vsakovací příkopy se stěrkovou rýhou, v kterých budou vedena sběrná drenážní potrubí, která budou mít zároveň funkci klasické dešťové kanalizace - dopravu vody. V tomto odvodňovacím systému jsou vpusti využívány pouze doplňkově. S jejich využitím se uvažuje zejména v místech křižovatek a mostů, kde nelze z technických důvodů v potřebném rozsahu využít vsakovacích příkopů. V těchto případech se bude jednat zejména o horské nebo příkopové vpusti. Koncepční řešení je obdobné, jako u stavby D0 519.

V návrhu se počítá se zrušením odvádění všech srážkových vod z MÚK Zdiby do Mratínského potoka. Srážkové vody budou odváděny do 3 vodohospodářských areálů, tj. prakticky dojde k vytvoření 3 dílčích samostatně odvodňovaných povodí.

#### **Povodí MÚK Zdiby**

Na základě provedených posouzení v minulosti budou srážkové vody v převážném rozsahu odváděny přes DUN a retenční nádrž do Přemyšlenského potoka. Tato varianta je i v souladu s požadavky uvedenými v předcházejících procesech EIA a současně navrácí tyto vody do povodí, do kterého dle vodohospodářské mapy patří. Pouze malé povodí na severu bude (obdobně jako dnes) odvádět srážkové vody do kanalizace D8 a část vod bude odváděna do příkopů podél silnice I/9.

Při projednávání všech předcházejících studií a projektů DUR byla účastníky, včetně správce potoka - Lesy ČR, odsouhlasen návrhový odtok z MÚK Zdiby do Přemyšlenského potoka dle požadavku odtoku 10 l/s\*ha. Stávající čerpací stanice v křižovatce MÚK Zdiby bude zrušena.

Do areálu DUN a RN Zdiby budou odváděny vody z plochy cca 11,8 ha o redukované ploše cca 4 ha. Vzhledem k prostorovým a výškovým podmínkám bude DUN i RN podzemní. V areálu je navržena skladba objektů DUN-RN-OLK.

Srážkové vody budou v křižovatce vedeny přednostně zatravněnými příkopy do nejnižších míst na komunikační síti jednotlivých křižovatkových ramp. Z těchto míst jsou pak vedeny dešťové kanalizace do centrálního areálu DUN a RN. Z areálu DUN a RN budou vody odváděny do Přemyšlenského potoka.

Přemyšlenský potok má v současné době prakticky zrušené koryto podél stávající zástavby Zdib. Součástí stavby je tak i výstavba nového koryta Přemyšlenského potoka (v úseku od ul. Sedlecké přes ul. Formanskou až k ul. Ke Koupališti). Délka nově budovaného úseku bude 560 m, celková délka revitalizace Přemyšlenského potoka bude 670 m.

Tím, že prostor křižovatky MÚK Zdiby bude odvodněn do Přemyšlenského potoka, dojde ke zmenšení povodí ze kterého dnes odtékají srážkové vody do Mratínského potoka o cca 10,987 ha, tj. snížení odtoku cca o 34 %. Vzhledem k nevyhovující kapacitě Mratínského potoka se jedná o pozitivní vliv záměru.

#### **Povodí DUN a RN Ďáblice**

Trasové řešení kanalizací je v prostoru MÚK Březiněves navrženo tak, aby vyhovovalo výhledovému vedení po realizaci staveb SOKP 519 a SOKP 520 a nebylo tak tuto páteřní kanalizaci, které je zaústěna do areálu DUN a RN Ďáblice překládat. Návrh profilů této kanalizace je také navrženo na výhledovou potřebnou kapacitu.

Poloha a parametry DUN a RN Ďáblice je převzata z projektů D0 519. Tento vodohospodářský areál bude ve výhledu sloužit pro předčištění a retenci vod ze staveb Pražského okruhu D0 519, D0 520 a dálnice D8 / Prosecké radiály. Srážkové vody z povodí jednotlivých uvedených akcí budou odváděny do tohoto areálu a do areálu DUN a RN 2 (areál, který bude vybudován v prostoru D0 520 cca v 47,88 km). Rozdělení nátoků do uvedených 2 vodohospodářských areálů bylo navrženo v rámci technických studií staveb D0 519 a D0 520, které byly zpracovány jako podklad pro studie použité v rámci procesu EIA pro uvedené stavby

Pražského okruhu. Definitivní návrh přerozdělení průtoku z Prosecké radiály byl navržen ve studii *D0, stavba 520 Březiněves - Satalice, Posouzení vlivu zimní údržby* (PUDIS 07/2022). Přerozdělení průtoků je navrženo tak, aby vlivy zimní údržby provozu všech 3 uvedených staveb na vodní toky (Mratínský a Třeboradický potok) byly akceptovatelné. V rámci zpracování podkladů pro tuto dokumentaci bylo provedeno podrobné hydrotechnické posouzení areálu DUN a RN Ďáblice, včetně posouzení vlivu zimní údržby komunikací navržených v rámci tohoto záměru a bylo prokázáno, že pro tento záměr není potřeba přerozdělovat přítoky a vliv zde hodnoceného záměru na Mratínský potok bude akceptovatelný.

Areál DUN a RN Zdiby bude vždy vybudován v takovém rozsahu, aby nebylo nutné realizovat jeho dodatečné rozšíření pro definitivní výhled, kdy budou provozovány stavby D0 519, D0 520 a zde řešená stavba dálnice D8 / Prosecké radiály. Pro tento výhledový stav byl proto převzat technické řešení ze studie TES od firmy Afry CZ s.r.o., který byl použit i v Dokumentaci EIA pro stavby D0 518 a 519 a D0 520, kde je ve fázi procesu EIA uvažováno s plochou povodí 66,75 ha.

Po realizaci navrhované výstavby v této studii bude velikost povodí DUN a RN Ďáblice jen 34,921 ha. Regulovaný návrhový odtok z retenční nádrže byl vypočten dle aktuálních požadavků povodí Labe v souladu s normou TNV 75 9011 v max. množství 3 l/s.ha odvodňované plochy. Regulovaný návrhový odtok z retenční nádrže a DUN Ďáblice je uvažován max. 200 l/s. V areálu je opět navržena skladba objektů DUN-RN-OLK. Vzhledem velikosti retenčních prostor by bylo možné, s ohledem na požadavky Povodí Labe zmenšit návrhový odtok z RN Ďáblice do doby realizace D0519 a D0520, popř. toto zmenšení odtoku koordinovat s výstavbou suchých poldrů na Třeboradickém a Mratínském potoce. Tyto varianty by posoudila v podmínkách požadovaná koordinační vodohospodářská studie povodí Mratínského potoka.

Odtok z DUN a RN Ďáblice je ve variantě 1 veden přímo do Mratínského potoka (shodně jako bylo navrhováno v dřívějších projektech), ve variantě 2 je veden do stávajícího odtoku za DUN Prosek II a následně do Mratínského potoka.

#### **Povodí DUN Prosek II**

V souladu s požadavky uvedenými ve *Studii odpojení a převedení dešťových vod v povodí MČ Praha Ďáblice* (Aqua Procon 2022), je maximum srážkových vod odváděno do DUN a RN Ďáblice, dále na stávající DUN Prosek II budou odváděny pouze srážkové vod, které není možno gravitačně dostat do DUN a RN Ďáblice.

V současné době jsou v tomto areálu 2 usazovací nádrže. větší nádrž zajišťuje předčištění srážkových vod od MÚK Zdiby (včetně) až k areálu. Do druhé nádrže jsou přiváděny vody z části stávající křižovatky MÚK Ďáblická, které nebylo možno z výškových důvodů dostat do větší DUN. Přiváděné vody budou ve výhledu cca ve stejné hloubce, jako přítok do menší DUN, a proto nelze využít velkou DUN ve stávající podobě. V rámci výstavby bude, pokud se nepodaří odvádět všechny vody z povodí této DUN Prosek II do DUN a RN Ďáblice (prověření tohoto řešení bylo v době zpracování této Dokumentace rozpracováno a prověřováno v rámci projektu záměru D0 519) celý areál rekonstruován. S výhodou by při rekonstrukci bylo místo betonových nádrží použito nádrží DUN přírodního charakteru.

Vzhledem k výškovým poměrům v území nelze bez zpětného zatopení kanalizací navrhnout v areálu velký retenční objem, proto se počítá s tím, že zůstanou pro ochranu Mratínského potoka ve funkci 2 retenční stoky DN 1100, které byly vybudovány po realizaci Prosecké radiály. Celková plocha povodí DUN Prosek II bude cca 6,62 ha.

#### **B.I.6.2.2. Bilance srážkových vod**

Níže uvedená tabulka je převzata z Technicko-ekonomické studie (PUDIS a.s. 12/2023). V tabulce jsou uvedeny bilance platné pro zde hodnocený záměr, tudíž bez přítoků ze staveb D0 519 a D0 520.

**Tabulka 1 Bilanční změna odtoků po realizaci záměru v porovnání se stávajícím stavem**

povodí	odtok (l/s)	odtok (m3/rok)	změna v %
Povodí Přemyšlenského potoka	636,40	22 115,07	100 %
Povodí DUN D8	-4,84	-168,22	-2 %
Povodí I/9	18,33	637,05	15 %
MÚK Zdiby celkem	316,43	10 996,08	24 %
Povodí DUN Ďáblice	-333,46	-11 587,82	-34 %

*Pozn. V uvedených bilančních výpočtech bylo počítáno s intenzitou návrhového deště 160 l/s\*ha pro výpočet velikosti odtoku a roční srážkou 556 mm. Při změně uvedených návrhových hodnot, např. při jejich aktualizaci se započtení klimatických změn, zůstanou*

procentuální poměry stejné. Kladná hodnota v tabulce u sloupce „změna“ znamená zvýšení odtoku.

Z tabulky je zřejmé, že po realizaci záměru dojde k výraznému snížení odtoku vod do DUN Ďáblice a tím do Mratínského potoka, což lze považovat vzhledem k poměrům v Mratínském potoce za významný přínos záměru. Současně dojde k obnovení odvádění srážkových vod z území MÚK Zdiby do Přemyšlenského potoka, což bylo historicky zrušeno při výstavbě Prosecké radiály. Tento vliv je také jednoznačně pozitivní.

### B.I.6.2.3. Posouzení vlivu zimní údržby

Posouzení vlivu zimní údržby nelze zpracovat pro Přemyšlenský potok. Je to proto, že koryto potoka je v současné době v rozhodujícím úseku zrušeno a nelze proto stanovit koncentrace chloridů v potoce. Současně nelze ani s minimální přesností stanovit předpokládanou hodnotu průměrného průtoku, protože charakter povodí a stávající a plánované akce v povodí (u kterých nejsou v současné době v potřebné podrobnosti dostupné údaje) budou zásadě ovlivňovat hodnotu průměrného průtoku v potoce. Pouhé stanovení velikosti průtoků od ČHMÚ (přičemž z uvedených důvodů by ČHMÚ nemohlo do vstupů vložit všechny potřebné vstupní údaje) by nemohlo odpovídat skutečnosti. Bez těchto vstupních údajů nelze provést posouzení vlivu zimní údržby záměru na Přemyšlenský potok.

### Posouzení Mratínského potoka

Vzhledem k poloze retenčních stok a pro účely porovnání vlivu záměru na koncentrace chloridů s posouzeními provedenými pro stavby Pražského okruhu D0 519 a D0 520, kde se zcela zásadně projevuje vliv přerozdělení průtoků z Prosecké radiály do DUN a RN Ďáblice a DUN a RN 2 stavby D0 520, je posouzení provedeno pro stejný profil, tj. pro profil Mratínský potok - Červený mlýn.

Tabulka 2 Bilance chloridů

č. profilu	Název toku	Recipient				Dálnice					Koncentrace		tř.dle ČSN 75 7221*)	401/2015 Sb.**)
		F [km <sup>2</sup> ]	H <sub>sa</sub> [mm]	Q <sub>p</sub> [l/s]	C <sub>p</sub> [mg/l]	F <sub>red.pov</sub> [ha]	F <sub>voz</sub> [m <sup>2</sup> ]	Q <sub>pr</sub> [l/s]	Q <sub>z</sub> [l/s]	C <sub>s</sub> [kg Cl <sup>-</sup> /rok]	za rok [mg Cl <sup>-</sup> /l]	za zimu [mg Cl <sup>-</sup> /l]		
0	Mratínský potok- Červený mlýn - Posecká	6,80	528	14,0	117,6	17,6	54 889	2,951	1,783	32 933,25	149,50	216,27	III	150

Z uvedeného výpočtu je zřejmé, že při realizaci zde hodnoceného záměru není potřeba v areálu DUN a RN Ďáblice realizovat převádění přítoků do areálu DUN a RN2 stavby D0 520.

Posouzení výhledového stavu za provozu stavby D0 519 a D0 520 je stejné jako bylo podrobně posouzeno a prezentováno v proces EIA na obě uvedené stavby, kde bylo prokázáno, že lze dodržet požadovanou kvalitu vody v obou tocích – Mratínském a Třeboradickém při optimalizaci přerozdělování přítoků srážkových vod ze všech 3 komunikačních staveb do DUN a RN Ďáblice a DUN a RN ve stavbě D0 520.

### B.I.6.3. Kácení dřevin a vegetační úpravy

#### Kácení

V rámci předběžného dendrologického průzkumu bylo inventarizováno cca 106 kusů solitérních dřevin. Dále bylo inventarizováno 72 660 m<sup>2</sup> porostu dřevin či keřových porostů. Rozsah kácení bude specifikován v povolovacím řízení po upřesnění rozsahu záboru záměru.

#### Vegetační úpravy

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován projekt vegetačních úprav.

Vegetační úpravy budou provedeny na vhodných nezpevněných plochách podél nového, rozšířeného úseku dálnice D8 / Prosecké radiály, MÚK Zdiby, MÚK Březiněves a v jejím bezprostředním okolí, včetně v okolí souvisejících úprav dalších komunikací v rozsahu záboru stavby.

Vegetační úpravy budou provedeny podle daných podmínek území. Ozelenění má za úkol zmírnit dopady automobilové dopravy na životní prostředí. Doprovodná zeleň bude plnit především funkci estetickou, krajinnou a hygienickou. Zeleň bude chránit před působením vodní a větrné eroze. Důležité je také mikroklimatické, estetické a psychologické působení zeleně.

Při výběru dřevin bude vycházeno z místních geobotanických a klimatických podmínek, přičemž bude přihlédnuto ke stávajícímu druhovému složení a zároveň budou respektovány zhoršené životní podmínky pro rostliny v okolí dálnice.

Pro výsadby budou použity přednostně domácí druhy dřevin, sortiment bude stanoven v dalších stupních PD. Dřeviny budou navrženy v místech, kde je dostatek prostoru pro jejich bezproblémový růst tak, aby nezasahovaly do prostoru výhledové dostavby MÚK Březiněves, aby i v budoucnu respektovaly rozhledové poměry u křižovatek a výjezdů, do ochranného pásma vedení inženýrských sítí a technických prvků stavby (příkopy, dopravní značení, skluzy, mosty atd.).

#### **B.I.6.4. Zemina, ornice a rekultivace**

##### Ornice

Pedologický průzkum nebyl s ohledem na stupeň projektové dokumentace (technická studie) proveden. V této fázi projektové dokumentace se nestanovují přesné trvalé a dočasné zábory stavby. Pedologický průzkum se realizuje až v době známých záborů. V následující fázi PD bude stanovena hloubka ornice a podorničí a následně jejich bilance.

Obecně k sejmutí ornice dojde v plochách dotčených trvalým i dočasným záborem stavby (např. vlastní stavba, plochy zařízení staveniště, pruhy pro úpravy inženýrských sítí).

Skrývka ornice a případně podorničí bude provedena odděleně. Ornice bude rozdělena dle tříd ochrany I.-II. a III.-V. Sejmutá humózní vrstva bude dočasně uložena na určené plochy (zpravidla plochy zařízení staveniště) a později bude ornice rozprostřena na pozemky ZPF dle třídy ochrany a podorničí bude v případě vhodnosti využito v rámci vegetačních úprav. Případný přebytek podorničí bude řešen dle pokynu orgánu ochrany ZPF. Bude-li zemina znečištěna nebezpečnými látkami, pak s ní bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech.

##### Zemina

Bilance zeminy byla provedena kvalifikovaným odhadem úměrně stupni projektové přípravy. V této fázi projektové dokumentace se nestanovují přesné trvalé a dočasné zábory stavby, ani přesná hloubka výkopů a násypů atp. V Pro navazující fázi PD bude stanoveno množství vytěžené zeminy a potřeba zeminy pro výstavbu a využitelnost zeminy vytěžené.

Písčité zeminy, stejně jako horniny skalního podkladu (podrcené na vhodnou frakci) jsou vhodné pro zpětné záhozy výkopů. Komunikace a zpevněné plochy budou po odstranění humózní hlíny a případných poloh navážek založeny na zeminách kvartérního pokryvu. V případě spraší a sprašových hlín bude třeba pro dosažení požadovaného modulu přetvárnosti provést jejich úpravu (např. vápněním). U deluviálních sedimentů a zvětralého skalního podkladu závisí nutnost úpravy na obsahu jílovité frakce a jejich konzistenci.

Pokud tato zemina bude vhodná do silničního násypu, bude pro tento účel použita, v opačném případě bude využita jinde, nebo odvezena na příslušnou skládku. Vhodnost vytěžené zeminy pro použití do násypu určí odpovědný geolog stavby dle provedených zkoušek. Nebudou-li zeminy využitelné na stavbě, případně na dalších, bude s nimi nakládáno jako s odpadem. Případně chybějící materiál bude třeba nakupit.

**Tabulka 3 Kvalifikovaný odhad bilance zeminy**

	<b>Výkopy a odhumusování (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Násyp (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Přebytek (m<sup>3</sup>)</b>
Oblast MÚK Zdiby	293 470	125 215	168 255
Oblast MÚK Březiněves	322 817	137 737	185 080

##### Pozemky PUPFL – hrabanka

Záměr nemá nároky na zábor PUPFL. Záměr nezasahuje do ochranného pásma lesa.

## **Rekultivace**

Rekultivace bude provedena na všech dočasně zabraných plochách (ZPF) – kde budou umístěna zařízení stavenišť, přeložky a nově vybudované inženýrské sítě, v místě rušených silnic, odstavných ploch nebo současných příkopů apod. Rekultivace se skládá z technické části - spočívá v přípravě rekultivované plochy (např. odtěžení zbytků stavebního materiálu, kontaminované zeminy) a vymodelování nového terénu (urovnání terénu atp. a rozprostření ornice) a z biologické rekultivace, která úpravou fyzikálních a chemických vlastností půdy dodá do půdy živiny, následuje pak v závislosti na využití pozemku buď realizace vegetačních úprav (zatravnění, výsadba dřevin) anebo zemědělské využívání - agrotechnickými opatřeními spolu s pěstováním vhodných plodin za účelem zúrodnění půdy (délka trvání je cca 3 roky). Podrobně bude rekultivace popsána v další fázi projektové dokumentace.

## **B.I.6.5. Výstavba**

Staveniště se bude skládat z ploch trvalého záboru a ploch dočasného záboru. Trvalý zábor zahrnuje zastavěné plochy silniční komunikace rozšířené o 0,6 m od hran příkopů, násypů a zářezů. Trvalý zábor zahrnuje i plochy uzavřené rampami mimoúrovňových křižovatek (vnitřní plochy MÚK). Dočasný zábor zahrnuje manipulační pruhy podél obvodu trvalého záboru o šířce 5 m nebo 10 m, z důvodu minimalizace pohybu staveništní dopravy po stávajících silnicích nižších tříd (v rozsahu záboru stavby). Šířky těchto pruhů mohou být z různých důvodů rozšířeny nebo zúženy dle místních podmínek a požadavků. Přesný rozsah trvalých a dočasných záborů bude řešen při dalším stupně projektové dokumentace ve kterém bude stavba umístěna.

V rámci záboru stavby budou uloženy mezideponie zeminy, ornice a podorničí. Jejich přesná lokalizace bude stanovena v navazující PD. Přesuny zemin, ornice a podorničí se budou odehrávat v záboru stavby a po dálnici D8 a silnici I/9.

Systémově podle požadavků na ze staveniště rozdělít na čtyři úseky/ oblasti:

- A. Oblast MÚK Zdiby (dálnice D8 cca km -1,5 až km 0,0),
- B. Hlavní trasa dálnice D8 (cca km -3,75 až km -1,5),
- C. Oblast křížení s ul. Ďáblickou (Prosecká radiála / dálnice D8 cca km -4,1 až km -3,75),
- D. Hlavní trasa dálnice D8 / Prosecké radiály (cca km -4,8 až km -4,1)

### Etapy výstavby

Provádění záměru lze obecně definovat do těchto základních etap:

0. etapa: Zahájení stavby přípravnými pracemi a vybudováním zařízení stavenišť, vymezení stavenišť a vytyčení dočasného záboru, vybudování provizorních komunikací, kácení, skrývky ornice.

1. etapa: Přeložky nadřazených inženýrských sítí, realizace dočasného rozšíření hlavní trasy, demolice mostu na polní cestě Březiněves – Zdiby.

2. etapa: Výstavba levé poloviny hlavní trasy, včetně mostních a dalších souvisejících objektů a výstavba odvodňovacího systému.

3. etapa: Výstavba pravé poloviny hlavní trasy, včetně mostních objektů.

4. etapa: Dokončení vozovek, vybavení komunikací, vegetační úpravy, dokončovací práce a celkové zprovoznění.

Pozn.: Přeložky „běžných“ inženýrských sítí budou prováděny postupně po celou dobu výstavby v závislosti na postupu pozemních komunikací, ve jejichž koridoru budou vedeny.

### Doprava

Staveništní doprava bude v maximální možné míře využívat koridor (zábor) stavby a trasu dálnice D8 a silnice I/9. V prvních fázích výstavby, kdy budou prováděny přípravné práce, kácení, skrývky záborů, přeložky inženýrských sítí, provizorními přeložky sítí a komunikací a zejména odvodňovacího systému bude staveništní doprava částečně vedena po stávající silniční síti v území.

Veřejný provoz bude po dobu výstavby zachován v maximální možné míře k zajištění přiměřené kvality a plynulosti dopravy. Provoz na dálnici D8 / Prosecké radiále bude po celou dobu výstavby zachován nejméně v uspořádání 2 + 2 JP, mimo kritické fáze demolice mostu nebo výstavby nových mostů (montáž a demontáž skruže) přes dálnici D8, v těchto kritických fázích bude dálnice uzavřena na dobu v řádech hodin, maximálně jednotek dnů (v období se sníženými intenzitami dopravy).

U vybraných prvků MÚK Zdiby se předpokládá v závislosti na navrženému postupu vybudování provizorních komunikací, přejezdů, napojení atd. k zajištění průjezdu po dobu výstavby. V místech, kde to stávající a nově uspořádání umožní, bude provedena realizace po podélných polovinách s případným zajištěním kyvadlového / střídavého provozu. V kritických fázích výstavby mostů přes silnici I/9 (montáž a demontáž skruže) bude tato v prostoru MÚK Zdiby uzavřena a provoz veden objízdou trasou po dálnici D8 s otočením se v následující křižovatce. Mimo tyto kritické fáze bude výstavba těchto mostů probíhat za omezeného silničního provozu.

Postup výstavby v oblasti křížení Prosecké radiály / dálnice D8 je navržen tak, že umožňuje zachování provozu na ulici Ďáblická, případně na její přeložce, po celou dobu výstavby. Kritickou je fáze převedení dopravy ze stávající ul. Ďáblická na přeložky, které je navrženo za střídavého provozu po polovině vozovky.

Málo vytižené a dopravně méně významné komunikace, u nichž dochází ke směrové a výškové úpravě trasy, budou na nezbytně nutnou dobu uzavřeny a převedeny na objízdny trasy.

Délka výstavby záměru je plánována na 4 stavební sezóny (může se ale upravit v závislosti na potřebách a možnostech zhotovitelů) v celkové době trvání 42 měsíců.

Záměr nevyvolá potřebu výstavby betonárny, anebo obalovny živичných směsí ani potřebu trhacích prací.

## **Postup výstavby**

### **A Oblast MÚK Zdiby**

A.1. fáze Výstavba mostů na kolektorové větvi "AB" (SO 211 a SO 213), postupná výstavba větví včetně postupného převádění provozu ze stávajících větví na nově realizované. Rozšíření pravé poloviny dálnice D8 v úsecích před MÚK Zdiby (cca km -1,5 až -1,25) a za MÚK Zdiby (cca km -0,6 až km 0,0).

A.2. fáze Výstavba mostů na pravé polovině dálnice D8 (SO 206 a SO 207), výstavba pravé poloviny dálnice v úseku cca km -1,5 až 0,0).

A.3. fáze Výstavba mostů na levé polovině dálnice D8 (SO 206 a SO 207), výstavba levé poloviny dálnice v úseku cca km -0,0 až -1,5). Provoz na hlavní trase dálnice v režimu provozu 2+1 a 1 JP po větvi "AB". Během postupné výstavby nových větví a jejich přepojování bude objízdna trasa vedena po dálnici D8 s otočením se v následující křižovatce (MÚK Kostecká).

A.4 fáze Výstavba sil. I/9 v úseku OK Sedlec – OK Zdiby.

### **B Hlavní trasa dálnice D8**

B.1.fáze Dočasné rozšíření pravé poloviny Prosecké radiály / dálnice D8, demolice mostu na polní cestě Březiněves – Zdiby.

B.2.fáze Výstavba levé poloviny hlavní trasy, včetně mostních a dalších souvisících objektů a výstavba odvodňovacího systému, včetně DUN a RN Ďáblice.

B.3 fáze Výstavba pravého jízdního pásu hlavní trasy, včetně mostních objektů, dokončení výstavby odvodňovacího systému.

### **C Oblast křížení s ul. Ďáblickou**

C.1. fáze Dočasné rozšíření stávajícího mostu na ul. Cínovecké přes Ďáblickou (SO 203), a rozšíření navazujících vozovek Prosecké radiály.

C.2. fáze Výstavba pravé poloviny mostu na D8 přes přeložku ul. Ďáblické. Výstavba mostu na přeložce ul. Ďáblická přes D0.

C.3. fáze Výstavba levé poloviny mostu na D8 přes přeložku ul. Ďáblické. Výstavba mostu na přeložce ul. Ďáblická přes D0, výstavba přeložek ul Ďáblická.

C.4. fáze Převedení provozu ze stávající ul. Ďáblické na přeložky ulic Ďáblické, Na Hlavní a obchvatu Březiněvsi.

C.5. fáze Demolice levé poloviny stávající mostu na ul. Cínovecké přes Ďáblickou, realizace levé poloviny hlavní trasy včetně násypu, demolice stávající stopy ul. Ďáblická a větvi MÚK Ďáblická.

C.6. fáze Demolice pravé poloviny stávající mostu na ul. Cínovecké přes Ďáblickou, realizace pravé poloviny hlavní trasy včetně násypu, demolice stávající stopy ul. Ďáblická a větvi MÚK Ďáblická.

C.7. fáze Zprovoznění hlavní trasy v režimu 3 + 3JP.

D Hlavní trasa Prosecké radiály

D.1. fáze Úprava / prodloužení křížení vodovodu DN 1600 (Káraný III. výtlačný řad) s ul. Cínoveckou.

D.2. fáze Výstavba mostu na ul. Cínovecká přes Mratínský potok a rozšíření pravé vozovky zkapacitnění Prosecké radiály (současně s fází C.2).

D.3. fáze Rozšíření levé vozovky zkapacitnění Prosecké radiály (současně s fází C.3).

D.4. fáze Rekonstrukce DUN Prosek II (následně po dokončení a zprovoznění DUN a RN Ďáblice).

## **B.I.6.6. Demolice**

### Odpočívky

Odpočívky Zdiby I a Zdiby II, včetně ČSPH MOL Zdiby I. a ČSPH MOL Zdiby II. (dálnice D8, km cca -1,6). Protože umístění odpočívky Zdiby nespĺňuje požadavky ČSN 73 6101 na vzájemnou vzdálenost odpočívky a křižovatky ani ve stávajícím stavu, v navrženém stavu by byly v kolizi s přídatnými pruhy MÚK Zdiby, je navrženo zrušení a demolice obou odpočívky včetně obou ČSPH MOL Zdiby. Technologické vybavení ČSPH bude demontováno, budovy odpojeny od inženýrských sítí a budovy a zpevněné plochy demolovány a následně rekultivovány.

### Vozovky

Realizace stavby vyvolá potřebu demolice vozovky rušených větví stávající MÚK Zdiby a MÚK Ďáblická a navazujících úseků silnic I/9, ulice Ďáblické a obchvatu Březiněvsi, které budou přeloženy nebo nahrazeny novými.

### Mosty

Most na ul. Cínovecká přes ul. Ďáblická (ev.č. 8-004c.1 / X - 591..1 a 8-004c.2 / X - 591..2): most bude postupně po částech zbourán. Postup demolice bude zvolen podle na postupu výstavby sousedního mostu na dálnici D8 přes přeložku ul. Ďáblická a harmonogramu výstavby celé stavby, tak aby byl po celou dobu výstavby na Prosecké radiále zachován provoz v režimu 2 + 2 JP.

Most na polní cestě přes ul. Cínoveckou (Podjezd, ev.č. 8-004d.1 a 8-004d.2): dojde k demolici celého mostu a k následné výstavbě nového mostu sdruženého mostu v místě stávajícího.

### Ostatní

Zrušení stávajících inženýrských sítí, které jsou navrženy k přeložkám, je součástí příslušných přeložek.

## **B.I.6.7. Ostatní úpravy a opatření**

### Napojení a úpravy v areálu autocentra Domanský

Protože ČSPH MOL Zdiby II bude zrušena a demolována, musí být součástí záměru náhradní napojení autocentra Domanský, který je v současnosti přes ČSPH napojen na dálnici D8. Jedná se tedy o náhradu napojení areálu (pozemků) na síť veřejných pozemních komunikací.

Napojení areálu je navrženo novou místní komunikací, která je napojena na páteřní komunikaci v rozvojové zóně Z19, více viz kap. B.I.6.1. Objekty pozemních komunikací. Součástí jsou také zatím blíže neurčené úpravy dopravního režimu v areálu a s tím souvisící úpravy zpevněných ploch, které budou upřesněny na základě projednání s majitelem areálu.

### **Inženýrské sítě**

V předmětném území se nachází následující inženýrské sítě: elektronických komunikací, elektro, veřejné osvětlení, plyn, vodovod, kanalizace, produktovod. Stavba se dostává do kontaktu s řadou současných distribučních řadů a vedení běžných inženýrských sítí (vodovody do DN 300, splaškové a dešťové kanalizace, energetická vedení NN a VN, telekomunikační vedení). Tyto budou všechny buď přeloženy, upraveny, ochráněny nebo zrušeny, Rozsah bude přesně stanoven a technický návrh bude proveden v dalším postupu projektové přípravy. Závěrem lze konstatovat, že všechny vyvolané přeložky IS jsou řešitelné standardním způsobem.

Následně jsou uvedeny pouze přeložky a úpravy nadřazených inženýrských sítí, které jsou a funkci záměru D8 MÚK Zdib, MÚK Kostecká rozhodující. Z přeložek nadřazených inženýrských sítí jsou to zejména přeložky VTL plynovodů v oblasti MÚK Březiněves a vodovodu DN 1600 (Káraný III. výtlačný řad).

- VTL plynovody:

V rámci přestavby hlavní trasy Prosecké radiály / dálnice D8 v prostoru MÚK Březiněves bude nutno přeložit 3 vysokotlaké plynovody, které jsou s ní v kolizi. V rámci stavby Pražského okruhu D0 519 Suchdol – Březiněves je v prostoru MÚK Březiněves navržena přeložka jak těchto 3 VTL plynovodů, tak i 4. v rámci D0 520, které s nimi technologicky souvisí. Vzhledem k tomu že přeložky těchto VTL plynovodů jsou velmi komplikovaná záležitost, navrhuje se rozsah přeložek VTL plynovodů v rozsahu potřebném pro stavby obě Pražského okruhu D0 519 a D0 520.

Překládat se bude VTL plynovod č. 403 DN 200, VTL č.153 DN 300, VTL plynovod č.230 DN 500 a VTL č.41 DN 500 (ve dvou úsecích) v celkové délce cca 7,65 km.

- Vodovody

Proseckou radiálu kříží v km cca -4,70 km vodovod DN 1600 (Káraný III. výtlačný řad). Stávající podchod pod komunikací bude nutno prodloužit na východní stranu z důvodu rozšíření komunikace. Stávající armaturní šachta bude zrušena a bude vybudována nová a budou prodlouženy potrubí 2 x DN 1600 v celkové délce cca 150 m.

### **Protihluková opatření**

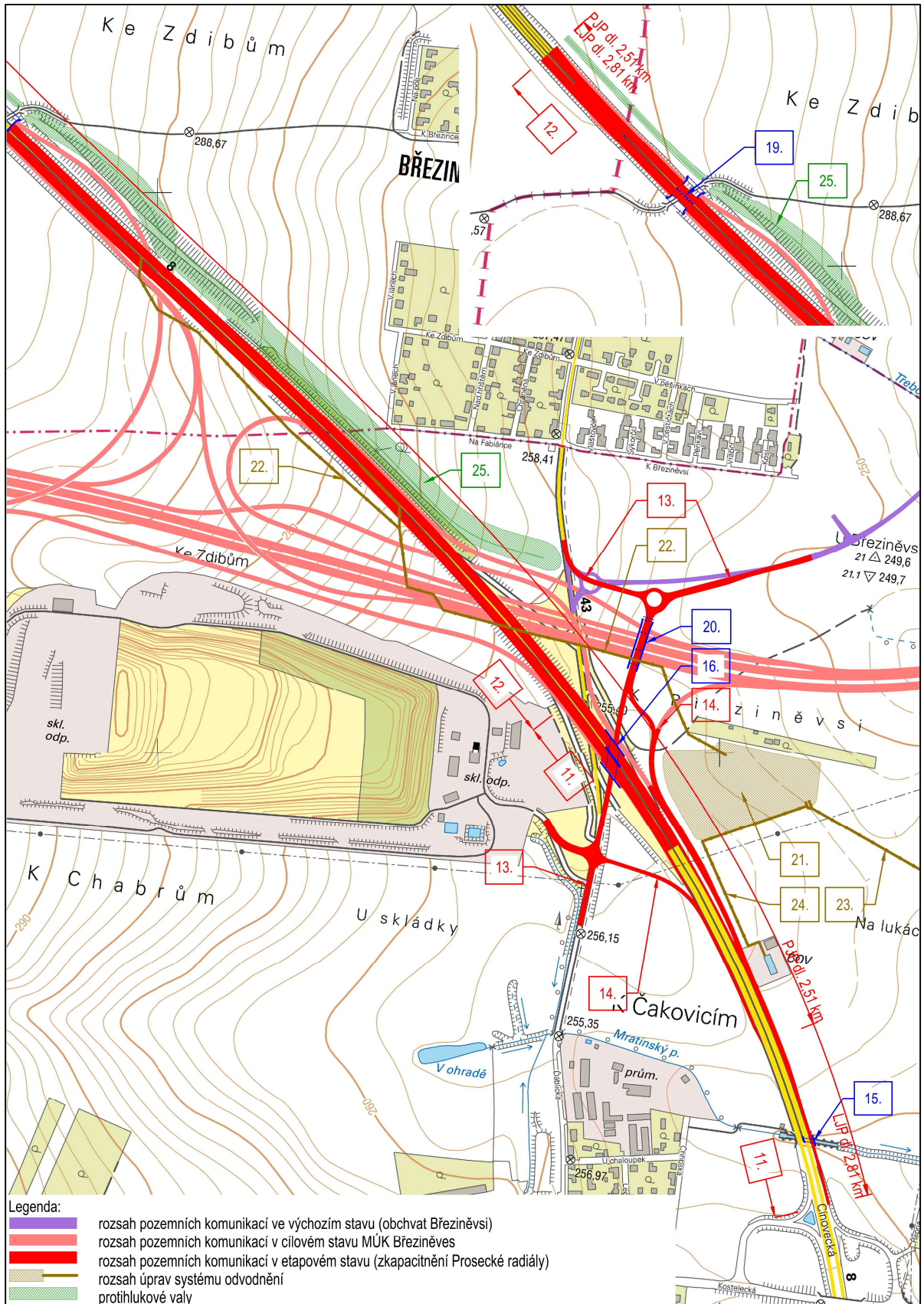
V zájmovém území jsou navrženy pouze protihlukové valy (PHV) a clony (PHC).

**Tabulka 4 Rozsah PHV podél hodnoceného záměru**

Lokalizace staničení dálnice D8	Provedení PHV délka	Výška upřesnění polohy	Lokalizace obec, katastrální území
<b>D8 výhled - k budoucí MÚK Březiněves (km -4,0 až hranice hl. m. Prahy, km cca -2,2)</b>			
km -3,577 až -2,371 P větev "C" MÚK Březiněves	protihlukový val / úprava stávajícího PHV celkem dl. 1 216 m	výška 10 m nad niveletu dálnice, mezi km -3,577 a km -3,342 je veden podél větve "C" MÚK Březiněves	Praha Březiněves
km -2,371 až -2,331	sdržený most dl. 40 m	překrytí, podjezd dálnice pod biokoridorem a polní cestou	Praha Březiněves
km -2,331 až -2,200 P	protihlukový val dl 117 m	výška 4 m nad niveletu dálnice	Praha Březiněves
D8 stávající úsek (hranice hl. m. Prahy, km cca -2,2 až km 0,0)			

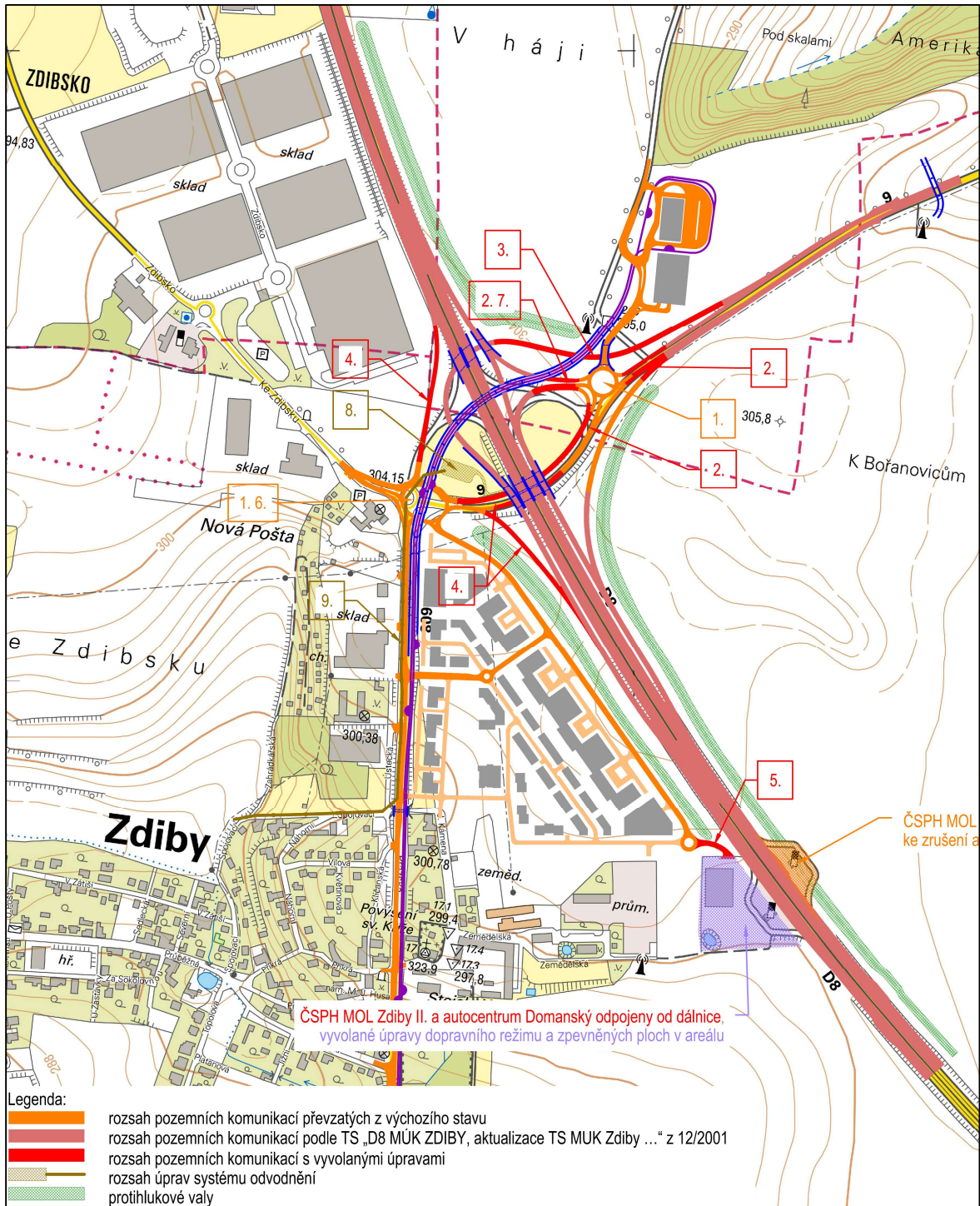
Lokalizace staničení dálnice D8	Provedení PHV délka	Výška upřesnění polohy	Lokalizace obec, katastrální území
km -2,200 až km -0,816 P větve "AB" a "A" MÚK Zdiby	protihlukový val dl. 1448 m	výška 4 m nad niveletu dálnice, mezi km -1,390 a km --0,816 je veden podél větví "AB" a "A" MÚK Zdiby	Zdiby, Sedlec u Líbeznic
km -1,479 až km -0,899 L větve "D" a "E" MÚK Zdiby	protihlukový val dl. 594 m	výška 4 m nad niveletu dálnice, mezi km -1,382 a km --0,899 je veden podél větví "D" a "E" MÚK Zdiby	Zdiby
km -0,670 až -0,088 P větve "E" a "AB" MÚK Zdiby	protihlukový val dl. 638 m	výška 4 m nad niveletu dálnice, mezi km -0,670 a km --0,375 je veden podél větví "E" a "AB" MÚK Zdiby	Sedlec u Líbeznic, Klecany
km -0,380 až -0,073	úprava stávajícího PHV dl. 309 m	výška dle stavu, cca 2,25 m nad niveletu dálnice	Klecany

Obrázek 4 Protihlukový val podél obce Březiněves



Zdroj: Akustická studie

Obrázek 5 Navržené protihlukové valy podél MÚK Zdiby



Zdroj: Akustická studie

Tabulka 5 Rozsah PHC podél dálnice D8

Lokalizace staničení dálnice D8	Výška nad niveletou komunikace [m]	Délka [m]	Pozice	Materiál	Min. parametry PHC		Poznámka
					$DL_{\alpha, NRD}$	$DL_R$	
					[dB]	[dB]	
km -3,577 až -2,371 P větev "C" MÚK Březiněves	2,0	1216	vpravo	pohltivý	≥ 15	≥ 34	

Obrázek 6 Průběh navržené PHC na PHV u Březiněvsi



Zdroj: Akustická studie

V navazujících fázích projektové dokumentace dojde k optimalizaci navrženého protihlukového opatření, tzn. že může dojít ke zkrácení/prodloužení nebo snížení/zvýšení navržené protihlukové clony dle aktuálních podkladů a protihlukových opatření, které budou k dispozici.

### B.I.6.8. Porovnání záměru s nejlepšími dostupnými technikami a s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci č. 76/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

### B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Realizace záměru za předpokladu dodržení standardních lhůt projednávání projektové dokumentace bude následovně:

- zahájení stavby rok 2027
- dokončení prací, uvedení do provozu rok 2030

## B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Hlavní město Praha a Středočeský kraj

Obec: Praha, Klecany, Sedlec, Zdiby

Městská část: Praha-Březiněves, Praha Ďáblice.

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

Podle § 3 odst. g) z.č. 100/2001 Sb. bude navazujícím řízením (řízení vedené k záměru nebo jeho změně, které podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí):

- Rozhodnutí u záměru dle § 195 stavebního zákona č. 283/2021 Sb. stavebního zákona - vydává příslušný stavební úřad
- řízení povolení k nakládání s povrchovými a podzemními vodami dle § 8 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (Vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů - vydává příslušný vodoprávní úřad

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

využívání přírodních zdrojů, zejména půdy, vody (odběr a spotřeba), surovinových a energetických zdrojů, a biologické rozmanitosti

### B.II.1. Půda (například druh, třída ochrany, velikost záboru)

Záborový elaborát (stanovující přesný rozsah trvalého a dočasného záboru jednotlivých parcel v jednotlivých katastrech) pro účely TeS nebyl zpracován, bude zpracován v další fázi PD.

Kvalifikovaný odhad trvalých záborů z pohledu zasažených kultur je uveden v tabulkách níže. Dočasné záborů s ohledem na stupeň PD nebyly stanoveny. Jedná se o plochy zpravidla potřebné pro realizace stavby (umístění ZS, deponie stavebních materiálů, přeložky inž. sítí atp.). Po ukončení stavby jsou dočasně zabrané pozemky uvedeny do původního stavu. Nepovažujeme tedy za nutné je zde číselně uvádět, jelikož dopad výstavby z pohledu ohrožení zájmů ochrany ŽP a veřejného zdraví budou zanedbatelné až nulové.

Záměr zasahuje do katastru Březiněves, Ďáblice, Klecany, Sedlec u Líbeznic a Zdiby.

Tabulka 6 Kvalifikovaný odhad trvalých záborů

Druh pozemku	Zábor (m <sup>2</sup> )	Procento z celkové záboru
Zastavěná plocha a nádvoří	1 531	0,18
Vodní plocha	378	0,04
Ostatní plocha	416 940	48,83
Orná půda	435 086	50,95
Celkový součet	853 935	

Zdroj: <https://www.cuzk.cz/>

#### B.II.1.1. Zemědělský půdní fond

Dojde k záboru pozemků, u kterých je vedena ochrana zemědělského půdního fondu (ZPF). V tomto stupni dokumentace je trvalý zábor pozemků ZPF orientačně vyčíslen přibližně na 727 342 m<sup>2</sup>.

Podle třídy ochrany je přehled uveden v tabulkách níže. Přesné stanovení záborů bude provedeno v dalších stupních projektové dokumentace.

Podrobnosti k rozsahu skřívky a nakládání s ornici a zeminou atp. jsou uvedeny v kapitole B.I.6.4 Zemina, ornice, rekultivace.

**Obrázek 7** Zákres záměru do mapy pozemků ZPF



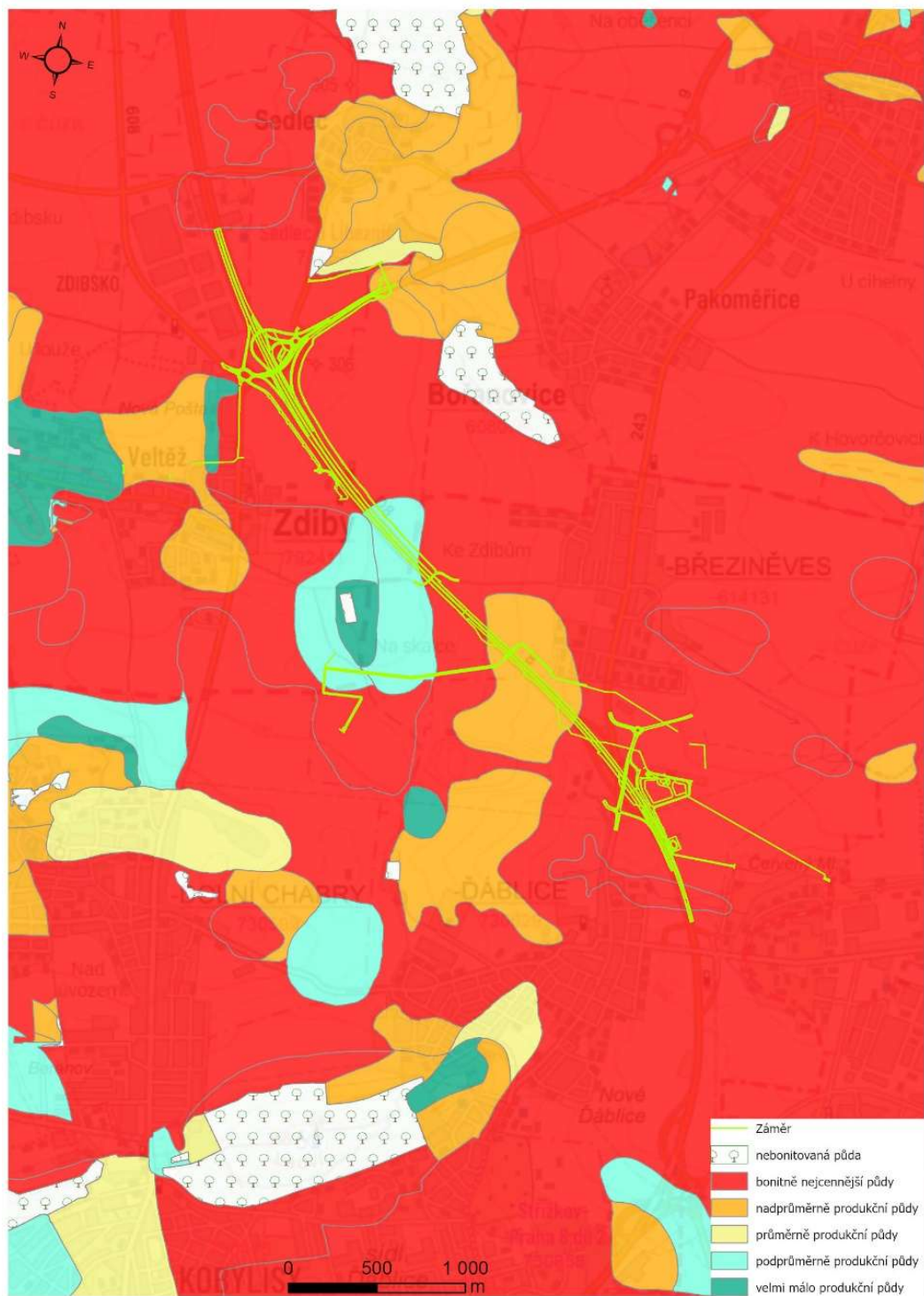
Zdroj: VÚMOP, grafická úprava PUDIS a.s.

**Tabulka 7** Rozsah záborů ZPF dle třídy ochrany (m<sup>2</sup>)

Třída ochrany	I	II	III	IV	V	Celkem
m <sup>2</sup>	588 250	94 008	378	41 980	2 646	727 342

Zdroj: VÚMOP

Obrázek 8 Zákres průběhu trasy nad třídami ochrany ZPF

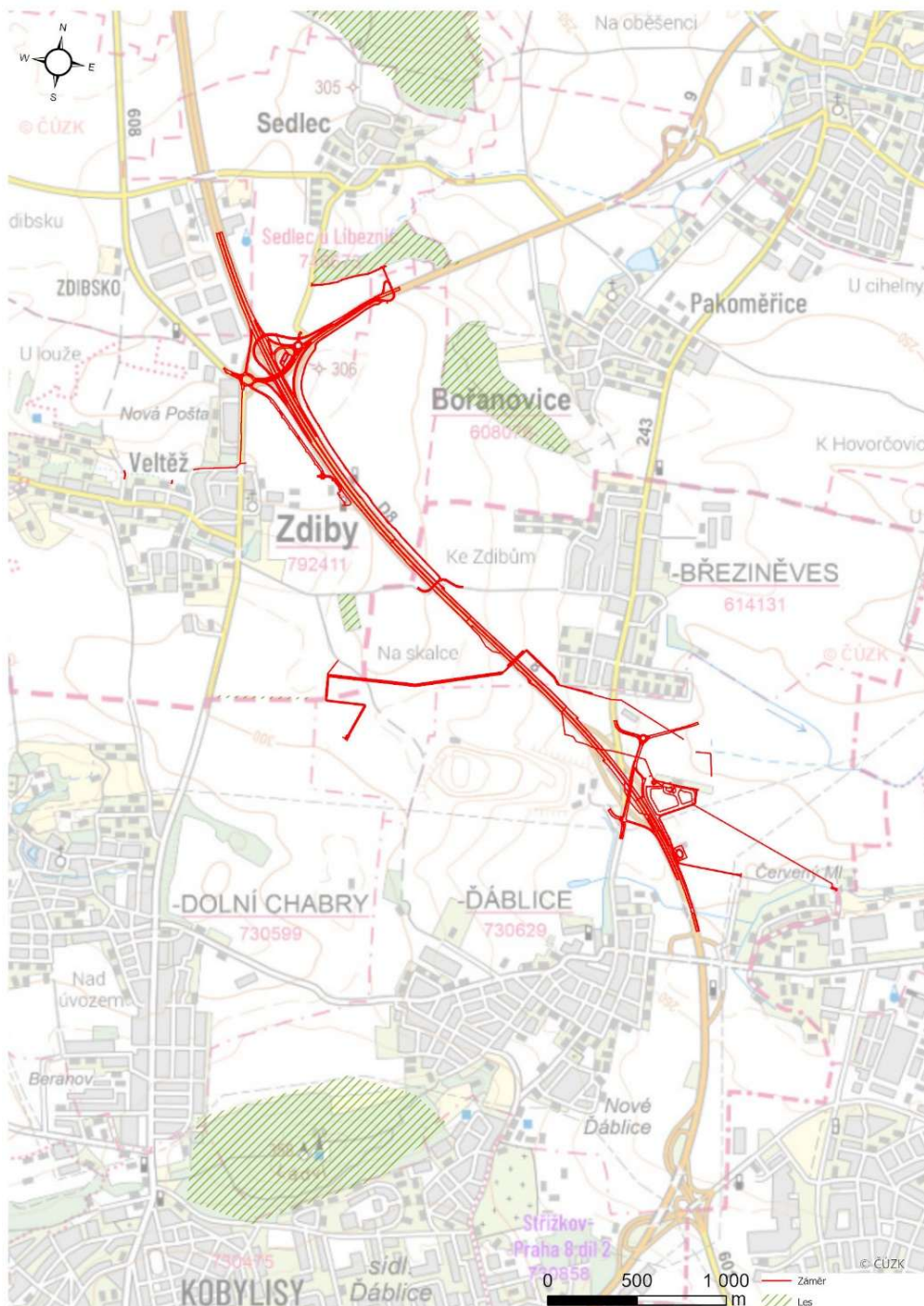


Zdroj: VÚMOP, grafická úprava PUDIS a.s.

### **B.II.1.2. Pozemky určené pro funkci lesa**

Lesní pozemky (PUPFL) nejsou trvalým zábořem dotčeny, ani jejich ochranné pásmo.

Obrázek 9 Zákres záměru do mapy pozemků PUPFL



Zdroj: AOPK, Grafická úprava: PUDIS a.s.

### B.II.1.3. Meliorace

Podle dostupných podkladů záměr nekříží stávající meliorační systémy.

Pokud by měly být záměrem přerušeny, tak budou v dalším stupni navrženy a při realizaci provedeny opatření pro podchycení a odvedení melioračních vod a zajištění funkčnosti nezasažených částí melioračního systému.

## B.II.2. Voda (například zdroj vody, spotřeba)

### Stávající stav

Při provozu stávajících komunikací se využívá vody pouze pro případné čištění vozovek včetně čištění při zimní údržbě. Pitná voda se při provozu nevyužívá. Voda se dále využívá na obou stávajících odpočívkách.

### Výstavba

V období výstavby nebudou vznikat vyšší nároky na vodu, než jaké odpovídají danému typu stavby. Spotřeba vody se bude odvíjet od organizace jednotlivých etap výstavby a počtu nasazených pracovníků.

Voda pro pitný režim a hygienické potřeby bude spotřebována v prostoru staveniště a bude v odpovídajícím množství zajišťována obvyklými prostředky (např. dovozem balené vody, barely, cisternami či napojením na stávající rozvod vody). Objem spotřebované vody bude závislý napočtu pracovníků na stavbě. Pro dopravu vody bude určující i charakter zařízení staveniště. Technologická voda pro technologické účely (např. pro ošetřování betonu, kropení stavby a deponií, oplachy vozidel a stavebních strojů atd.) může být voda odebírána z místních zdrojů (např. vodovodní sítě), nebo dovážena cisternami. Tato problematika bude podrobně řešena dodavatelem stavby, stejně jako zajištění potencionální potřeby požární vody v průběhu výstavby (napojení na vodovodní síť).

Odběry vody budou pouze přechodné, dočasně omezené. Množství vody a její zdroje nejsou v současném stupni přípravy stanoveny. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě specifikace stavebních technologií a způsobu realizace stavby, který navrhne dodavatel stavby. V tomto stupni rozpracovanosti lze konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka dle platných směrnic a vyhlášek:

#### Pitná voda

Pitná voda 5 l/osoba/směna

#### Technologická voda

Voda pro mytí - špinavý prašný provoz - 120 l/osoba/směna, čisté provozy 60l/os/směnu.

### Provoz

#### Pitná voda

Při provozu komunikací nebude využívána.

#### Technologická voda

Potřeba užitkové vody pro provoz zahrnuje nároky pro skrápění či mytí komunikací, zálivku doprovodné vegetace či pro přípravu solanky užívané pro zimní údržbu. Tato potřeba bude kryta dovozem cisternami.

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

### Provoz

Při provozu dochází ke spotřebám plynoucím z pravidelné údržby komunikací a objektů - pohonných hmot, olejů a maziva pro mechanismy údržby komunikace a v zimním období dále na posypový materiál, potřeby pro provoz čerpací stanice srážkových vod a obou odpočívek.

### Výstavba

Pro výstavbu budou potřebné běžné suroviny a stavební materiály jako je např. beton, izolační materiály, kamenivo, živичné materiály, kabely, kovový materiál (ocelová výztuž, technologické vybavení, ...), sklo, keramické obklady, nátěrové hmoty apod.

Množství surovin a materiálů bude specifikováno v dalším stupni PD. Výstavba nevyvolá nutnost zřizování nových výrobních kapacit stavebních materiálů (např. betonárka, obalovna), zdrojů vody a zdrojů energií, předpoklad je že budou plně využity kapacity v místě, anebo v blízkém okolí. Potřeba zeminy k využití pro zásyp stavebních jam při realizaci stavební části finální tvarování reliéfu terénu a podorničí pro vegetační

úpravy budou pokryty s využitím vytěženého materiálu v místě, nebo v případě nevhodných vlastností vytěžené, bude dovezena vhodná.

Dovoz materiálů a výběr jejich druhů bude plně v kompetenci dodavatele stavby a musí odpovídat příslušným normám.

### **Provoz**

Během provozu vzniknou nároky na pohonné hmoty, oleje a maziva pro mechanismy údržby komunikace a v zimním období dále na posypový materiál. Je nutno uvažovat pohonné hmoty pro zajištění kontroly funkčnosti stavby, a to např. pro osvětlení, kontrolní prohlídky mostů, údržbu zeleně, odvětrání tunelů apod. Při výpadku elektrické energie bude dodávána pomocí záložních dieselagregátů. Spotřeba pohonných hmot uživatelů bude úměrná intenzitě dopravy. Potřeba při opravách bude záviset na charakteru opravy.

## **B.II.4. Energetické zdroje (například druh, zdroj, spotřeba)**

### **Stávající stav**

V současné době má záměr minimální nároky na el. energii pro napájení systému DIS – SOS a napájení čerpací stanice dešťových vod a dále na obou stávajících odpočívkách.

### **Výstavba**

Energetické suroviny budou využívány při výstavbě formou pohonných hmot (nafty, benzín) u stavební a dopravní mechanizace. Spotřeba elektrické energie a energetických surovin není v současné době známa. Nároky stavby pro výstavbu na energetické zdroje budou vycházet z množství a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele.

### **Provoz**

Stavba bude mít minimální nároky na dodávku energií z důvodu zajištění provozu technologií (systém SOS) a pouličního osvětlení. Tyto spotřeby nebyly pro potřeby procesu EIA specifikovány. Z pohledu vlivů na životní prostředí a rozhodnutí o souhlasu s realizací záměru není v tomto případě tato informace významná a potřebná.

## **B.II.5. Biologická rozmanitost**

Biodiverzita je v Úmluvě o biologické rozmanitosti definována následovně: znamená variabilitu všech žijících organismů mezi jinými, suchozemských, mořských a jiných vodních ekosystémů a ekologických komplexů, jejichž jsou součástí; zahrnuje různorodost v rámci druhů, mezi druhy i mezi ekosystémy.

Při posuzování biologické rozmanitosti území bylo vycházeno z kvality hodnoceného území ve vztahu k biotopům jak v trase záměru, tak i v jejím okolí.

Zastižené biotopy jsou výrazně ovlivněné člověkem, zcela degradované.

Aktuálně se v dotčeném území vyskytují převážně značně pozměněné nepřirodní biotopy, ve kterých se silně projevují nepůvodní a/nebo invazní rostliny. Přírodní biotopy se vyskytují výhradně v lesním fragmentu Amerika v Sedlci, podle kterého bude vedena přeložka polní cesty. Nalézají se tam zachovalé porosty lesního biotopu L3.1 Hercynské dubohabřiny a L7.1 Suché acidofilní doubravy.

### Flóra

Podrobně je vliv záměru na biologickou diverzitu vyhodnocen v kapitole D.I.

### Fauna

Podrobně je vliv záměru na biologickou diverzitu vyhodnocen v kapitole D.I.

### Využití udržitelných zdrojů

Záměr v období provozu nevyužívá udržitelné zdroje.

## **B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)**

### **B.II.6.1. Nároky na dopravní infrastrukturu**

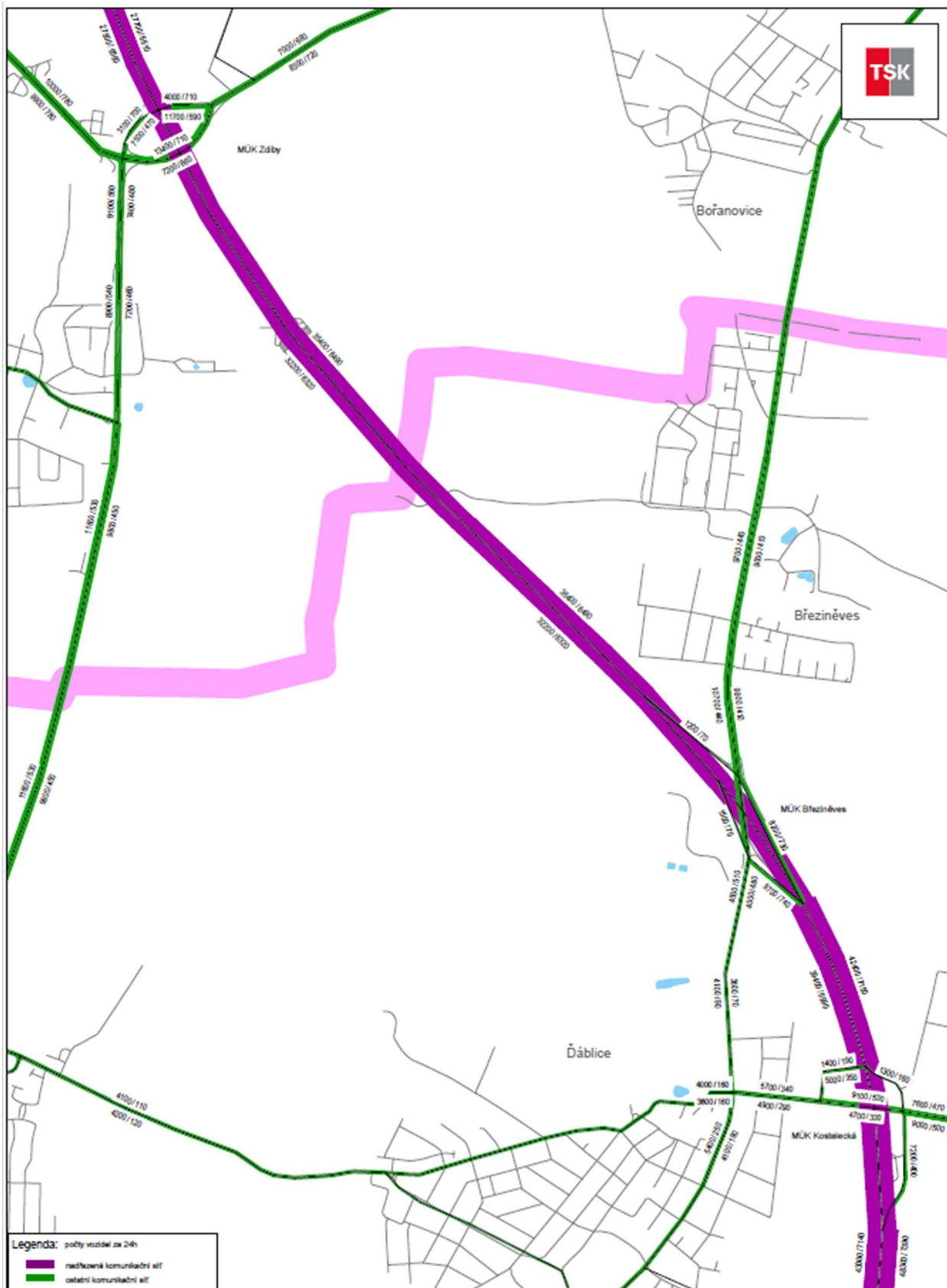
#### **Napojení na dopravní infrastrukturu**

##### Stávající stav

Upravovaný úsek Prosecké radiály a dálnice D8, včetně MÚK Zdiby a MÚK Březiněves je napojen na následující komunikace:

- Na jihovýchodním konci na stávající dálnici D8 v pokračování Prosecké radiály (ul. Cínovecká), nebo (dle časové souslednosti realizace dopravních staveb v území) na přestavěnou dálnici D8, v rozsahu MÚK Březiněves (součást stavby Pražského okruhu SOKP 519).
- Na severozápadním konci na stávající dálnici D8
- Z MÚK Zdiby severovýchodně na stávající dvoupruhovou silnici I/9, po její přestavbě pak na I/9 v uspořádání vystřídání třípruhu.
- Od MÚK Zdiby jihozápadně na silnici II/608, vedoucí severozápadně do Klíččan a jižním směrem do Zdib
- Od MÚK Zdiby severně na silnici III/0084 do Sedlece.
- Na severozápadním konci na stávající dálnici D8 v pokračování Prosecké radiály (ul. Cínovecká), nebo (dle časové souslednosti realizace dopravních staveb v území) na přestavěnou dálnici D8, v rozsahu MÚK Březiněves (součást stavby Pražského okruhu SOKP 519)
- Severozápadně přeložka sil. II/243 (obchvat Březiněvsi)
- Na jihovýchodním konci na stávající dálnici D8 v pokračování Prosecké radiály (ul. Cínovecká), nebo (dle časové souslednosti realizace dopravních staveb v území) na přestavěnou dálnici D8, ve směru na MÚK Kostecká
- Přeložky ul. Ďáblická a Na Hlavní - místní sběrná komunikace, přídatnými pruhy v prostorech MÚK Březiněves.

Obrázek 10 Kartogramy dopravních intenzit stávajícího stavu (rok 2019)



Zdroj: DIP

Pozn. Pro stávající stav byly vzaty intenzity ze sčítání pro rok 2019, aby byly výsledky výpočtů na straně bezpečnosti. Odůvodnění viz. kap. B.I.4.2.

## Výstavba

Doprava během výstavby je podrobně popsána v kapitole B.I.6.5.

## Provoz

Stavy se záměrem D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká zahrnují kompletní přestavbu MÚK Zdiby, spočívající v doplnění polopřímé větve z I/9 od Líbeznic na D8 do centra, doplnění přímé větve z II/608 na D8 do centra a směrové úpravy ostatních větví, s doplněním kolektorových pásů podél D8. Součástí záměru je i zkapacitnění dálnice D8, resp. Cínovecké ul., v úseku Zdiby – Kostecká, dle TES 12/2023. Jde o zkapacitnění předmětného úseku na 3 + 3 průběžné jízdní pruhy, s předvýstavbou vybraných částí MÚK Březiněves na PO, s novým mostem na Cínovecké přes přeložku Ďáblické ul. (II/243), s přeložkou ul. Na Hlavní a posunem napojení na obchvat Březiněvsi. Stávající větve kosodélné MÚK budou zrušeny a nahrazeny novými větvemi E, F, K ve směru z centra a větví J ve směru do centra. V tomto stavu je tedy ul. Ďáblická / Na Hlavní napojena na Proseckou radiálu (ul. Cínoveckou) pouze ve směru do/z centra, větve ve směru na/od Zdib budou zrušeny bez náhrady.

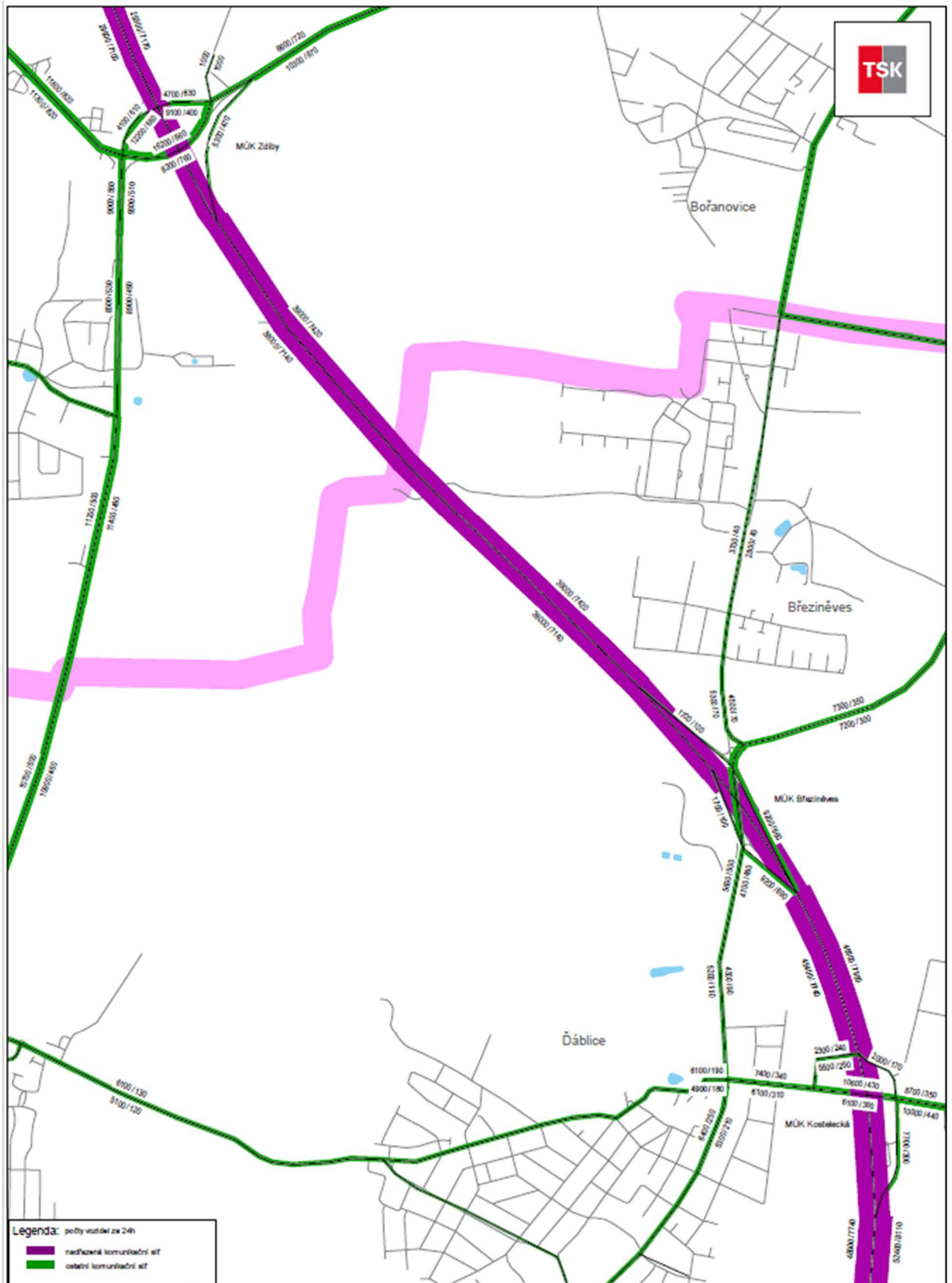
V území se plánuje výstavba tramvajové trasy TT Kobyliše–Zdiby. Prodloužení tramvajové trati do Zdib přinese zásadní systémovou změnu městské a příměstské hromadné dopravy v okolí. Zlepší se obslužnost přilehlých částí Středočeského kraje a rozšíří se nabídka přímých spojení například pro obyvatele Dolních Chab, Zdibů a Sedlece, které je nyní zajišťováno pouze autobusy. Veřejná hromadná doprava nebude navíc díky této trati tolik závislá na dopravních zácpách. Jednoznačně se odlehčí individuální automobilové dopravě. Součástí návrhu je napojení TT na nově plánovaná parkoviště P+R včetně parkovacích domů.

Zpracovatelem dopravních intenzit je Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. Dopravní model byl kalibrován na výsledky celostátního sčítání dopravy 2019 a na základě aktuálního současného stavu byla vytvořena prognóza pro výhledové horizonty roku 2030 (předpokládaný rok zprovoznění stavby). Prognóza intenzit dopravy zahrnuje jak předpokládaný rozvoj území, tak rozvoj silniční a dálniční sítě na zájmovém území a celé České republiky.

Výpočty navazují na DIP pro dokumentace EIA severní části Pražského okruhu (MZP520 D0 518+519, MZP500 D0 520), podklady byly aktualizovány upřesněním rozvojové Zóny Z19 *Zdiby za kostelem* dle koncepce rozvoje The Charnwood Company a aby byly konzistentní s návrhem záměru podle Technické studie.

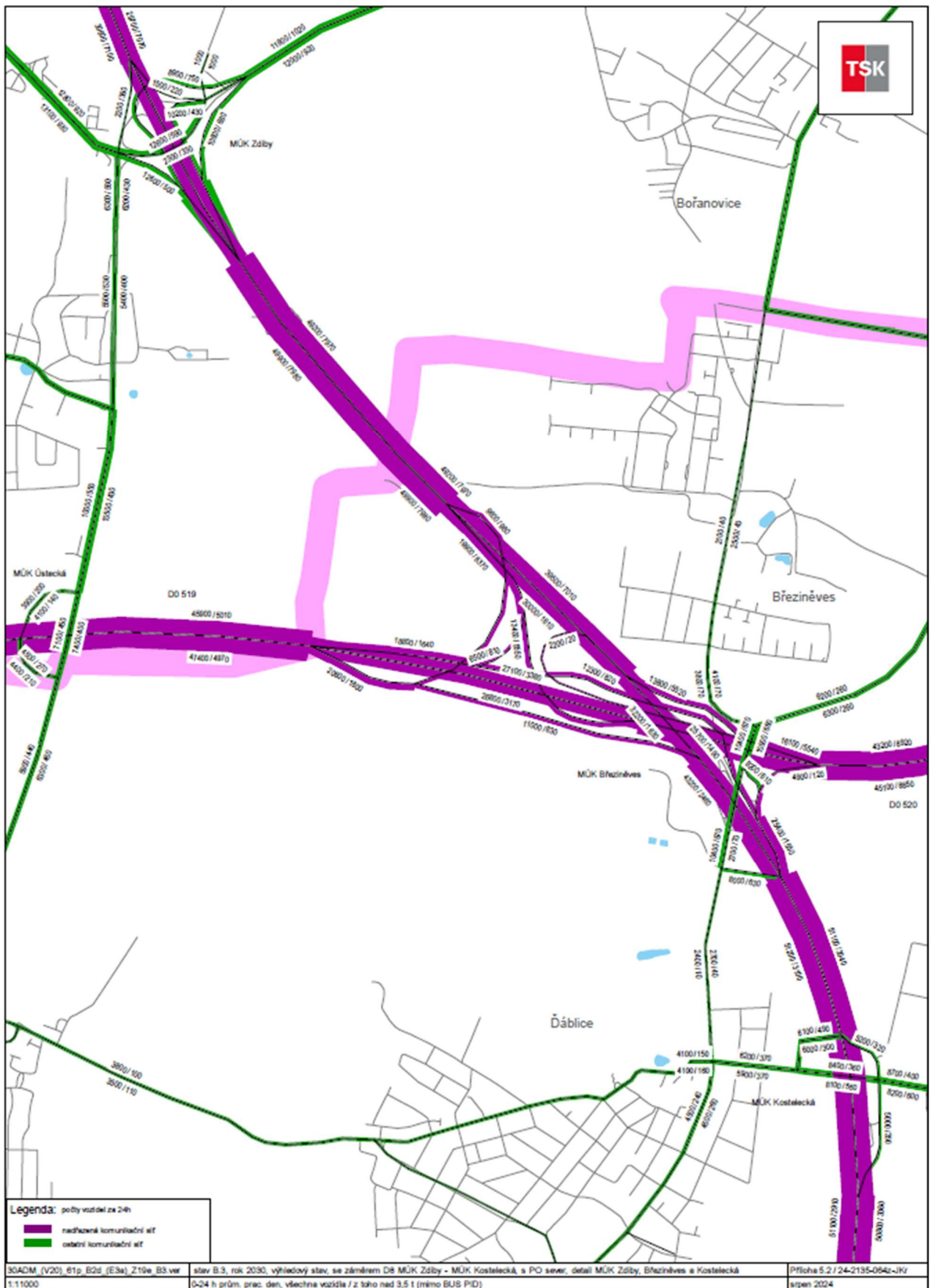
### Dopravní výhledové intenzity

Obrázek 11 Kartogramy dopravních intenzit nulového stavu (rok 2030) – bez realizace záměru



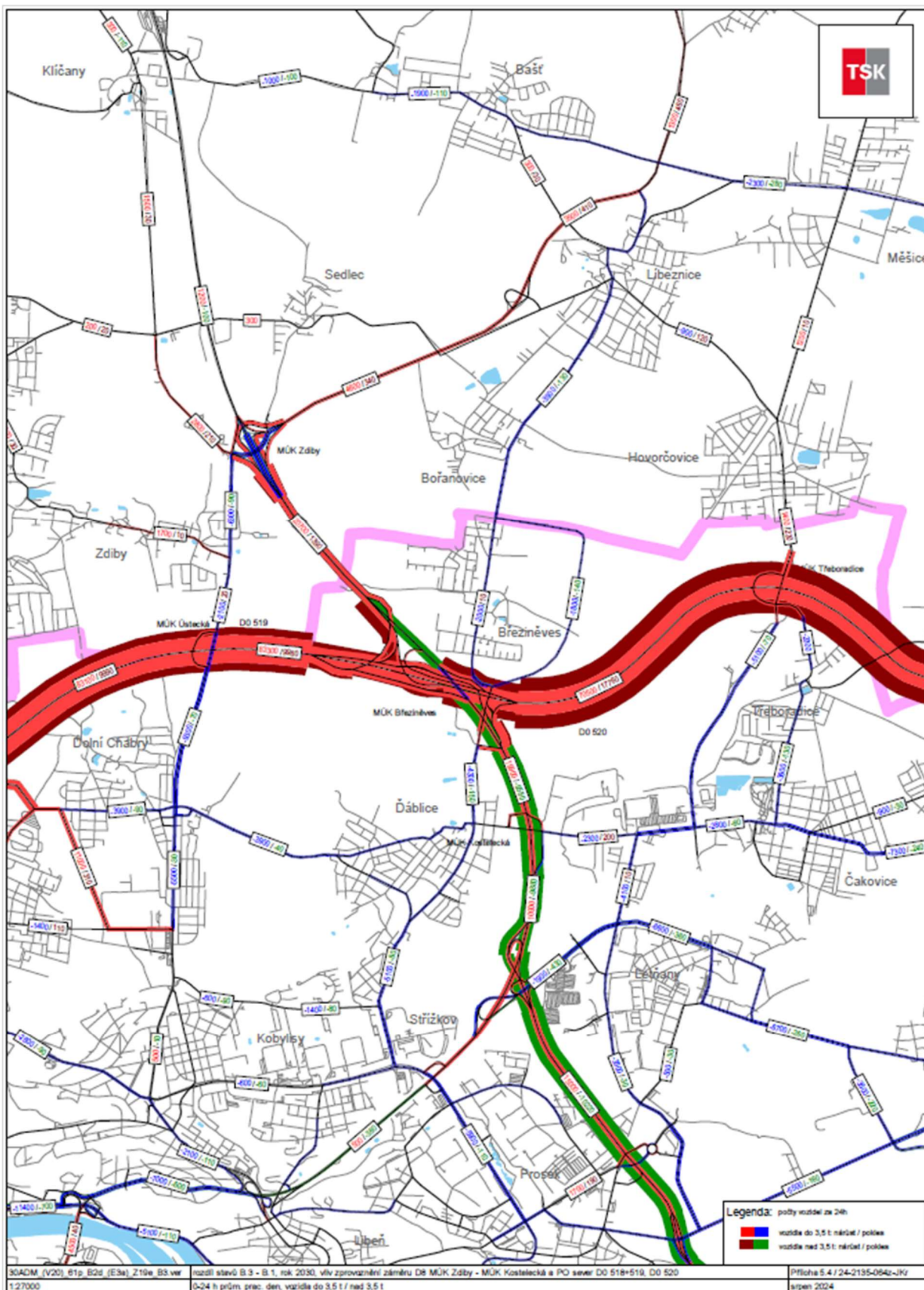
Zdroj: DIP

Obrázek 12 Kartogramy dopravních intenzit aktivního stavu (rok 2030) – s realizací záměru



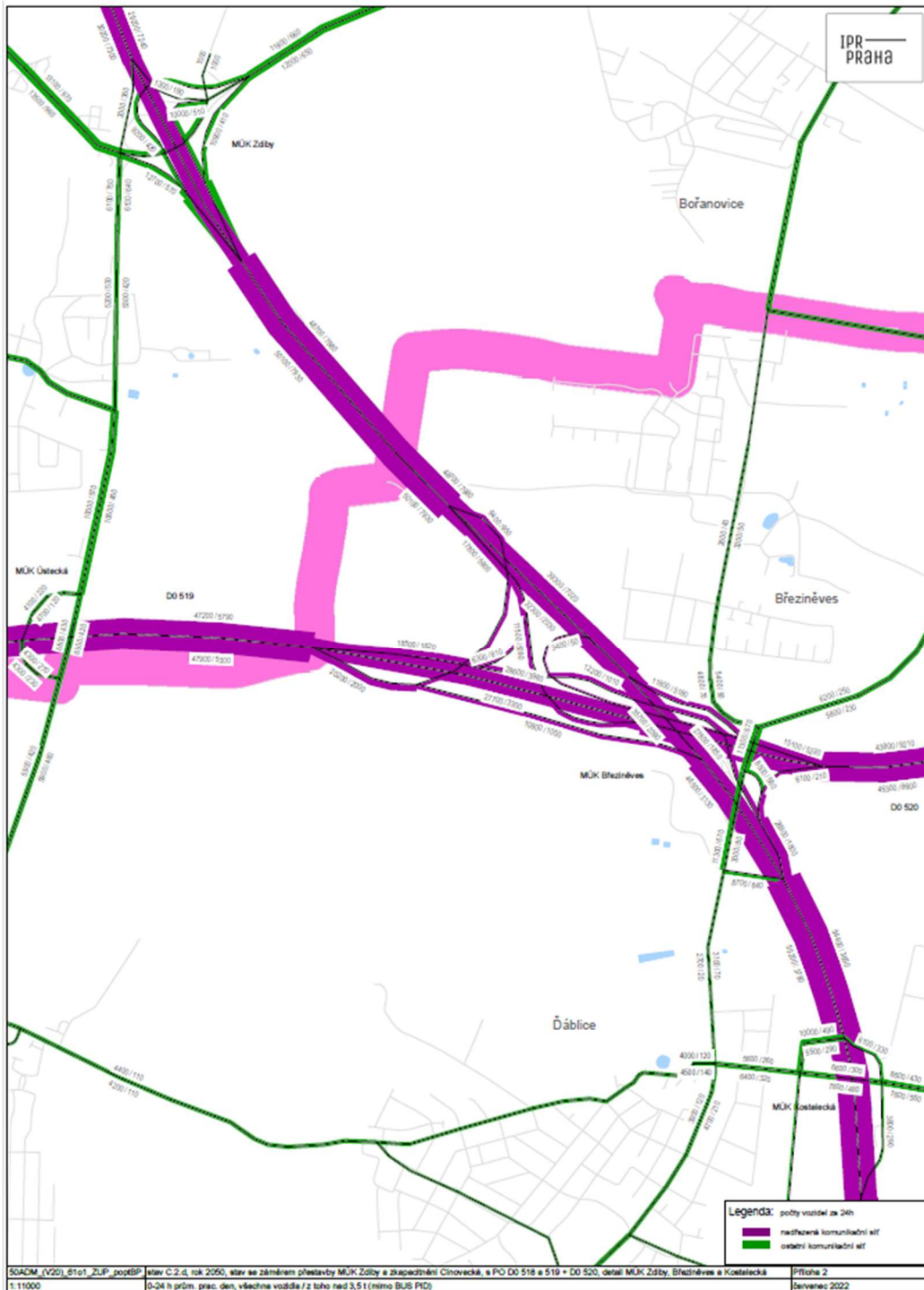
Zdroj: DIP

**Obrázek 13 Rozdílový kartogramy dopravních intenzit aktivního stavu (realizace záměru) a nulového stavu (rok 2030)**



Zdroj: DIP

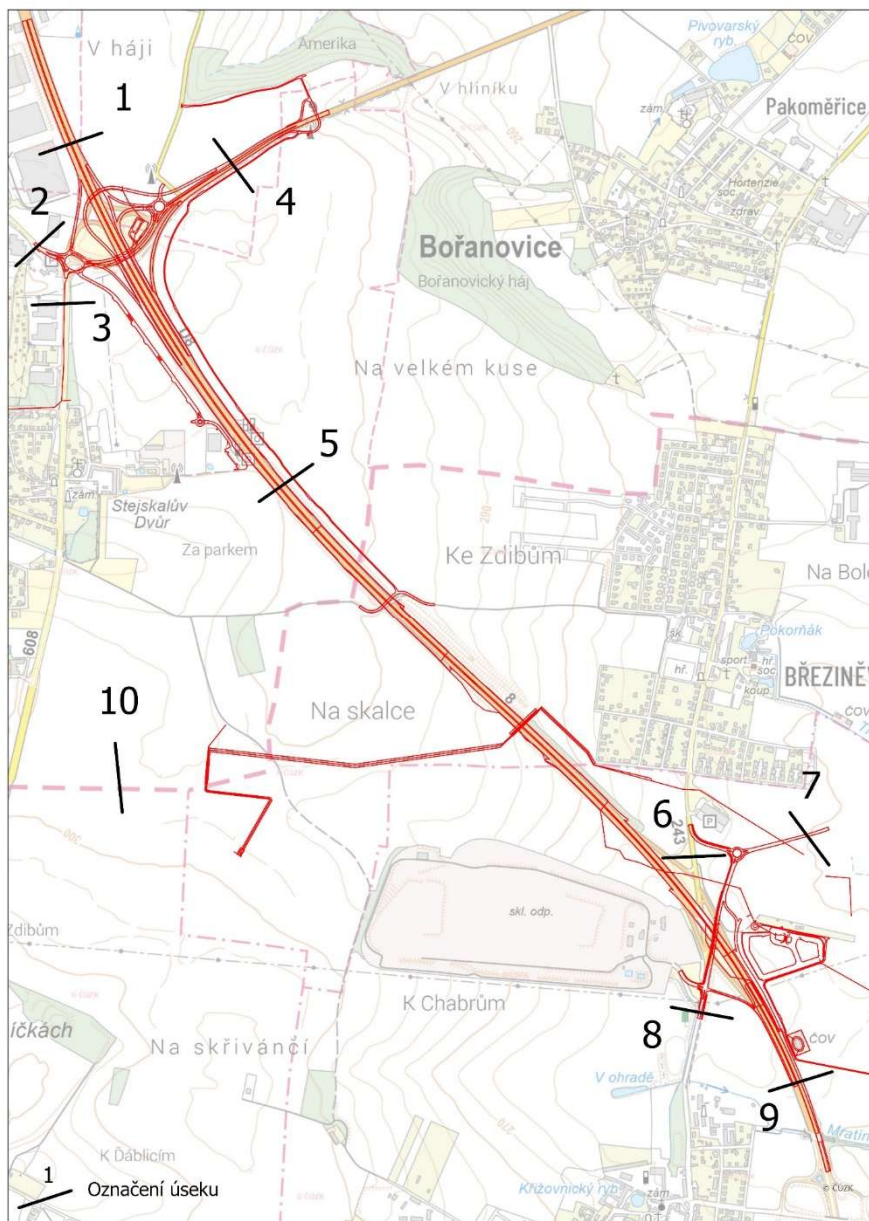
Obrázek 14 Kartogramy dopravních intenzit aktivního stavu (rok 2050) – naplnění ÚPD



Zdroj: DIP

V tabulkách níže je na vybraných úsecích komunikací vyčíslena intenzita dopravy pro jednotlivá hodnocená období. Umístění vybraných úseků je patrný z následujícího obrázku.

Obrázek 15 Vybrané úseky dopravních intenzit



Zdroj: Dopravní intenzity, upraveno PUDIS  
 Pozn.: Úsek 10 označuje polohu budoucího Pražského okruhu – D0 519.

Tabulka 8 Obousměrné intenzity dopravy stávajícího stavu na vybraných úsecích komunikací - rok 2019 (bez ovlivnění covidem)

Označení úseku	rok 2019		
	OA	NA	Σ
1	55 400	13 170	68 570
2	19 900	1 560	21 460
3	16 200	1 000	17 200
4	15 200	1 400	16 600
5	67 600	12 820	80 420
6	18 700	840	19 540
7	-	-	-
8	7 700	160	7 860

Označení úseku	rok 2019		
	OA	NA	$\Sigma$
9	81 800	14 140	95 940
10	-	-	-

Zdroj: Dopravní intenzity

**Tabulka 9 Obousměrné intenzity dopravy nulového stavu na vybraných úsecích komunikací (rok 2030) – bez realizace záměru**

Označení úseku	rok 2030		
	OA	NA	$\Sigma$
1	59 200	14 270	73 470
2	22 900	1 640	24 540
3	17 300	1 010	18 310
4	18 900	1 590	20 490
5	77 000	14 560	91 560
6	6 500	70	6 570
7	14 500	650	15 150
8	9 500	210	9 710
9	92 000	15 710	107 710
10	-	-	-

Zdroj: Dopravní intenzity

**Tabulka 10 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu (rok 2030) – s realizací záměru**

Označení úseku	rok 2030		
	OA	NA	$\Sigma$
1	59 500	14 220	73 720
2	23 600	1 680	25 280
3	15 800	990	16 790
4	21 200	1 700	22 900
5	84 800	15 060	99 860
6	3 400	70	3 470
7	15 200	570	15 770
8	6 500	70	6 570
9	100 900	16 320	117 220
10	-	-	-

Zdroj: Dopravní intenzity

**Tabulka 11 Rozdíl obousměrných intenzit dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu a nulového stavu (rok 2030)**

Označení úseku	Rok 2030		
	OA	NA	$\Sigma$
1	4 100	1 050	5 150
2	3 700	120	3 820
3	-400	-10	-410
4	6 000	300	6300

Označení úseku	Rok 2030		
	OA	NA	Σ
5	17 200	2 240	19 440
6	-15 300	-770	16 070
7	15 200	570	15 770
8	-1 200	-90	-1 290
9	19 100	2 180	21 280
10	-	-	-

Zdroj: Dopravní intenzity

**Tabulka 12 Rozdíl obousměrných intenzit dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu a nulového stavu (rok 2030) – v procentech**

Označení úseku	Rok 2030		
	OA	NA	Σ
1	7,4	8	7,5
2	18,6	2,4	17,8
3	-2,47	-1	1,1
4	39,5	21,4	38
5	25,4	17,5	24,1
6	-81,2	-91,7	-82,2
7	-	-	-
8	-15,5	-56,2	-16,4
9	23,3	15,4	22,1
10	-	-	-

Zdroj: Dopravní intenzity

**Tabulka 10 Obousměrné intenzity dopravy na vybraných úsecích komunikací aktivního stavu (rok 2050) – s realizací záměru**

Označení úseku	2050		
	OA	NA	Σ
1	59 400	14 540	73 940
2	26 600	1 930	28 530
3	10 600	950	11 550
4	23 800	1 300	25 100
5	98 800	15 910	114 710
6	5 800	90	5 890
7	12 000	480	12 480
8	5 900	90	5 990
9	109 600	7 430	117 030
10	95 100	11 090	106 190

Zdroj: Dopravní intenzity

## B.II.6.2. Potřeba souvisejících staveb

V případě, že se v Komplexní vodohospodářské studii povodí Mratínského potoka, která bude zpracována v rámci dokumentace pro povolení záměru prokáže, že nelze zprovoznit zde hodnocený záměr bez realizace suchých poldrů Mírovice a Třeboradice, které připravuje Povodí Labe, s.p., bude realizace těchto poldrů podmiňovat zprovoznění zde hodnoceného záměru.

Realizace a zprovoznění záměru nevyžaduje realizaci dalších podmiňujících či jinak souvisejících staveb.

Úpravy dálnice D8, Prosecké radiály, větví MÚK Zdiby a MÚK Březiněves a souvisejících úseků silnice I/9, ul. Dáblická, Na Hlavní a obchvatu Březiněvsi (přeložka sil. II/243) jsou popsány výše a jsou nedílnou součástí záměru.

## B.III. Údaje o výstupech (zejména pro výstavbu a provoz)

množství a druh předpokládaných reziduí a emisí, množství odpadních vod a jejich znečištění, kategorizace a množství odpadů, rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

### B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží (například přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných znečišťujících látek, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)

#### B.III.1.1. Znečištění ovzduší

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována rozptylová studie, která je součástí příloh dokumentace EIA jako příloha č. H.2.1. Zde jsou shrnuty údaje potřebné z hlediska ovzduší pro provedení posouzení.

##### Výstavba

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. Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí.

Vliv na kvalitu ovzduší v bezprostředním okolí staveniště se v průběhu stavebních prací výrazně mění. Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu, kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy.

V současné době se intenzity dopravy pohybují na D8 cca 80 – 96 tis. vozidel za 24 hodin. Staveništní doprava přispěje k této zátěži max 500 TNV nákladními vozidly denně. Což je 0,5 % z celkového počtu automobilů na dálnici D8. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Kompenzační opatření ve smyslu zákona o ovzduší se pro fázi výstavby záměru nestanovují. Zmírnění negativních důsledků výstavby na ovzduší lze ve fázi výstavby dosáhnout dodržováním technologicko-provozních opatření, které vedou zejména ke snižování prašnosti v místě stavebních prací a zařízení staveniště. Seznam takovýchto opatření lze najít např. v metodickém pokynu MŽP „Ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“ (09/2019 MŽP), relevantní pro tento záměr jsou uvedeny v kapitole D.IV.

Pro zajištění minimalizace dopadů k zamezení prašnosti byla navržena opatření (viz. kapitola D.IV), která jsou z pohledu ochrany ovzduší dostačující. Navíc tato problematika je dostatečně ošetřena v navazujících řízeních v příslušných právních předpisech, kde dochází ke zpřesnění vstupních podkladů (zejména ZOV) pro povolující řízení a je tak možné zejména po výběru zhotovitele stavby navrhnout finální opatření na míru jeho ZOV.

Pro posouzení vlivu výstavby byla zpracována rozptylová studie pro fázi výstavby, která je součástí přílohy č. H.2.

Nejvyšší příspěvky byly vypočteny v místě samotné stavby, v oblastech nejbližší obytné zástavby byly imisní příspěvky záměru ve fázi výstavby vypočteny na výrazně nižší úrovni. Nejvyšší příspěvky k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek byly ve vybraných bodech obytné zástavby vypočtené v bodech reprezentujících obytnou zástavbu jižní části městské části Březiněves.

Kompenzační opatření podle zákona o ochraně ovzduší se pro fázi výstavby nestanovují. Součástí rozptylové studie je návrh doporučených opatření pro omezení prašnosti ze stavebních činností. Realizací těchto technologicko-provozních opatření a dodržováním provozní kázně lze vypočtené imisní příspěvky ze zdrojů znečišťování ovzduší vznikajících při výstavbě významně snížit.

#### Emise v průběhu stavebních prací

Při výstavbě se předpokládá použití vytěžených zemín do násypů (po zlepšení) a do zemních valů. Přesuny zemín z výkopů do násypů včetně převážné části přesunu zemín se budou odehrávat přes dílčí mezideponie v záboru stavby a po dálnici D8 a silnici I/9.

Jako kritická fáze výstavby s největšími negativními vlivy na životní prostředí byla vyhodnocena třetí fáze výstavby (počáteční měsíce etapy), kdy ještě nebudou plně dokončeny zemní práce a zároveň již bude probíhat výstavba mostních objektů a nových vozovek. Jelikož v této fázi výstavby dochází k největšímu objemu stavebních prací je v tuto dobu rovněž předpokládán největší přírůstek intenzity nákladní mimostaveništní dopravy (a to jak pro oblast MÚK Zdiby, tak pro oblast MÚK Březiněves).

Nejvyšší objem emisí suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> bude pocházet z pojezdu po stavbě a z nakládání se zeminou, v případě benzenu a oxidů dusíku pak z provozu stavebních strojů.

Emise benzenu budou v průběhu výstavby velmi nízké, protože obsah této látky v naftě, a tedy i výfukových plynech dieselových motorů, je v porovnání s benzinovými motory několikanásobně nižší.

Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší jsou uvedena ke kapitole D.IV.

#### Provoz záměru

##### Současný stav a provoz

Pro účely vyhodnocení stavu kvality znečištění ovzduší v jednotlivých výpočtových obdobích, uvažovala rozptylová studie s automobilovou dopravou v řešeném území, jako s liniovým zdrojem znečišťování ovzduší.

Dotčené komunikace zahrnuté do výpočtu RS jsou zobrazeny níže. Intenzita dopravy je uvedena v přílohách rozptylové studie, resp. dopravní studie.

Obrázek 16 Komunikace zahrnuté do výpočtového modelu



Zdroj: Rozptylová studie

Posouzení bylo provedeno pro tyto stavy:

- Stávající stav (2019)
- Výhledový stav (2030) – bez provozu záměru (nulová varianta)
- Výhledový stav (2030) – vliv provozu záměru (aktivní varianta)
- Výhledový stav (2050) – vliv provozu záměru (aktivní varianta)

#### Výpočet emisí

Na každém úseku posuzovaných dopravních zdrojů byl vypočítán emisní tok pro stanovené škodliviny. Jako vstupní údaje byly použity emisní faktory v programu MEFA 13. Z hlediska příspěvkového znečištění vnějšího ovzduší byly výpočty zpracovány pro nejvýznamnější druhy znečišťujících látek ze silniční dopravy, které mají vyhlášený imisní limity z hlediska ochrany zdraví lidí – NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, BZ<sub>N</sub> a B(a)P. Emise jsou vyčíslována pro definované úseky silničních komunikací podle typů vozidel, druhu paliva a dalších ovlivňujících okolností (délka úseků, rychlost jízdy, podélný sklon vozovky, klimatické charakteristiky apod.) podle předdefinovaného schématu vozového parku pro města, dálnice a ostatní silnice. Vytížení nákladních vozidel bylo uvažováno průměrně 50 %. Výpočet byl proveden pro různé výpočtové roky odpovídající dopravnímu modelu. Pro výpočet byl použit program MEFA 13 – modul Výpočet emisí a víceemisí z liniových zdrojů (z databáze). Do výpočtu RS byly zahrnuty primární emise i emise z resuspenze.

Po realizaci záměru bude i nadále automobilová doprava významným zdrojem znečišťování ovzduší v území. V rozptylové studii jsou podrobně popsány emisní a imisní příspěvky jednotlivých stavů výpočtu. V následující tabulce uvádíme pouze celkovou emisní zátěž pro jednotlivé stavy hodnocení:

**Tabulka 13 Celková emisní zátěž pro jednotlivé hodnocené stavy**

Celkové emise <sup>1)</sup>		NO <sub>x</sub>	CO	PM <sub>10</sub>	benzen	BaP	PM <sub>2,5</sub>	délka <sup>2)</sup>
Výpočtový stav 1	celkové emise	203,0	292,3	197,1	2,2	4,4	58,0	54,6
	- z toho dálnice <sup>3)</sup>	117,2	124,8	122,4	1,0	2,8	35,3	9,4
	- z toho silnice I. a II. třídy	41,7	70,9	34,0	0,5	0,8	10,4	14,7
	- z toho silnice III. třídy a MK <sup>4)</sup>	44,1	96,6	40,7	0,7	0,8	12,2	30,5
Výpočtový stav 2	celkové emise	130,0	256,5	211,5	1,7	5,1	58,9	58,1
	- z toho dálnice <sup>3)</sup>	71,3	104,9	133,1	0,7	3,2	36,5	10,0
	- z toho silnice I. a II. třídy	27,1	58,6	35,7	0,4	0,8	10,2	16,0
	- z toho silnice III. třídy a MK <sup>4)</sup>	31,6	93,0	42,8	0,6	1,0	12,2	32,1
Výpočtový stav 3	celkové emise	131,6	256,7	216,3	1,7	5,1	60,1	59,4
	- z toho dálnice <sup>3)</sup>	74,3	109,8	138,9	0,7	3,4	38,1	11,2
	- z toho silnice I. a II. třídy	26,8	57,6	35,3	0,4	0,8	10,1	16,1
	- z toho silnice III. třídy a MK <sup>4)</sup>	30,5	89,3	42,1	0,6	0,9	12,0	32,1
Výpočtový stav 4	celkové emise	206,7	370,9	380,8	2,6	8,9	103,9	77,9
	- z toho dálnice <sup>3)</sup>	156,5	235,6	301,1	1,6	7,3	81,6	27,4
	- z toho silnice I. a II. třídy	22,9	52,5	34,5	0,4	0,8	9,7	16,1
	- z toho silnice III. třídy a MK <sup>4)</sup>	27,3	82,7	45,2	0,5	0,9	12,6	34,4

<sup>1)</sup> suma emisí z výfuku ze všech úseků komunikací ve vymezeném území včetně emisí z otěru brzd a pneumatik a emisí z resuspenze (pro PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a BaP). Emise BaP jsou uváděny v jednotkách kg/rok, emise ostatních znečišťujících látek v t/rok.

<sup>2)</sup> celková délka komunikací zahrnutá do výpočtu rozptylové studie (km)

<sup>3)</sup> komunikace dálnice, vč. křižovatkových větvích MÚK a dále emise z dopravy na místní komunikaci I. třídy v ul. Cínovecká (Prosecká radiála).

<sup>4)</sup> silnice III. třídy a místní komunikace (mimo komunikace v ul. Cínovecká (Prosecká radiála))

Zdroj: Rozptylová studie

**Tabulka 14 Celkové emise z automobilové dopravy na komunikacích v řešeném území a komunikacích záměru**

Celkové emise <sup>1)</sup>		NO <sub>x</sub>	CO	PM <sub>10</sub>	benzen	BaP	PM <sub>2,5</sub>	délka <sup>2)</sup>
Výpočt. stav 1	celkové emise	203,0	292,3	197,1	2,2	4,4	58,0	54,6
	- z toho kom. záměru – dálnice <sup>3)</sup>	81,1	85,7	84,0	0,65	2,0	24,2	4,8
	- z toho kom. záměru – ostatní <sup>4)</sup>	3,7	4,8	4,7	0,04	0,06	1,3	2,3
Výpočt. stav 2	celkové emise	130,0	256,5	211,5	1,7	5,1	58,9	58,1
	- z toho kom. záměru – dálnice <sup>3)</sup>	49,4	72,1	91,7	0,46	2,3	25,2	4,8
	- z toho kom. záměru – ostatní <sup>4)</sup>	2,8	4,8	5,8	0,04	0,08	1,6	2,8
Výpočt. stav 3	celkové emise	131,6	256,7	216,3	1,7	5,1	60,1	59,4
	- z toho kom. záměru – dálnice <sup>3)</sup>	50,9	74,1	93,9	0,48	2,4	25,8	4,8
	- z toho kom. záměru – ostatní <sup>4)</sup>	5,1	10,0	10,2	0,07	0,14	2,8	4,9
Výpočt. stav 3	celkové emise	206,7	370,9	380,8	2,6	8,9	103,9	77,9
	- z toho kom. záměru – dálnice <sup>3)</sup>	41,9	62,8	78,8	0,45	2,0	21,5	4,8
	- z toho kom. záměru – ostatní <sup>4)</sup>	5,2	10,7	10,0	0,08	0,16	2,7	4,9

<sup>1)</sup> suma emisí z výfuku ze všech úseků komunikací ve vymezeném území, včetně emisí z otěru brzd a pneumatik a emisí z resuspenze (pro PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a BaP). Emise BaP jsou uváděny v jednotkách kg/rok, emise ostatních znečišťujících látek v t/rok.

<sup>2)</sup> celková délka komunikací zahrnutá do výpočtu rozptylové studie (km)

<sup>3)</sup> emise z dopravy na řešeném úseku dálnice D8 / Prosecké radiály

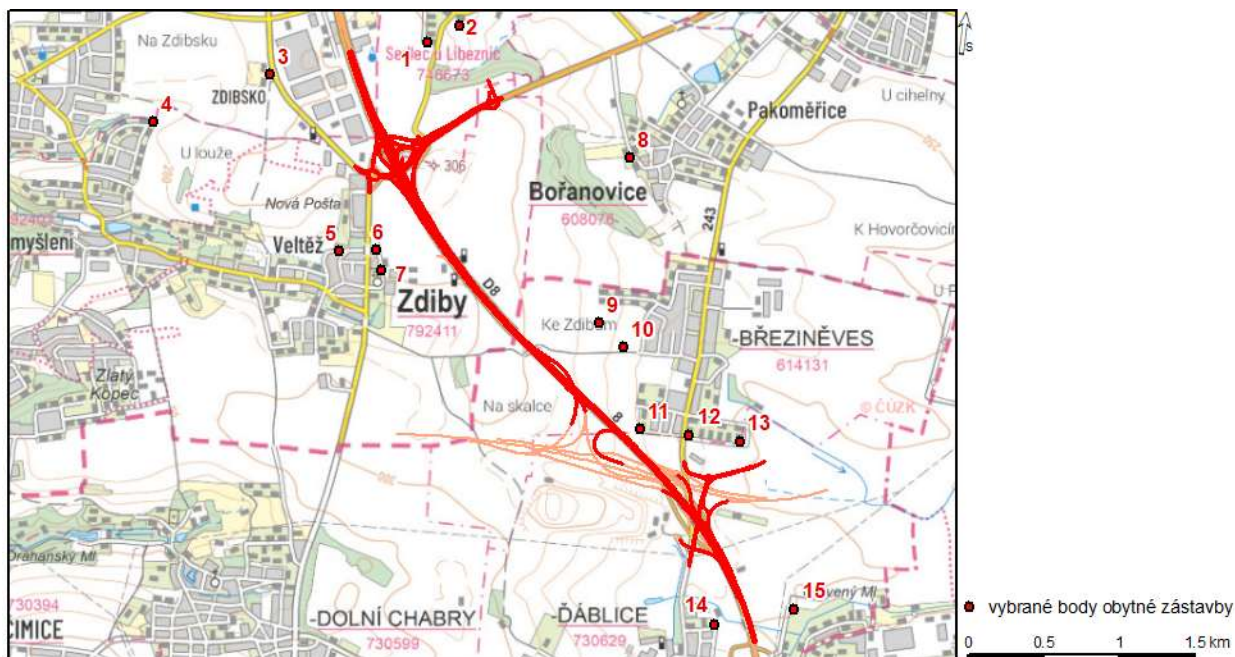
<sup>4)</sup> emise z dopravy na ostatních komunikacích záměru (křižovatkové větve MÚK, související přeložky silnic nižších tříd)

Pozn.: Uvedené emise jsou spočítány z průměrných hodnot emisí v průběhu dne. Tyto hodnoty byly uvažovány pro výpočet průměrných ročních koncentrací. Údaje o projektovaných maximálních hodinových intenzitách dopravy na komunikacích nebyly součástí použitého dopravního modelu. Pro výpočet maximálních krátkodobých koncentrací byly použity přepočtené maximální 1hodinové intenzity dopravy podle metodiky SYMOS '97 (aktualizace únor 2014, Tab. 2.4). Špičkové hodnoty emisí pro výpočet nejvyšších hodinových koncentrací nelze v kg/rok vyčíslit.

### Výpočtové body

Imisní příspěvky uvažovaných zdrojů znečišťování ovzduší byly počítány pro jednotlivé body referenční sítě bodů, která pokrývá celé předmětné území. Dále byly vybrány výpočtové body umístěné v oblastech nejbližší obytné zástavby v okolí záměru. Umístění těchto bodů je zobrazeno na obrázku níže. Hodnoty vypočtených koncentrací v jednotlivých výpočtových obdobích jsou pro vybrané body nejbližší obytné zástavby jsou podrobně uvedené v rozptylové studii.

Obrázek 17 Umístění referenčních bodů



Zdroj: Rozptylová studie

Tabulka 15 Vybrané body obytné zástavby

Číslo bodu <sup>1)</sup>	X [m]	Y [m]	Z [m]	Umístění bodu
1	-738979	-1032838	301	Sedlec, č.ú. 131 (rod. dům)
2	-738767	-1032728	285	Sedlec, č.ú. 171 (rod. dům)
3	-740016	-1033051	292	Klecany, Zdíbsko 161 (rod. dům)
4	-740789	-1033363	275	Zdíby, K Boleslavce 388 (rod. dům)
5	-739563	-1034220	282	Zdíby, Spojovací 52 (rod. dům)
6	-739319	-1034215	300	Zdíby, J. Kámena 93 (rod. dům)
7	-739279	-1034349	301	Zdíby, J. Kámena 61 (rod. dům)
8	-737633	-1033598	253	Bořanovice, Hlavní 30 (rod. dům)
9	-737841	-1034695	289	Praha, Březiněves č.p. 668 (rod. dům)
10	-737682	-1034856	279	Praha, Březiněves, Poštolčí 670/2 (rod. dům)
11	-737569	-1035398	271	Praha, Březiněves, Na Fabiánce 163/14 (rod. dům)
12	-737242	-1035438	256	Praha, Březiněves, K Březiněvsi 584/1 (rod. dům)
13	-736908	-1035481	249	Praha, Březiněves, Kosí 428/2 (rod. dům)
14	-737077	-1036698	252	Praha, Ďáblice, Chřibská 481/63 (rod. dům)
15	-736549	-1036592	250	Praha, Ďáblice, Řepná 758/12 (rod. dům)

Vysv.: Souřadnice jednotlivých bodů a uvažovaná výška bodu nad povrchem jsou uvedeny v příloze H.2 Rozptylová studie

Zdroj: Rozptylová studie

### Kompenzační opatření

Ze zákona č. 201/2012 Sb. a na něj navazujících právních předpisů vyplývá povinnost uložení kompenzačních opatření v případě, že by provozem záměru došlo v oblasti jeho 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 a současně je hodnota nárůstu úrovně znečištění z provozu záměru o více než 1 % imisního limitu pro danou znečišťující látku s dobou průměrování 1 kalendářní rok. Záměrem se přitom rozumí stacionární zdroj označený ve sloupci B v příloze č. 2 zákona nebo komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. třídy v zastavěném území obce a parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání.

Pětileté průměrné koncentrace za období 2019-2023 (vymezené dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb.) jsou v místě trasy komunikací posuzovaného záměru i v jejich širším okolí pro všechny hodnocené znečišťující látky pod úrovní příslušných imisních limitů. Rozptylovou studií byl lokálně vypočten nárůst imisních příspěvků dopravy v řešeném území ve stavu po realizaci záměru. Vypočtený nárůst imisních příspěvků dopravy v řešeném území ve stavu po realizaci záměru není na takové úrovni, aby v důsledku

realizace záměru došlo v oblasti k překračování imisních limitů pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek. Kompenzační opatření dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. nejsou pro tento záměr vyžadována. Podrobnější posouzení problematiky kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2001 Sb. bude dále provedeno v navazujících stupních projektové přípravy a povolovacího procesu stavby.

Ve fázi výstavby záměru může dočasně docházet k vyšším imisním příspěvkům, které budou omezeny pouze na dobu výstavby. Kompenzační opatření ve smyslu zákona o ovzduší se pro fázi výstavby záměru nestanovují. Zmírnění negativních důsledků výstavby na ovzduší lze ve fázi výstavby dosáhnout dodržováním technologicko-provozních opatření, které vedou zejména ke snižování prašnosti. Seznam takovýchto opatření lze najít např. v metodickém pokynu MŽP ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

### **B.III.1.2. Znečištění vody**

Při provozu i výstavbě nebude docházet k produkci vody, budou vznikat pouze odpadní vody řešené v kapitole odpadní vody.

Ke znečištění povrchových vod může docházet zejména během výstavby tělesa komunikací a souvisejících terénních úprav, a poté výstavbou mostních konstrukcí. Znečištění může být způsobeno pohybem mechanizace na staveništi a v místech zařízení staveniště, a to v důsledku možného úkapů látek, a údržbou a oplachy mechanizace, a posléze splachem do nejbližšího vodního toku. Riziko znečištění povrchových vod bude zcela minimální. Prakticky k němu může dojít zejména při realizaci revitalizace Přemýšlenského potoka a napojování na stávající koryto potoka a pak při stavebních pracích v blízkosti Mratínského potoka. Převážná většina srážkových vod ze staveniště bude vedena přes stávající odvodňovací zařízení, popř. přes nově vybudované objekty, a proto možnost kontaminace jak povrchových, tak podzemních vod je u tohoto záměru v porovnání s obdobnými dálničními stavbami zcela minimalizována.

Při provozu může dojít ke kontaminaci vod při haváriích automobilů a úniku provozních tekutin či přepravovaných látek. Navržené areály DUN a RN jsou technicky řešeny tak, že zajišťují plnou ochranu recipientů před haváriemi v místech, ze kterých dochází k odtoku srážkových vod do těchto areálů. Návrh objektů v těchto areálech je proveden tak, že s rezervou dokáží plně zachytit všechny látky, které se mohou při haváriích do těchto areálů dostat.

Při haváriích může obecně dojít k rozlivu škodlivých látek do okolí záměru a k jejich vsaku přes půdní horizont do podzemních vod. Eliminace tohoto nebezpečí je zcela dostatečně řešena provozními předpisy ŘSD a havarijními plány IZS.

### **B.III.1.3. Znečištění půdy a půdního podloží**

V období výstavby by k znečišťování půdy a půdního podloží nemělo při dodržování základních pravidel na ochranu životního prostředí a dodržování technologické kázně dle provozních předpisů provozovatele docházet. 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.

Při výstavbě může dojít ke znečištění půdy nebo půdního podloží úkapy ropných látek ze stavební techniky, nebo v případě havárie této techniky. Riziko případné kontaminace půd může vzniknout zejména v samotných prostorech zařízení staveniště, kde může dojít ke znečištění půd také povrchovými splachy znečištěných vod, úniky ropných látek a oleji. Tyto situace jsou běžně řešitelné dodržováním technologické kázně a přijetím standardních technologicko-organizačních opatření, z nichž ta hlavní jsou začleněna do podmínek pro realizaci záměru. ochranu před kontaminací při haváriích bude řešit havarijní plán pro výstavbu záměru.

Vlivy z hlediska znečištění půd a půdního prostředí jsou vyhodnoceny v kap. D.1.5 a navržená opatření jsou uvedena v kap. D.IV této dokumentace.

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

### **B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čisticí zařízení a jejich účinnost)**

Podrobný popis hospodaření se srážkovými vodami v období provozu včetně zdrojů vod, množství, recipientů atd. je uveden v kap. B.I.6.2. Při provozu záměru nebude docházet k produkci splaškových odpadních vod.

V období výstavby bude docházet k produkci splaškových odpadních vod z hygienického a sociálního vybavení, vybudovaného pro pracovníky dodavatelských firem. Množství vyplyne z celkového nasazeného počtu pracovníků (projekt organizace výstavby) pro jednotlivé etapy a zařízení stavenišť a bude shodné s bilancovanými nároky na vodu. Jejich charakter bude odpovídat běžným splaškovým vodám z domácností. Během výstavby se předpokládá využití mobilních nebo chemických toalet, které budou přímo součástí zařízení stavenišť. Součástí mohou být též umývárny. Lze předpokládat, že dle obecných zvyklostí bude odpadní splašková voda ze zařízení stavenišť jímána do provizorních jímek a pravidelně vyvážena na ČOV.

Množství srážkových vod při výstavbě bude záviset na délce výstavby. Protože pro odvádění srážkových vod při výstavbě budou využívána nejprve stávající odvodňovací zařízení a objekty a následně nově realizované objekty bude nadstandardně (pro tento druh záměru) zajištěna ochrana povrchových i podzemních vod,

### **B.III.3. Odpady (například přehled zdrojů odpadů, kategorizace a množství odpadů, způsoby nakládání s odpady)**

Nakládání s odpady obecně upravuje zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů. V této kapitole jsou shrnuty hlavní odpady, jejichž vznik se očekává v rámci realizace záměru.

Při provádění, údržbě nebo odstraňování záměru bude dodržen postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály stanovený vyhláškou č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady ve znění pozdějších předpisů,

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Očekávané množství odpadů bude možno přesně stanovit až na základě zpracování realizační dokumentace stavby. Skutečné množství vzniklých odpadů bude stanoveno v průběhu provádění demoličních prací a předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů. Zde je uveden pouze orientačním odhad jejich množství.

Odpovědnost za nakládání s odpady bude mít původce odpadů: za provozu – správce komunikace, při výstavbě zhotovitel stavby. Během provozu i výstavby bude původce odpadů třídít a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s platnými právními předpisy.

Původce odpadů je dle platných právních předpisů povinen v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. U odpadů, jejichž vzniku nelze zabránit, je třeba zajistit využití, případně odstranit je způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s platnými předpisy. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů.

S odpady bude nakládáno dle hierarchické stupnice: předcházení vzniku odpadů, opětovné použití, materiálové využití, jiné využití (např. energetické). Přičemž ideální je, aby odpady prošly stupněm využití, tj. materiálovým nebo energetickým. Teprve jestliže odpady není možno využít jedním z těchto způsobů, je třeba je bezpečným způsobem odstranit.

### B.III.3.1. Výstavba

Nakládání s odpady se bude v době realizace stavby řídit platnými legislativními předpisy, tj. zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech ve znění pozdějších předpisů a upřesňujícími právními předpisy, tj. především vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady\*.

Původcem odpadů budou zhotovitelé stavebních prací. Provozovatel stavby povede průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 94 zákona č. 541/2020 Sb., ve znění pozdějších předpisů, resp. dle § 26 vyhlášky č. 273/2021 Sb., v platném znění.

Odpady, které budou vznikat v rámci výstavby záměru lze rozdělit na ty, které budou vázány na demolicе, vlastní výstavbu záměru a souvisejících objektů a na ty, které budou vznikat v zázemí – zařízení staveniště.

Demolicе a výstavbou záměru budou z hlediska objemového množství vznikat odpady zejména kategorie – O – ostatní odpad. Stavba se nevyhne ani tvorbě odpadů N – nebezpečných. Jejich množství lze však předpokládat v podstatně menších objemech. Jako shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů mohou sloužit zejména speciální nádoby, kontejnery, obaly, jímky a nádrže, které splňují technické požadavky kladené na shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů zákonem č. 541/2020 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zhotovitel stavby si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost, nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Odpady bude zařazovat podle druhů a kategorií, bude kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů, shromažďovat je podle jednotlivých druhů a kategorií a vést evidenci odpadů. V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel o povolení k nakládáním s nebezpečnými odpady, nebo odstraňování zajistí prostřednictvím oprávněné osoby, která ze zákona má oprávnění s nakládáním nebezpečných odpadů.

**Tabulka 16 Seznam hlavních druhů odpadů vznikající při výstavbě**

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Činnost, při níž odpad vzniká
03 01 05	piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 03 01 04	O	kácená zeleň a úprava stavebního dřeva – v zařízení staveniště
08 01 11	odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	nátěry např. zábradlí
08 01 12	jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O	nátěry např. zábradlí
08 04 09	odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	těsnění dilatačních spár
08 04 10	jiná odpadní lepidla a těsnicí materiály neuvedené pod číslem 08 04 09	O	těsnění dilatačních spár
12 01 01	piliny a třísky železných kovů	O	zařízení staveniště
12 01 13	odpady ze svařování	O	při výstavbě
13 01 12	snadno biologicky rozložitelné hydraulické oleje	N	zařízení staveniště – ze stavebních strojů
13 02 07	snadno biologicky rozložitelné motorové, převodové a mazací oleje	N	
13 07 01	topný olej a motorová nafta N	N	úkapky, možné havárie zejména v zařízení staveniště
13 07 02	motorový benzín	N	úkapky, možné havárie zejména v zařízení staveniště
15 01 01	papírové a lepenkové obaly	O	obaly materiálů dodávaných na stavbu
15 01 02	plastové obaly	O	
15 01 03	dřevěné obaly	O	
15 01 06	směsné obaly	O	
15 01 10	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	obaly od barev a nátěrových hmot
15 02 02	absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	znečištěné dřevní piliny, písek, fibroil, Vapex, hadry – havárie, asphaltové emulze při pokládání vozovek

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Činnost, při níž odpad vzniká
16 01 03	pneumatiky	O	pneumatiky z automobilů a stavebních strojů
16 06 01	olověné akumulátory	N	baterie z automobilů a stavebních strojů
17 01 01	beton	O	při výstavbě, demolicích
17 01 02	cihla	O	při demolicích
17 01 03	tašky a keramické výrobky	O	při demolicích, ev. kanalizační materiál
17 01 07	směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	při demolicích, ev. kanalizační materiál
17 02 01	dřevo	O	stavební dřevo – pomocný materiál při výstavbě, demolice
17 02 02	sklo	O	demolice
17 02 03	plasty	O	obal, ochranná tkanina, demolice, trubní řady, vyústění drenáže, směrové sloupky
17 03 01 17 03 02	asfaltové směsi obsahující dehet asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	N O	při demolici zpevněných ploch a komunikací, zbytkové suroviny z výstavby (asf. Izolace mostů a ocel. potrubí)
17 04 01	měď, mosaz, bronz	O	kabely
17 04 02	hliník	O	krycí hrnce
17 04 05	železo a ocel	O	železné konstrukce související s výstavbou (hlavně armatura), stávající i nové objekty a jejich doplňujících zařízení – např. sloupky osvětlení, inženýrských sítí (voda), dopravní značky, mříže ulič. vpustí, poklopy, krycí hrnce, autobusové přístřešky, svodidla, zábradlí, ocel. Potrubí apod.
17 04 07	směsné kovy	O	dopravní značky
17 04 11	kabely neuvedené pod 17 04 10	O	kabelová síť
17 05 03	zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	vytěžená hornina při výstavbě, výkopové materiály pro inženýrské sítě, terénní úpravy apod.
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	vytěžená hornina při výstavbě, výkopové materiály, podkladní vrstva vozovky, pro inženýrské sítě, terénní úpravy apod.
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	demolice betonových a zděných objektů
20 01 21	zářivky a jiný odpad obsahující rtuť	N	zařízení stavenišť
20 01 35*	vyřazené elektrické a elektronické zařízení obsahující nebezpečné látky	N	zařízení stavenišť
20 01 36	vyřazené elektrické a elektronické zařízení neuvedené pod č. 20 01 21, 23, 35	O	zařízení stavenišť
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	kácená zeleň, úprava zařízení stavenišť, při konečných úpravách po dokončení výstavby
20 03 01	směsný komunální odpad	O	zařízení stavenišť
20 03 03	uliční smetky	O	údržba komunikací používaných pro staveništní dopravu, údržba v zařízení stavenišť
20 03 04	kal ze septiků a žump	O	zařízení stavenišť – chemické toalety
20 03 06	odpad z čištění kanalizace	O	čištění uličních vpustí, odvod. žlabů

Vysv.: N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady.

K výše uvedenému přehledu druhů odpadů lze podotknout, že nelze vyloučit výskyt dalších či absenci vyjmenovaných. Přesnější specifikace bude známa po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a zhotoviteli stavby a jejich skutečné potřeby a technického vybavení.

### B.III.3.2. Způsoby využití a zneškodňování odpadů

V souladu s právními předpisy je možné vytvořit podmínky k oddělenému shromažďování jednotlivých druhů odpadů a jejich následnému využití.

Navrhované způsoby využití a odstraňování hlavních druhů odpadů dle druhu:

- výkopová zemina (nekontaminovaná) – zpětné využití v případě vhodných technologických parametrů (komunikační systém, další podnikatelské subjekty), terénní úpravy bez požadavku na normové geotechnické parametry, uložení v rámci potřeb pro překrytí skládek, skládkování.
- odpady kategorie N – předání oprávněné osobě k odstranění
- znečištěné zeminy – odpad kategorie N – nebezpečný – zatřídění odpadů dle vyluhovatelnosti. Nakládání s odpadem dle výsledků zjištění např. skládkování, biologické metody.
- ornice, podorničí, humózní vrstvy – ornice – nakládáno dle pokynů orgánu ZPF, podorničí a humózní vrstvy z pozemků, které nejsou v ZPF (ohumusování, rekultivace), nabídnuto třetím osobám k využití
- štěrk a kamenivo (nekontaminovaný) – zpětné využití v případě vhodných technologických parametrů (komunikační systém, další podnikatelské subjekty), skládkování.
- beton, cihly, ocel aj. kovy, dřevo, plasty, papír, sklo apod. – separovatelný odpad určený k opětovnému užití celých konstrukčních celků, případně recyklaci. Beton, cihly – drcení – využití pro nové stavební aktivity, ev. i materiál použitelný do podloží vozovek. Ocel aj. kovy, plasty, papír, sklo – recyklace. Dřevo – recyklace, energetický zdroj – spalování.
- biologicky rozložitelný odpad – štěpkování a zpětné využití pro úpravu zelených ploch, kompostování, spalování.
- pneumatiky – recyklace
- živičná směs – recyklace v obalovně.
- kabely, trubní řady – recyklace, případně skládkování.
- směsný komunální odpad – tvorba v zařízení staveniště, odstraňování běžným způsobem.
- nádoby ze železných kovů se zbytky barev, znečištěné textilie, motorové a převodové oleje apod. – odpad kategorie N – nebezpečný – tvorba zejména v zařízení staveniště (skladování). Odstraňování spalováním, případně ukládání na skládky příslušné skupiny.

*Pokud vlastník odpadu prokáže, že zeminy a jiný přírodní materiál vytěžený během stavebních činností bude použit v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví, pak se na ně zákon o odpadech nevztahuje.*

*Pokud bude možné prokázat, že „znovuzískaná asfaltová směs“ (směs získaná z odfrézovaných nebo jiným způsobem vybouraných asfaltových vrstev pozemních komunikací, dopravních a jiných ploch) je vedlejším produktem a není tedy odpad (dle vyhl. č. 283/2023 Sb., ve znění pozdějších předpisů), pak se na ni zákon o odpadech nevztahuje.*

*Vyhláška se vztahuje pouze na znovuzískanou asfaltovou směs, asfaltovou směs vyrobeno ze ZAS a znovuzískaný penetrační makadam. Jsou klasifikovány čtyři kvalitativní třídy podle obsahu PAU. Pro zařazení je nezbytné asfaltovou ovzorkovat. Výjimku mají směsi získané z pozemní komunikace kategorie dálnice, místní rychlostní komunikace nebo silnice I třídy vybudované po roce 2000 může a být zařazena jako ZAS T 3 bez vzorkování, považuje se ale za směs s obsahem benzo(a)pyrenu přes 50 mg/kg. Musí být splněny podmínky pro použití odpovídající jakostní třídě a s výjimkou recyklace na místě musí být zpracována průvodní dokumentace*

V tabulce níže uvádíme možnosti využití zeminy jako příklad. Komplexně je tato problematika popsána ve vyhlášce č. 283/2023 Sb., ve znění pozdějších předpisů a je na zhotoviteli stavby zvolit finální řešení provedení stavby.

Tabulka 17 Kvalitativní třídy asfaltových směsí podle obsahu PAU

Celkové obsahy parametru	Jednotka	Jakostní třída dle Tabulky 1			
		ZAS-T1	ZAS-T2	ZAS-T3	ZAS-T4
$\Sigma$ PAU 12	mg/kg suš.	$\leq 12$	$> 12 \leq 25$	$> 25 \leq 300$	$> 300$

Materiál ZAS-T1 a ZAS-T2

- Vyfrézovaná ZAS T 1 nebo T 2 a vybouraný ZPM T 1 nebo T 2 mohou být vedlejším produktem přímo u původce pokud byly ovzorkovány před vybouráním.
- O vedlejší produkt se jedná vždy pokud použiji technologii recyklace na místě.
- Konec odpadu pokud původce zařadí jako odpad, na recyklačním centru může přestat být odpadem.
- Vybourané kry jsou odpadem až do okamžiku jejich podrcení na recyklačním centru Výjimka můžou být VP, pokud jdou přímo na obalovnu.
- Povinnost vybavit průvodní dokumentací včetně kopií protokolů o zkouškách.

Možné způsoby využití ZAS-T1 ZAS-T2:

- pro výrobu asfaltové směsi vyráběné za horka, za tepla nebo za studena tímto způsobem není možné využít znovuzískaný penetrační makadam,
- jako nestmelená podkladní vrstva pozemní komunikace, letištní, manipulační, skladovací nebo jiné obdobné dopravní plochy,
- jako konstrukce zemního tělesa pozemní komunikace nebo stavby železniční trati,
- jako nestmelená konstrukční vrstva trvale zpevněných polních nebo lesních cest,
- jako hydraulicky stmelená podkladní vrstva pozemní komunikace, letištní nebo obdobné dopravní plochy nebo konstrukce železniční trati, nebo

Možné způsoby využití ZAS-T1 ZAS- T2:

- jako zásypy nezpevněných krajnic nebo středních dělicích pásů pozemních komunikací tímto způsobem není možné využít ZPM,
- v případě, že se jedná o ZAS nebo ZPM kvalitativní třídy ZAS-T2 nevyužijí se v nestmelených aplikacích při realizaci stavebních prací v ochranném pásmu vodního zdroje,
- při využití o ochranném pásmu vodního zdroje musí ZAS-T1 splnit výluhové limity.

Využití ZAS-T3 ZAS-T4 lze i na původním místě.

Pozn.: V případě, že bude stavební odpad znečištěn nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminován v zařízení tomu určených a poté buď využit, nebo uložen na příslušnou skládku.

### B.III.3.3. Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů

Záměr si vyžádá, tak jako kterákoliv stavba, vytvoření zázemí – zařízení staveniště. Zde budou deponovány stavební materiály, vytěžená zemina, skladovány mechanismy apod. a bude zde též zázemí pro pracovníky stavby – tedy místo, kde se odpady hlavně koncentrují.

Podrobnější rozbor vznikajících odpadů na ploše zařízení staveniště nelze provést. Teprve až po výběrovém řízení na zhotovitele stavby a jeho potřeb, lze specifikovat vznik jednotlivých druhů a množství odpadů.

V obecnější poloze lze konstatovat, že bude dodržen princip minimalizace dopadů těchto zařízení, resp. vlivů odpadů v těchto zařízeních na okolní prostředí. Budou voleny následující postupy:

- zařízení staveniště bude vybaveno kontejnery dle kategorie odpadu

- dodržováním technologické kázně při výstavbě bude zajištěno omezení úkapů olejů, pohonných hmot, technologických kapalin apod.
- skladování pohonných hmot, olejů apod. bude probíhat v souladu s obecně platnými předpisy tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví a znečištění životního prostředí
- v případě havarijní situace dojde k urychlenému ověření rozsahu znečištění a nápravy
- v případě potřeb technologické vody budou vybudovány usazovací jímky a ty hygienicky nezávadně zneškodňovány
- jako toalety budou používány chemické WC
- pro deponie ať již stavebního materiálu či neznečištěných zemin budou vymezeny volné plochy, avšak předpokladem je, že veškerý materiál bude průběžně odvážen
- pro deponie materiálů z demolic vozovek budou po omezenou dobu vyčleněny zpevněné plochy nebo budou přímou cestou odváženy k bezpečnému nakládání s tímto odpadem
- zeleň bude štěpkována a využita pro ozelenění v místě
- nebezpečné odpady jako jsou např. plechovky od barev, zbytky barev, zbytky olejů apod. budou striktně separovány a ukládány do nepropustných označených nádobách s identifikačním listem nebezpečného odpadu (ILNO)
- materiálově a energeticky nevyužitelné druhy odpadů ze stavby budou odstraňovány uložením na příslušné skládky, nebezpečné odpady budou předávány oprávněným firmám k bezpečnému odstranění
- důslednou údržbou v zařízení staveniště, kropením deponií a vozovek a sběrem bude zamezeno zvýšené prašnosti v okolí staveniště.

**Tabulka 18 Doporučené technické vybavení odpadového hospodářství, přehled navržených shromažďovacích nádob**

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Doporučená nádoba na odpad
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	Speciální kontejner
15 01 02	Plastové obaly	Speciální kontejner
17 01 07	Směsí nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek	Velkoobjemový kontejner
17 02 01	Dřevo	Velkoobjemový kontejner
17 02 02	Sklo	Speciální kontejner
17 04 07	Směsné kovy	Ohradové palety
17 04 11	Kabely	Speciální kontejner
17 06 04	Izolační materiály	Speciální kontejner
20 03 01	Směsný komunální odpad	Kontejner 1 100 l

### B.III.3.4. Provoz

Užíváním stavby budou odpady vznikat jen v minimálním množství. Vznik odpadů je dán vlastním provozem a následnou údržbou komunikací. Zahrnují vlastní vozovku, související zařízení, odvodnění, ošetřování zeleně apod., případně větší rekonstrukce, resp. vznikající havárií vozidel.

**Tabulka 19 Předpokládané hlavní druhy odpadů, které lze očekávat v průběhu provozu**

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Výskyt
03 01 05	piliny, hobliny, odřezky, dřevo...	O	úprava stavebního dřeva při provádění oprav stavebních konstrukcí
13 01 12	snadno biologicky rozložitelné hydraulické oleje	N	zařízení staveniště – ze stavebních strojů
13 02 07	snadno biologicky rozložitelné motorové, převodové a mazací oleje	N	
13 07 01	topný olej a motorová nafta N	N	úkapy, možné havárie zejména v zařízení staveniště

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Výskyt
13 07 02	motorový benzín	N	úkapky, možné havárie zejména v zařízení stavenišť
16 01 03	pneumatiky	O	z automobilů
16 02 13	vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod č. 16 02 09 až 12	N	odpad z elektronických zařízení při běžném provozu
17 01 01	beton	O	oprava stavebních konstrukcí
17 02 01	dřevo	O	oprava stavebních konstrukcí
17 02 02	sklo	O	oprava stavebních konstrukcí
17 02 03	plasty	O	oprava stavebních konstrukcí
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	oprava povrchu asfaltových ploch
17 04 11	kabely	O	oprava
17 06 04	izolační materiály	O	oprava
20 01 11	textilní materiály	O	oprava
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	O	údržba zeleně
20 02 02	zemina a kameny	O	úprava terénu a údržba zeleně
20 03 01	směsný komunální odpad	O	provoz
20 03 03	uliční smetky	O	údržba ploch, povrchu parkoviště apod.
20 03 06	odpad z čištění kanalizace	O	čištění uličních vpustí, odvod. žlabů

Vysv.: N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady.

Pozn.: Množství odpadů zde neuvedených bude minimální z pohledu vlivů na životní prostředí zanedbatelné. Není vyloučeno, že skladba se může částečně změnit.

### B.III.3.5. Odpady vznikající při odstranění záměru

Druhy odpadů budou více méně odpovídat druhům odpadů vyjmenovaných v kapitole Odpady vznikající při výstavbě záměru.

## B.III.4. Ostatní emise a rezidua (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy – přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)

### B.III.4.1. Hluk

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována akustická studie, která je přílohou č. H.3. Zde jsou shrnuty základní údaje a emisní výstupy z hlediska akustiky potřebné pro provedení posouzení.

#### Výstavba

Podrobnosti k výstavbě záměru jsou uvedeny v kapitole B.I.6.5.

V období výstavby bude dočasným zdrojem hluku vlastní prostor staveniště - z provozu a pohybu stavebních strojů a mechanismů. Dalším zdrojem hluku budou pohyby nákladních aut po staveništi a komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu významněji působit na své nejbližší okolí, pokud se v blízkém okolí zařízení staveniště, nebo vlastní stavby či v blízkosti přepravních tras nachází chráněná zástavba.

Hladina hluku, s ohledem na přítomnost velmi dopravně zatížených komunikací, které jsou a budou dominantním zdrojem hluku v řešeném území, se ani v průběhu stavebních prací výrazně nezmění.

Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako nejvýznamnější činnost označit bourací, vrtné a zemní práce, v průběhu, kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy/materiálu.

V současné době se intenzity dopravy pohybují na D8 cca 80-96 tis. vozidel za 24 hodin. Staveništní doprava přispěje k této zátěži cca 500 TNV nákladními vozidly denně. Což je 0,5 % z celkového počtu automobilů na dálnici D8. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Z pohledu vlivu hluku z výstavby na veřejné zdraví se jedná o krátkodobou expozici, která nemá významný vliv na zdraví obyvatel. Spíše se by se v tomto případě jednalo o obtěžování obyvatel nejbližších chráněných objektů. Zhotovitel stavby má povinnost plnit hygienické a imisní limity. Tato problematika je dostatečně ošetřena v navazujících řízeních v příslušných právních předpisech. Navíc tato problematika je dostatečně ošetřena v navazujících řízeních v příslušných právních předpisech, kde dochází ke zpřesnění vstupních podkladů (zejména ZOV) pro povolující řízení a je tak možné zejména po výběru zhotovitele stavby navrhnout finální protihluková opatření na míru jeho ZOV.

Akustická studie pro etapu výstavby uvádí, že za předpokladu omezení mechanizace (210 - 360 min/den/stroj – v závislosti na typu mechanizace – viz tabulka č. 5.4 Akustické studie) nebudou překročeny hygienické limity 65 dB pro dobu 14 h, tj. 7:00 – 21:00, ze stavební činnosti.

Při dodržení stanovených mimostaveništních tras nebude docházet vlivem mimostaveništní dopravy k nárůstu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A.

I v místech, u kterých budou vykonávány demoliční a stavební činnosti a budou zatíženy nejvyšším zvýšením hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A až o 2,0 dB v denní době, bude plněn hygienický limit 68 dB pro den. Stavební stroje a jejich emisní charakteristiky, které pravděpodobně budou využívány v rámci výstavby jsou uvedeny v následující tabulce.

**Tabulka 20 Předpokládaná mechanizace využívaná k výstavbě a její hlučnost (dB)**

Stavební stroj	Hladina hluku ve vzdálenosti 10 m od stroje	Doba nasazení během dne
<b>Přípravná fáze</b>	<b>dB</b>	<b>min</b>
motorová pila	dB	min
štěpkovač	84	180
buldozer	75	240
nákladní auta	84	400
<b>Stavební fáze</b>	<b>75</b>	<b>480</b>
silniční fréza	dB	min
buldozer	88	600
rozcvičovač	84	480
rypadlo / bagr / nakladač	85	600
grejdr	82	480
vrtná souprava	80	480
pumpa na beton	86	300
svářečka	76	480
okružní pila	65	240
dieselagregát	88	600

Stavební stroj	Hladina hluku ve vzdálenosti 10 m od stroje	Doba nasazení během dne
kompresor	67	300
jeřáb	60	480
vibrátor	90	480
finišer	78	480
válec	78	480
domíchávač	72	480
nákladní auta	75	540
<b>Dokončovací práce</b>	<b>dB</b>	<b>min</b>
autojeřáb	74	300
okružní pila	88	240
svářečka	65	300
dieselagregát	72	480
silniční fréza	84	480
finišer	78	480
nákladní auta	75	480

### Současný stav a provoz

Liniovými zdroji hluku je automobilová a tramvajová doprava, jejíž intenzita na dotčených komunikacích bude ovlivněna realizací záměru. Dopravní intenzity jsou popsány v kapitole B.II.6 a v příloze H.9.

Posouzení bylo provedeno pro tyto stavy:

- Stávající stav (2019)

- Výhledový stav (2030) – bez provozu záměru (nulová varianta)
- Výhledový stav (2030) – vliv provozu záměru (aktivní varianta)
- Výhledový stav (2050) – vliv provozu záměru (aktivní varianta)

S ohledem na příspěvky zdrojů hluku pak pro tyto účinky:

- Výpočet hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy  
 Jedná se o výpočet zahrnující všechny zdroje hluku z automobilové dopravy dle dopravně inženýrských podkladů = tzv. vyhodnocení celkové akustické situace z provozu silniční dopravy záměru a v širším okolí.

Výpočet byl proveden v charakteristických kontrolních výpočtových bodech situovaných v nejbližším okolí záměru.

### Kontrolní výpočtové body

Výpočet byl proveden ve výpočtových bodech umístěných v chráněném venkovním prostoru staveb (tedy ve vzdálenosti 2 metry před fasádou objektu orientované směrem k D8 a MÚK).

Tabulka 21 Kontrolní výpočtové body

Lokalita (město)	Adresa	Výška nad terénem	VB	Funkce užívání dle KN	Umístění vůči dálnici D8
		[m]			(směr Ústí nad Labem)
Březiněves	K Březiněvsi 419/17	1,5	1		vpravo
	Na Fabiánce 145/8	5,0	2		
	Na Fabiánce 163/14	5,0	3		
	Na Fabiánce 163/14	5,0	4		
Zdiby	Zdibská 251	4,5	5	Rodinný dům	vlevo
	Okružní 286	5,0	6		
	J. Káměna 61	6,0	7		
	J. Káměna 37	3,0	8		
	J. Káměna 93	5,0	9		
	Za Kostelem XY	11,0	10*	Bytový dům	
	Za Kostelem XZ	11,0	11*		
Bořanovice	Hlavní 16	3,0	12	Rodinný dům	vpravo
	Hlavní 160	3,0	13		
Sedlec	Sedlec 135	6,0	14		

Vysv.: \*Objekty nejsou zatím zaneseny do katastru nemovitostí a není tedy zřejmé, zda se jedná o chráněných venkovní prostor staveb či nikoli. S ohledem na to, že stavba je v souladu s ÚPD, pak platí, že:

U chráněných staveb podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, stavby pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobné stavby a dále za chráněný vnitřní prostor se podle cit. ustanovení považují pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách) dle výkladu tohoto zákona a jednotného postupu stavebních úřadů a orgánů ochrany veřejného zdraví (hygienických stanic) platí, že vstupuje-li chráněná stavba (jejich výčet viz výše) do území jako druhá, je povinnost protihlukových opatření na straně stavebníka chráněné stavby, nikoliv na provozovateli zdroje hluku, který byl v území první. Kdo ze staveb je první tzv. prioritou v území je stanovena na úrovni územně plánovací dokumentace – § 77 odst. 2 citovaného zákona - *V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Postup podle věty první se nepoužije u záměrů, jejichž součástí je veřejná produkce hudby.*

Zdroj: Akustická studie

Navržená protihluková opatření a protihluková opatření uvažovaná ve výpočtech (stávající, nebo převzata z jiných záměrů) jsou popsána podrobně v hlukové studii – příloha H.3. V kapitole B.1.6.7 jsou popsána navržená protihluková opatření, která jsou součástí záměru.

## **B.III.4.2. Vibrace, záření, zápach**

### **Výstavba**

Výstavba nebude zdrojem zápachu, elektromagnetického či radioaktivního záření, ani s ohledem na vzdálenost nejbližších chráněných nebude zdrojem vibrací.

### **Provoz**

Komunikace nebude zdrojem zápachu, elektromagnetického či radioaktivního záření, ani s ohledem na vzdálenost nejbližších chráněných nebude zdrojem vibrací.

Jiné výstupy, které by významně ovlivňovaly životní prostředí, nebo zdraví nejsou známy.

## **B.III.5. Doplnující údaje**

### **B.III.5.1. Významné terénní úpravy**

K významným terénním úpravám nebude docházet, výškové řešení prakticky koresponduje se stávajícím stavem. K největším úpravám dojde při realizaci protihlukových valů.

### **B.III.5.2. Významné zásahy do krajiny**

K významným zásahům do krajiny s ohledem na charakter záměru nedojde.

### **B.III.5.3. Světelné znečištění**

Veřejné osvětlení je podrobně popsáno v kapitole B.I.6.1.

Osvětlení úseku v staničení cca km -1,75 - km -2,5 bude detailně dořešen v dalších stupních projektové dokumentace.

Zbývá část záměru ok km -2,5 dále bude využívat osvětlení částí městského okruhu.

Návrh osvětlení bude prováděn v souladu s požadavky Metodického pokynu Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a dle ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

**C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území (např. struktura a ráz krajiny, její geomorfologie a hydrologie, určující složky flóry a fauny, části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability krajiny, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality, ptačí oblasti, zvláště chráněné druhy; ložiska nerostů; dále území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území)**

### C.1.1. Struktura a ráz krajiny, její geomorfologie a hydrologie

#### C.1.1.1 Struktura a ráz krajiny

V Územně analytických podkladech hl. m. Prahy 2020 se pojem krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. neobjevuje a objevuje se pouze v názvu sledovaného jevu č. 17a, který není součástí výkresů. Z ÚAP tudíž nelze odvodit ani vymezení ObKR ani MKR (míst krajinného rázu) a nelze se seznámit s eventuálními požadavky na ochranu krajinného rázu. V roce 2008 bylo zpracováno hodnocení krajinného rázu jako součást ÚAP HMP (2010): Jev 17 – Oblast krajinného rázu a její charakteristika a Jev 18 – Místo krajinného rázu a jeho charakteristika (LÖW &

SPOL., s.r.o., Brno, 2008). Dle tohoto archivního dokumentu k ÚAP HMP leží NZ v oblasti KR 18 CHABERSKÁ PLANINA a 21 LETŇANSKÁ PLÁŇ. Jejich charakteristika je v citované studii popsána takto:

#### **CHABERSKÁ PLANINA**

Vymezení: Zarovnané planiny s hluboce zaříznutými údolními Vltavy a Drahaňského potoka (v krajinném suterénu), nuančně ohraničená plochými temeny svahů, na jihu však výrazným zalesněným hřebenem k Ládví.

Charakteristiky: matrice: zemědělská krajina s novými kobercovkami rodinných domků, zahrádkářskými a chatovými koloniemi; osy: temena a okraje ostrohů mezi zaříznutými údolními, ústecká silnice a Chabry – Čimice; póly: vrch Ládví, ostroh prehistorického hradiště Drahaň, historické jádro Dolních a Horních Chaber.

Hodnoty a jejich ochrana: výrazně suburbanizovaná polní krajina s průměrnou krajinnou hodnotou, významné jsou polohy na horních hranách zaříznutých údolí, často však znehodnocené chatovou výstavbou. Ostroh hradiště je chráněn PPK Drahaň – Trója.

Doporučení: Je třeba ochranu před suburbanizací rozšířit i do konviziální části za hranicemi Prahy, včetně Zdibské části Drahaňského údolí. Obecně všechny zahrádky a chaty je třeba omezovat v okrajích ostrohů, na hranách zaříznutých údolí.

#### **LETŇANSKÁ PLÁŇ**

Vymezení: Zvlněná plošina Českobrodské tabule, ohraničení je nuanční, akcentované ne příliš vhodně na jihu a východě industriálními zónami. Na jihu tvoří hranici horizont Vysočanské kotliny.

Charakteristiky: matrice: velkoplošná mozaika sídlišť, domků a industriálních ploch, promísených poli, součást severního průmyslového pásu Prahy; osy: údolí Mratinského potoka, RBK, historické cestní trasy Libeň – Březiněves – Veleň – Vínův, D8 a spojky D8 – R10; póly: vrch Ládví, park v Čakovcích, skládka odpadů Ďáblice, Zabítý kopec, historická jádra Ďáblic, Březiněvsí, Třeboradic, Čakovic a Miškovic.

Hodnoty a jejich ochrana: Oblast je významně suburbanizována a na jihu je prakticky bez krajinařských (ale i urbanistických) hodnot. Cenné jsou Ládví a historická jádra sídel.

**Doporučení:** Území vyžaduje silnou urbanistickou koncepci, která jednotlivé industriální a komerční zóny sjednotí do ucelených zón a vytvoří v nich i zelené póly.

Směrem na sever je třeba tyto zóny vůči volné rurální krajině pohledově izolovat zelení RBK v sledu typickém pro venkovská humna.

Trasa NZ částečně zasahuje mimo území HMP – do Středočeského kraje. Pro Středočeský kraj bylo v letech 2008 (1. část) a 2009 (2. část) zpracováno Vyhodnocení krajinného rázu Středočeského kraje (VOREL, I. – KUPKA, J. – BUKÁČEK, R. – SKLENIČKA, P. – VORLOVÁ, J. et al.). V této studii bylo území přiléhající k severnímu okraji HMP zařazeno na pomezí ObKR 11 Kladensko.

Oblast je vymezena v prostoru mezi Slaným, Kralupy nad Vltavou, Prahou a Kladnem a zaujímá specifické území Kladenské tabule a souvisejících navazujících okrajů.

Vyznačuje se otevřenou zemědělskou krajinou. Převážnou část Kladenska zaujímá teplá podoba, která se vyznačuje dlouhým, teplým a suchým létem, přecházející na západě a jihozápadě do mírně teplé podoby vyznačující se vlhčím létem a delším trváním sněhové pokrývky (patrný vliv na zástavbu). Hranice vůči Slánsku je vedena po drobných krajinných předělech, není však výrazná a kontrastní. Na závěr podrobné charakteristiky oblasti, která zde není uvedena (jedná se o jednu z největších oblastí v rámci Středočeského kraje a NZ do ní zasahuje jen okrajově), jsou definována opatření k ochraně identifikovaných znaků a hodnot:

- Ochrana vegetačních prvků liniové zeleně podél vodních toků a vodních ploch jakožto důležitých prvků prostorové struktury a znaků přírodních hodnot.
- Respektování dochované a typické urbanistické struktury. Rozvoj venkovských sídel bude v cenných polohách orientován do současně zastavěného území (s respektováním znaků urbanistické struktury) a do kontaktu se zastavěným územím.
- Zachování dimenze, měřítka a hmot tradiční architektury u nové výstavby situované v cenných lokalitách se soustředěnými hodnotami krajinného rázu. V kontextu s cennou lidovou architekturou bude nová výstavba respektovat i barevnost a použití materiálů.
- Situování rozvojových ploch větších sídel do kontaktu se současně zastavěným územím, nevytvářejí samostatné satelitní celky nízkopodlažní zástavby, rozvoj sídel a krajiny řešit ve vzájemných vazbách.
- Zachování historických siluet sídel.

Vliv navrhovaného záměru na krajinný ráz je vždy omezen na určité území, kde se projevují bezprostřední fyzické vlivy záměru na danou lokalitu nebo kde se projevují vlivy vizuální, sluchové, čichové a jiné. Takové území označujeme jako dotčený krajinný prostor (DoKP).

V posouzení navrhovaného záměru byl stanoven 1 PDoKP. Jedná se o PDoKP Zdiby – Březiněves. Ve vymezeném PDoKP byly identifikovány znaky a hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu (přírodní, kulturní a historické, vizuální).

### **PDoKP Zdiby – Březiněves**

Prostor mezi zástavbou Zdib, Sedlce, Bořanovic, Březiněvsí, Ďáblic a Dolních Chaběr je částí náhorní plošiny tvořící nejvyšší polohu sledovaného úseku trasy. Ve vzdálenějším plánu se objevuje na jihu výrazná silueta Ládví.

Jedná se o přehlednou zemědělskou krajinu s nečleněnými lány polí a s nevýraznými plochými horizonty. Hranice jsou nevýrazné, tvořené okrajem zástavby, nelesní zelení či nízkými horizonty. Na severo-západu je prostor vymezen okrajem zástavby obce Zdiby a průmyslovým areálem Zdíbsko, okrajem zástavby Sedlec a horizonty s lesíkem (Beckov) na severu. Ve své východní části je prostor sklonitý od nevýrazného terénního hřbetu k okrajům zástavby Bořanovice, Březiněves přes nízký zalesněný horizont Bořanovického háje. Na jihu se výrazně uplatňuje umělý terénní útvar Ďáblické skládky. Prostor je nečleněný, přehledný, s uplatňující se dominantou dálnice D8.

PDoKP se vyznačuje všemi charakteristikami krajinného rázu. Charakteristiky jsou popsány pro PDoKP tabelární formou pomocí identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu. Vychází z logického předpokladu, že znaky a hodnoty krajinného rázu identifikované v hodnoceném území nemají stejnou váhu, stejný význam

v krajinném rázu ani stejnou cennost. Z toho důvodu je nutné jejich cennost a význam v krajinném rázu hodnoceného území specifikovat (klasifikovat)

**Tabulka 22 Znaký a hodnoty přírodní charakteristiky**

PDoKP Zdiby – Březiněves Identifikované hlavní znaky přírodní charakteristiky		klasifikace znaků		
		dle projevu	dle významu	dle cennosti
		+ pozitivní O neutrální N negativní	XXX zásadní XX spouurčující X doplňující	XXX jedinečný XX význačný X běžný
1	Plochá pahorkatina Pražské plošiny se slabě rozčleněným povrchem	O	XXX	X
2	Intenzivně obhospodařované velké zemědělské plochy s ojedinělým výskytem dřevin	O	XXX	X
3	Měřítkově menší zalesněné nízké horizonty (Beckov, Bořanovický háj)	+	X	X
4	Nelesní vegetace podél komunikací, remízky, zeleň zahrad	+	X	X

**Tabulka 23 Znaký a hodnoty kulturní a historické charakteristiky**

PDoKP Zdiby – Březiněves Identifikované hlavní znaky kulturní a historické charakteristiky		klasifikace znaků		
		dle projevu	dle významu	dle cennosti
		+ pozitivní O neutrální N negativní	XXX zásadní XX spouurčující X doplňující	XXX jedinečný XX význačný X běžný
1	Historicky hospodářsky kultivovaná krajina převážně s velkými bloky orné půdy, pozměněná velkoplošnou individuální zástavbou a komerčními areály	O	XXX	X
2	Přítomnost staré sídelní oblasti, kontinuálně osídlené již od pravěku s řadou archeologických nálezů (Menhir Zkamenělý slouha)	O	XX	X
3	Částečně dochovaná struktura polí vč. dochovaných tras několika cest	O	X	X
4	Částečně dochovaná urbanistická struktura okolních obcí	+	X	X
5	Dochované cenné objekty zařazené mezi nemovitě kulturní památky	+	X	XX

**Tabulka 24 Znaký a hodnoty vizuální charakteristiky**

PDoKP Zdiby – Březiněves Identifikované hlavní znaky vizuální charakteristiky		klasifikace znaků		
		dle projevu	dle významu	dle cennosti
		+ pozitivní O neutrální N negativní	XXX zásadní XX spouurčující X doplňující	XXX jedinečný XX význačný X běžný
1	Otevřenost prostoru bez zřetelných strukturálních prvků nelesní zeleně	O	XXX	X
2	Výraz intenzivně využívané agrární krajiny	O	XXX	X
3	Nevýrazné vymezení prostoru	O	XX	X
4	Velké dimenze krajiny bez rysů harmonického měřítka	O	XX	X

PDoKP Zdiby – Březiněves Identifikované hlavní znaky vizuální charakteristiky		klasifikace znaků		
		dle projevu	dle významu	dle cennosti
		+ pozitivní O neutrální N negativní	XXX zásadní XX spouštějící X doplňující	XXX jedinečný XX význačný X běžný
5	Absence výraznějších terénních či architektonických dominant	O	X	X

Záměr je situován do silně antropogenně ovlivněné krajiny s minimálním počtem přírodních prvků.

### C.1.1.2 Geomorfologie krajiny

Z orografického hlediska spadá zájmové území do západní části Středolabské tabule, resp. v části Českobrodské tabuli. Tento geomorfologický celek se vyznačuje velmi mírně členitým parovinným reliéfem, který byl modelován zejména vlivy větrné a vodní eroze. Reliéf má tedy monotónní charakter terasové plošiny zarovnané sprašovou pokrývkou.

Východně od Zdib je generelně plochý reliéf s nadmořskou výškou kolem 280 m n.m. členěn řadou mělkých údolí potoků s generelním směrem JZ – SV (Mratínský, Hovorčovický, Líbeznický a Zlonínský potok) a pozvolna se svažuje SV směrem do údolí Labe. Všechny uvedené potoky jsou levostranné přítoky Labe, které je možno považovat za regionální erozivní bázi. Charakter reliéfu je zde parovinný.

Oblast obce Zdiby a její západní okolí již leží za regionální rozvodnicí a z morfologického hlediska že zde již dominantně uplatňuje snaha o vyrovnání erozivní báze toku Vltavy. Terén je členitější a jeho sklon prudší. Terén je výrazně erozivně modelován činností Přemyšlenského potoka, který pramení na výchozech hornin svrchní křídly na západ od Zdib. Směrem k Vltavě se údolí prudce zařezává a nabývá kaňonovitý charakter. Charakter reliéfu je pahorkatinný.

Na jihu a jihozápadě je území geomorfologicky poměrně výrazně ohraničeno údolím Vltavy a jejích přítoků, které již náleží k sousední Brdské podsoustavě.

Výrazně dominantní morfologické prvky se v území nevyskytují, v širším okolí jako dominanta působí hora Ládví (359 m n.m.). Za výrazný liniový antropomorfní prvek lze označit těleso dálnice D8, která probíhá východně od zájmového území.

### C.1.1.3 Geologické poměry

Výsledky rešerše potvrdily, že **geologické poměry** jsou **složitě a značně proměnlivé**. Na sledovaném území se vyskytují horniny od proterozoických břidlic a drob, přes svrchnokřídové slínovce a jílovce, terciérní terasové sedimenty až ke kvartérním, eolickým sedimentům.

V následujícím textu jsou stručně popsány jednotlivé typy zemin a hornin, tak jak se vyskytují od povrchu území směrem do podloží.

**PT** – půdní horizont – RECENT - pokrývá celé zájmové území a je tvořen humózní hlínou, místy jemně písčitou, převážně tuhé konzistence s mocností od 0,10 do 0,60 m. Podle ČSN 73 1001 je klasifikujeme tř. O. Podle ČSN 73 3050 převážně tř. 2.

**AN** - NAVÁŽKY – RECENT – tvoří komunikační systém - asfaltový koberec, beton se štěrkopísčítým podkladem a v jejich okolí písčité hlíny se štěrky, kameny a valouny různé velikosti, převážně jako zbytky těchto staveb. Jejich strukturní charakter se značně mění v horizontálním i vertikálním směru. Podle ČSN je klasifikujeme ve tř. Y, příp. 3-5.

**EO** – EOLICKÉ SEDIMENTY – PLEISTOCÉN - jsou ve sledovaném území plošně nejvíce zastoupeny a to převážně sprašovými hlínami a sprašemi pleistocénního stáří. **Spraš** je světle hnědá a rezavě hnědá, siltová zemina s proměnlivým obsahem CaCO<sub>3</sub>. Svrchní, mladší spraše obsahují více CaCO<sub>3</sub>, spodní spraše méně, příp. jsou i odvápněné. CaCO<sub>3</sub> se vyskytuje v konkracích (cicvárech) a v žilkových výkvětech, vysrážených na svislých puklinách i jako makroskopická nezřetelná příměs. Spraše obsahují značnou písčitou příměs a místy přecházejí až do jemných vátých písků. Písčitou příměs ovlivnily písčité matečné horniny, které se na vzniku spraší podílely, zejména sedimenty zdibské terasy a svrchnokřídové pískovce. Ve spodních polohách obsahuje spraš i oválené úlomky okolních hornin. Typické **váté písky** však tvoří jen nevýrazné polohy ve spraších. **Sprašové hlíny** jsou nevápnité sedimenty eolického původu, kdy vyluhováním srážkové nebo

podzemní vody ztrácí spráše obsah  $\text{CaCO}_3$ . Tvoří závěje, návěje i plošné pokryvy a místy obsahují i valounky křemene či úlomky podložních hornin. Charakteristickou vlastností spráší a sprášových hlín je vertikální odlučnost, proto se ve spráší udrží dlouho svíslé stěny. Naproti tomu jsou pórovité, značně stlačitelné, rozbředavé a namrzavé. Při navlhčení vodou se tyto nepříznivé vlastnosti ještě zhoršují. Mocnost většinou nepřesahuje 5,0 m. Podle ČSN 73 3050 je řadíme do tř. 2-3 a podle ČSN 72 1001 do tř. F3 (MS) a F5 (ML,MI), resp. i F6 (CI,CL) a S3 (S-F).

**FLUVIÁLNÍ SEDIMENTY** - v daném území terciérní - neogenní.

**FL-N** - terciérní sedimenty tzv. zdibského stadia. Tyto sedimenty nevykazují návaznost na kvartérní vodní síť a jsou uloženy v nadmořských výškách vyšších než terasy kvartérní. Zastižené zeminy se vyznačují zrnitostí povahou tř. S3 (S-F), S4 (SM) **FL-N1** a též G3 (G-F) **FL-N2** podle ČSN 73 1001. Podle ČSN 73 3050 patří do tř. 2-3.

**Horniny skalního podkladu** jsou v zájmovém území tvořeny sedimenty svrchní křída (mesozoikum) a svrchního proterozoika.

**Svrchní křída – mesozoikum:**

**Platformní křídové sedimenty** leží téměř subhorizontálně, diskordantně na svrchno-paleozoickém podloží. Vyznačují se mírným (max. několik stupňů) generelním úklonem k SSV až SV, tj. do centra pánve. Na trase jsou zastoupeny bělohorským souvrstvím (turon) K2T. Jedná se o pevné horniny šedé, namodralé a bělošedé barvy, deskovitě odlučné, vertikálně rozpukané proměnlivého petrografického složení – převážně písčité slínovce, spongilitické slínovce s prachovitou příměsí, spongilitické prachovité slínovce a spongilitické slínité prachovce, které přecházejí místy až do spongilitů. Slínovce zvětrávají na jíly písčité a slíny o mocnosti až 4 m. S hloubkou přecházejí do navětralých a nezvětralých slínovců. Technické vlastnosti povrchové zvětralé a navětralé zóny se s hloubkou značně mění.

**Svrchní proterozoikum:**

**KZ1 – souvrství kralupsko-zbraslavské** – tvoří skalní podklad převážně v celém zájmovém území (s výjimkou nejsevernější části). V celém k Horním Chabrům. Jedná se o mocný marinní komplex jemnozrnných až střednozrnných **drob s vložkami prachovců a břidlic**. Psamitické a pelitické horniny se většinou nepravidelně střídají. Prachovce a písčité břidlice tvoří často centimetrové až decimetrové vložky v mocnějších polohách drob. Droby jsou v čerstvém stavu černé masivní horniny, jemně až středně zrnité, místy hrubozrnné, slídnaté. Prachovce a břidlice tvoří v drobách hojně vložky a spolu s drobami vytvářejí nepravidelné chaotické textury, bez zřetelných rozdílů mezi sedimentárními a tektogenními pochody. Jako čočkovité vložky menších rozměrů se v algonkických drobách a břidlicích vyskytují silicity (bulžníky), vyvinuté většinou jako tmavé horniny s masivní stavbou, plošně paralelní nebo brekciovitou. Jsou hojně rozpukány a protkány žilkami křemene. Při jejich okrajích se vyskytují břidlice s vysokým obsahem křemene. V zájmovém území byly v podloží terciérních terasových sedimentů zdibské terasy zastiženy v hloubkách 9-16,6 m rozložené až silně zvětralé horniny.

**Zvětralinový plášť skalního podloží**

U hornin skalního podkladu rozlišujeme dle ČSN 72 1001 tato zvětralinová pásma:

- KZ1/W5 – rozložené,
- KZ1/W4 - silně zvětralé,
- KZ1/W3 - mírně zvětralé,
- KZ1/W2 – navětralé,

jejichž charakteristika a zařazení podle příslušných norem je přehledně shrnuta v následující tabulce.

**Tabulka 25 Přehled a klasifikace hornin skalního podkladu podle stupně rozpojitelosti a navětrání**

Stratigrafické zařazení	Stupeň navětrání	Popis	ČSN 73 3050 ČSN 73 6133*		ČSN 72 1001
			I*	3	
Křída - slínovce, jílovce	rozložené	jíl až slín, pevný	I*	3	W 5
	silně zvětralé	slín pevný s výplní jílu až slínu	I*	3 – 4	W 4
	mírně zvětr.	slín pevný, hrubě lupenitě odlučný	I*	4	W 3
	navětralé	tence deskovitě až laminované	II*	4	W 2
Proterozoikum - droby a břidlice	rozložené	jíl s úlomky břidlice	I*	3	W 5
	silně zvětralé	úlomkovitě rozpadavé místy s výplní jílu	I*	3-4	W 4

Stratigrafické zařazení	Stupeň navětrání	Popis	ČSN 73 3050 ČSN 73 6133*		ČSN 72 1001
	mírně zvětralé	úlomkovitě až kusovitě rozpadavé, tence deskovité (20 - 60 mm), pevné, hustota diskontinuit velmi velká, tj. symbol D 5	II*	4	W 3
	navětralé	kusovitě rozpadavé, deskovitě (60 - 120 mm) rozpadavé, hustota diskontinuit velká, tj. symbol D 4	II-III*	5	W 2

Zdroj: IPG – řešerše.

V řešeném území se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území. V řešeném území nejsou známy poddolovaná území. Podle Mapy sesuvů (viz následující obrázek) a jiných nebezpečných svahových deformací (Geofond ČR, Praha) není území kolem záměru k těmto jevům náchylné.

**Obrázek 18** Mapa znázorňující území náchylné k sesouvání



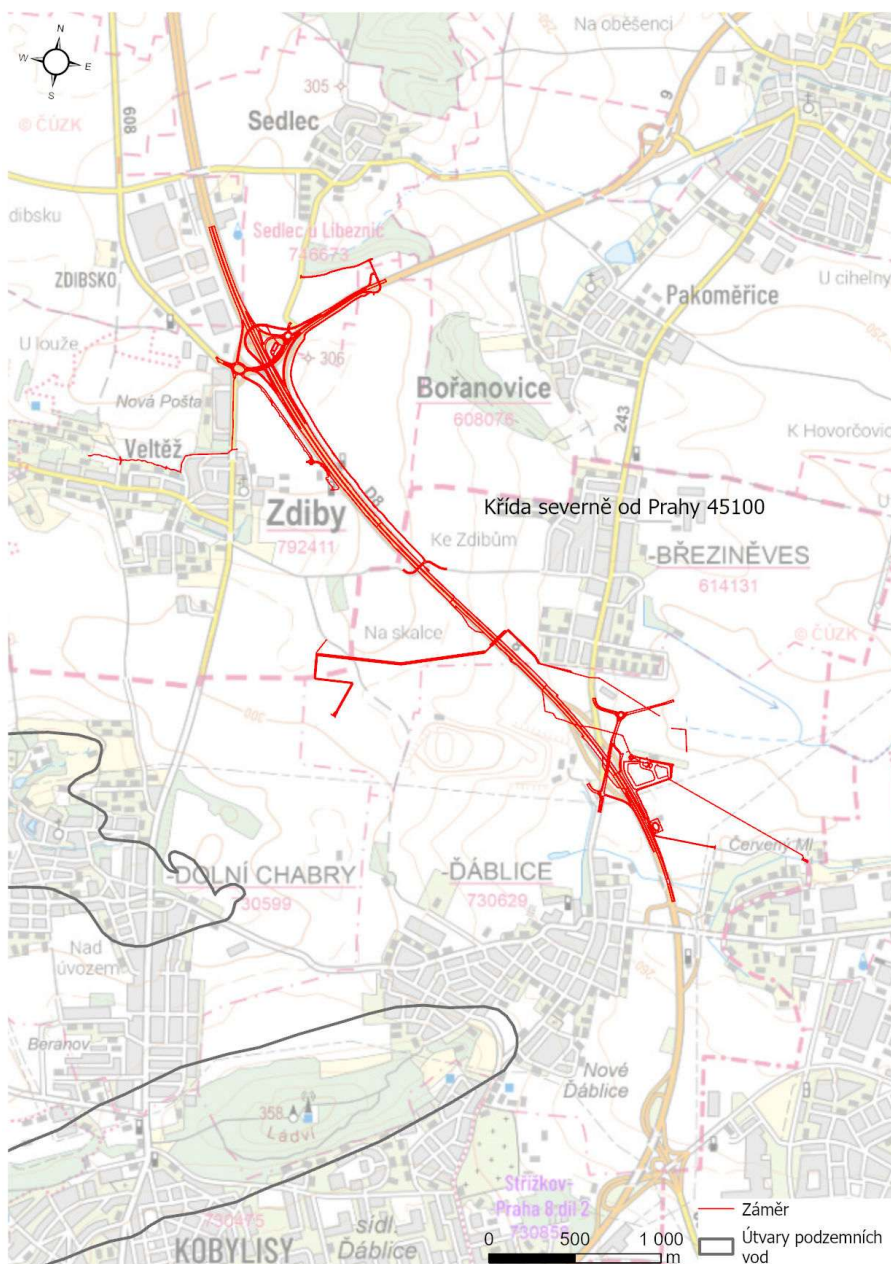
Grafická úprava: PUDIS a.s.  
 Zdroj: Česká geologická služba

*V dotčeném území se nenacházejí žádná důlní díla, poddolovaná ani ložisková území, prognózní zdroje, dobývací ani sesuvná území.*

### C.1.1.4 Hydrogeologické poměry

#### Vodní útvary podzemních vod

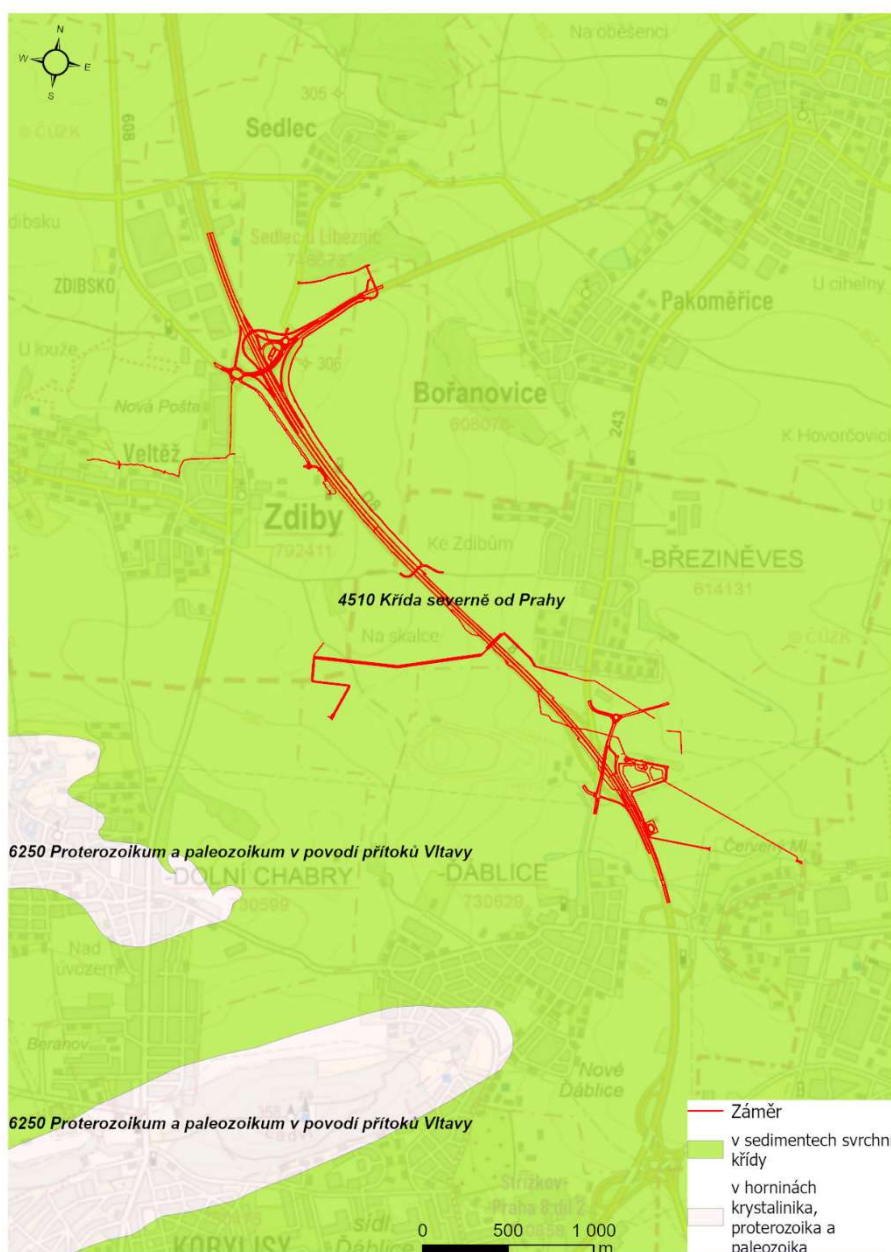
Obrázek 19 Zákres umístění záměru do mapy vodních útvarů podzemních vod



#### Hydrogeologické rajóny

Podle přílohy č. 6 k vyhlášce MZe 5/2011 Sb., o vymezení hydrogeologických rajónů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu podzemních vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod, v platném znění, náleží předmětné území stavby D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká do hydrogeologického rajónu základní vrstvy – rajónu 4510 - Křída severně od Prahy. Poloha je zřejmá z následujícího obrázku.

Obrázek 20 zázkes umístění záměru do mapy Hydrologické rajony



Grafická úprava: PUDIS a.s.  
Zdroj: Česká geologická služba

Podzemní voda rajónu 4510 – Křída severně od Prahy vytváří průlinovo-puklinový kolektor vázaný na pískovce či břidlice, přičemž slínovce a jílovce (jílovité břidlice) zde fungují jako regionální izolátor, v němž jako kolektor funguje pouze přípovrchová zóna intenzivního rozpukání.

#### Režim proudění podzemních vod, koeficient filtrace

Podzemní voda na zájmové lokalitě se nachází v prostředí s průlinovou propustností v pokryvných sedimentech.

Jedná se o podzemní vodu v terasových sedimentech zdibského stadia, představující vysoce průlinový propustný kolektor, tvořený převážně písky a písčitými štěrky. Režim podzemní vody zde není ovlivňován hladinou povrchového toku.

Hladina podzemní vody kolísá téměř v celém rozsahu záměru, zejména v závislosti na ročním období a klimatické situaci v rozmezí od 5,00 do 6,50 m. Pouze v blízkosti vodních toků (Mratínský a Přemyšlenský potok) je blíže pod povrchem. V eolických sedimentech hladina podzemní vody nebyla zjištěna.

Stupeň korozního ohrožení materiálu na bázi cementu byl určen podle fyzikálně-chemických vlastností zemín a podzemní vody v souladu s ČSN ENV 206-1.

### **Kvalita podzemní vody**

Vzhledem k tomu, jak vyplývá z dostupných archivních materiálů, že podzemní vody se nevyznačují ani kyselostí, ani vyluhovací, ani uhlíčitánovou agresivitou, lze jejich hodnocení omezit pouze na síranové agresivity. Obsah  $SO_4$  iontů je v podzemních vodách proměnlivý a závisí na složení materiálu, ve kterém se voda vyskytuje. Všeobecně v prostředí křídových sedimentů byly zjištěny podzemní vody, které neobsahují vysoké množství síranových iontů – zjištěné koncentrace se pohybují kolem 350 mg  $SO_4/l$ .

Pokud se však voda dostává do styku s jílovcí, dochází ke zvýšení síranových iontů až k hranici 800 mg. Obdobná charakteristika platí i pro podzemní vody v prostředí fluviálních sedimentů zdíbské terasy. U velké většiny vzorků byl zjištěn obsah  $SO_4$  iontů kolem 450 mg  $SO_4/l$ . Vyšší koncentrace (kolem 800 mg  $SO_4/l$ ) jsou v tomto prostředí způsobeny mineralizací podložních křídových jílovců.

Ve sledovém území byla hladina podzemní vody zastižena pouze ve fluviálních sedimentech zdíbské terasy. Z výše uvedených archivních rozborů odebraných vzorků vyplývá, že v kapalném prostředí, tj. v dosahu kolísání hladiny podzemní vody, vykazují podzemní vody hodnoty převážně kolem 450 mg  $SO_4/l$ . Jedná se tedy, podle normy ČSN ENV 206-1, o prostředí se slabou agresivitou XA1 a ojediněle i střední agresivitou XA2.

Pro přípravu betonové směsi doporučujeme použít portlandský nebo struskoportlandský cement v dávkách 300–20 kg/m<sup>3</sup>. Pod hladinou podzemní vody nutno dodržet maximální vodní součinitel 0,55 – 0,50.

### **Vodní zdroje a jejich ochranná pásma**

Záměr není v kontaktu s vodními zdroji ani jejich ochranným pásmem. Nejbližší studny v blízkosti záměru se nachází od MÚK Zdiby do vzdálenosti 1 km a jedná se o Klecany Tesla Přemýšlení – vrtanou studnu a Klecany Tesla Přemýšlení – studnu kopanou.

### **Prameny**

Záměr nezasahuje do oblasti pramenu či studánky. Nejbližším pramenem je pramen nacházející se ve vzdálenosti cca 600 m od MÚK Kostelecká.

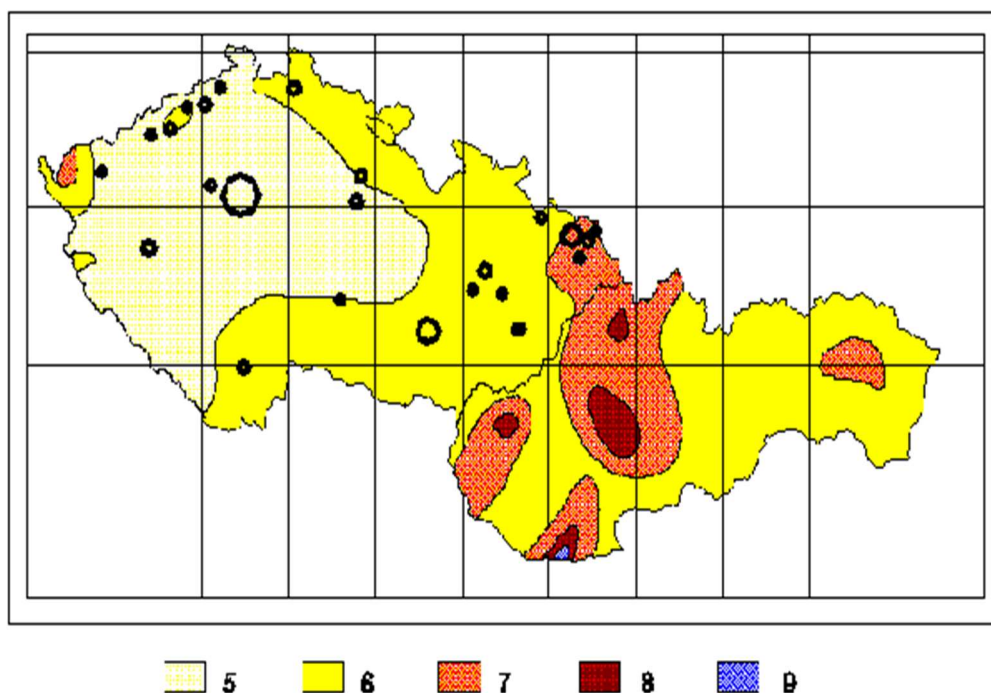
### **Chráněná oblast přirozené akumulace vod, ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdroje přírodní minerální vody**

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) podle § 28 z. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodního zdroje (§ 30). Záměr nezasahuje do zdrojů ani ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody (hlava V) z.č. 164/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

### **C.1.1.5 Seismická aktivita a tektonika**

Česká republika díky své geotektonické struktuře, kterou tvoří převážně blok Českého masivu, vykazuje malou seismickou aktivitu. Ta je omezena pouze na hraniční oblasti, kde působí tlaky Alpínské soustavy na tento stabilizovaný blok. Nejaktivnější oblastí ČR je Kraslicko v západních Čechách. Typickým úkazem jsou zde zemětřesené roje, které někdy trvají i několik dnů (např. v letech 1985 - 1986). Nejsilnější zemětřesení nepřesáhlo magnitudo  $M = 4,6$ . Dalšími aktivními oblastmi jsou mariánskolázeňský, podkrušnohorský a hronovsko-poříčský zlom a oblast Slezska. Převážná část České republiky je charakterizována makroseismickými stupni 5 a 6, záměr se nachází v území 5.

**Obrázek 21** Mapa očekávané intenzity zemětřesení na území ČR a SR. Izoseisty jsou vyznačeny na základě dosavadních pozorování makroseismické aktivity



Ve smyslu ČSN EN 1998-1 (73 0036) o „Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení, část 1“ nedosahuje zájmové území ani malé úrovně seizmicity, tj. referenční zrychlení základové půdy je menší než 0,02 g a není tedy nutné posuzovat stavební konstrukce z tohoto hlediska.

Převažující radonový index dle zastižených charakteristických zemín je 1. S ohledem na charakter stavby není třeba přijímat žádná opatření proti působení radonu.

*Z pohledu zakládání staveb není nutné posuzovat stavební konstrukce z hlediska seizmicity. Proti radonu není potřeba přijímat žádná opatření. Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod, do ochranných pásem vodního zdroje. Záměr nezasahuje do zdrojů ani ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Záměr nezasahuje do oblastí pramenu či studánky.*

## **C.1.2. Části území a druhy chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny**

### **C.1.2.1 Významné krajinné prvky a památné stromy**

#### Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek (VKP) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou: lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek např. mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Nejbližší významný prvek – les se dotýká hranice záměru v k.ú. Sedlec u Líbeznic při realizaci polní cesty. Cesta bude umístěna v ochranném pásmu tohoto VKP, do prostoru lesa nezasáhne.

K zásahu do VKP dojde při realizaci revitalizace Přemyšlenského potoka a rekonstrukci mostu a nového výústního objektu na Mratínském potoce. Ekologicko-stabilizační funkce Mratínského potoka v místě, kde

křížuje se záměrem, je velice snižena. Jedná se o periodický vodní tok, který v letních měsících téměř vysychá. Je dotován hlavně odvodněním dálnice D8 (průtoky jsou transformovány v betonové retenční nádrži s kolmými stěnami a navazujících retenčních stokách).

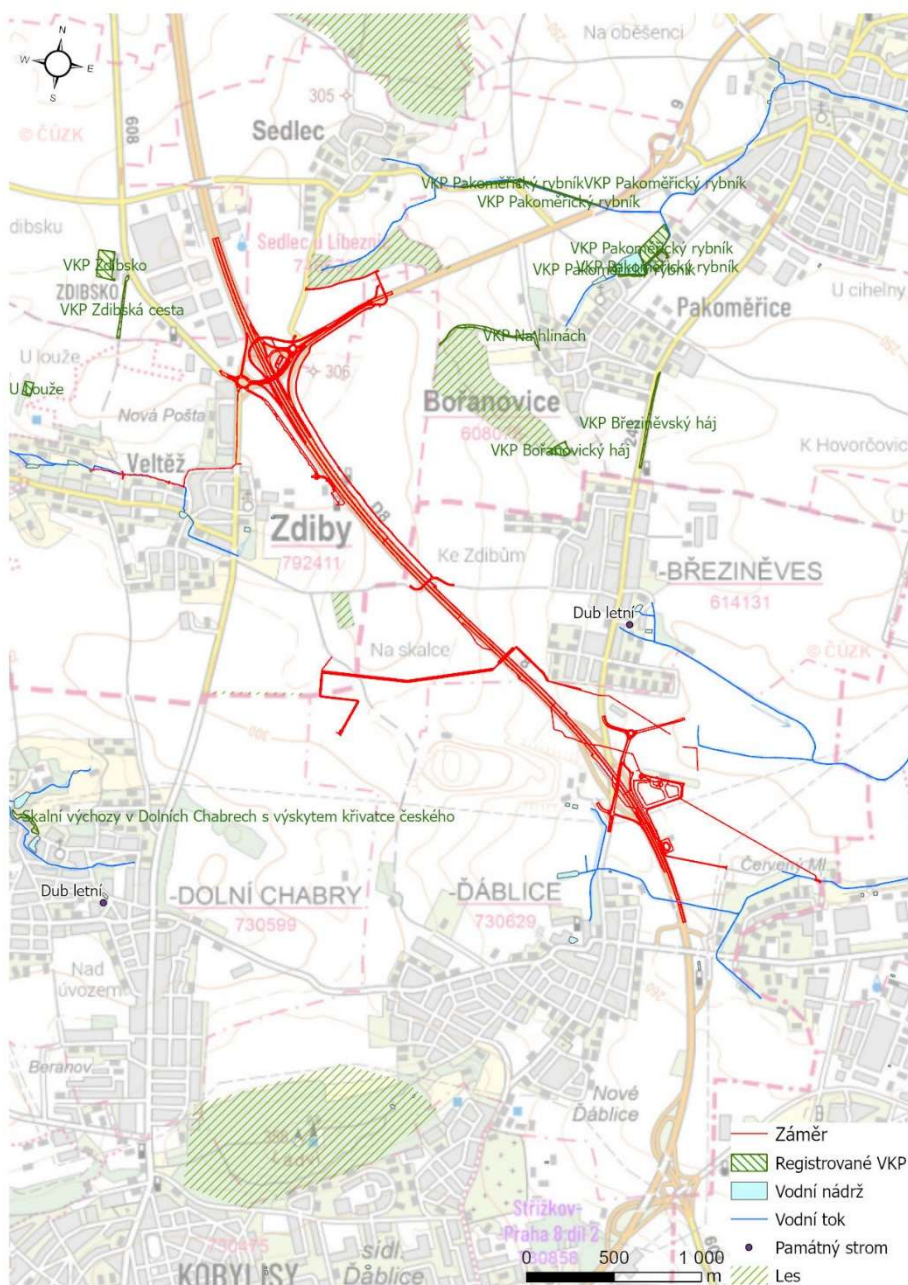
V současnosti je předmětná část Přemyšlenského potoka zatrubněna. Otevřené koryto je vedeno v zástavbě obce Zdiby od rybníka Syslovák k ulici V Zátíši, dále pokračuje zatrubněný úsek až k okraji obce. Odsud je podél okraje obce vedeno otevřené koryto až ulici Sedlecká. Následující úsek potoka byl historicky zrušen a vody pravděpodobně zasakují a jsou odváděny podél obsypu kanalizace západním směrem. Součástí stavby je tak i výstavba nového koryta Přemyšlenského potoka (v úseku od ul. Sedlecké přes ul. Formanskou až k ul. Ke Koupališti). Délka nově budovaného úseku bude 560 m, celková délka revitalizace Přemyšlenského potoka bude 670 m. Oba rybníčky jsou značně zaneseny a jsou od okolní krajiny izolovány zástavbou. Vzhledem ke svému stavu ani dotčený úsek Přemyšlenského potoka, ani výše uvedené rybníčky neplní ekologicko-stabilizační úlohu významného krajinného prvku.

Přímo v dotčeném území se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky. Nejbližším registrovaným významným krajinným prvkem je VKP „Na hlinách“, který leží od záměru východně (nejkratší vzdálenost je 320 m). V širším dotčeném území se vyskytují další registrované VKP, které jsou uvedeny v následující tabulce.

**Tabulka 26 Výčet registrovaných VKP v okolí záměru**

Prvek	Kód	Název	Typ VKP	Poznámka
VKP	245	Pakoměřický rybník	vody, mokřady, břehy	Není ve střetu se záměrem
VKP	244	Pakoměřické mokřady	vody, mokřady, břehy	Není ve střetu se záměrem
VKP	35	VKP Březiněveská alej	aleje a sady	Není ve střetu se záměrem
VKP	200	VKP Na hlinách	meze a remízy	Není ve střetu se záměrem
VKP	15	Bořanovický háj	stromy a keře ostatní	Není ve střetu se záměrem
VKP	453	Zdibská cesta	polní cesty, úvozy	Není ve střetu se záměrem
VKP	454	Zdibsko	stromy a keře ostatní	Není ve střetu se záměrem
VKP	378	U Louže	meze a remízy	Není ve střetu se záměrem
VKP	369	U Cihelny	polní cesty, úvozy	Není ve střetu se záměrem
VKP	409	Veltěžský potok	vody, mokřady, břehy	Není ve střetu se záměrem
VKP	402	V Remízkách	vody, mokřady, břehy	Není ve střetu se záměrem
VKP	19	Skalní výchozy v Dolních Chabrech s výskytem křivatce českého	travnaté plochy	Není ve střetu se záměrem

**Obrázek 22** Zákres umístění záměru do výkresu VKP



Zdroj: ÚP obcí, Grafická úprava PUDIS a.s.

#### Památné stromy a stromořadí

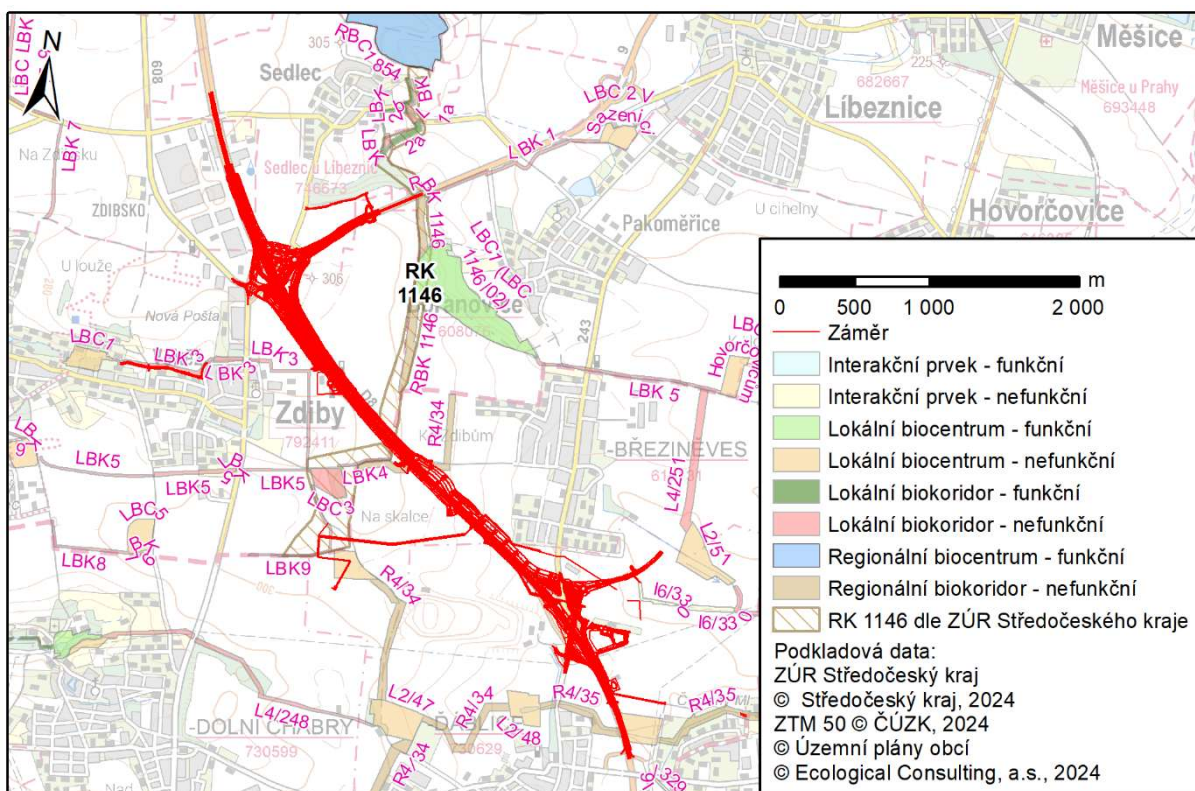
Záměr nezasahuje do památných stromů ani jejich ochranných pásem. Nejbližším památným stromem je Dub letní na území Březiněvsí vzdálený asi 600 m východně od hranice záměru.

*V dotčeném území se nacházejí VKP – dle zákona i VKP registrované. Památné stromy se v dotčeném území nacházejí. Záměry je nezasahují, ani jejich ochranná pásma.*

### **C.1.2.2 Územní systém ekologické stability krajiny**

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability (viz. § 3 zákona č. 114/92 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Prvky ÚSES jsou biocentra, biokoridory a interakční prvky.

**Obrázek 23** Zákres umístění záměru do výkresu ÚSES



Zdroj: Hodnocení podle paragrafu 67.

Záměr je ve střetu s nefunkční prvky ÚSES – regionální biokoridor RBK1146, R434 a R435, lokální biokoridor LBK3, lokální biocentrum L246 a L249.

Záměr je ve střetu s funkční prvky ÚSES – lokální biocentrum LBC1146/01 a osa nadregionálního biokoridoru LBC3.

Detailnější popis prvků ÚSES je uveden v příloze H.6.

**Tabulka 27** Přehled prvků ÚSES v dotčeném území ve střetu se záměrem

Prvek	Kód	Funkčnost	Název
RBK	R434	Nefunkční	U Ďáblic
RBK	R435	Nefunkční	Mratínský potok I
LBC	L246	Nefunkční	Na Skalce
LBC	L249	Nefunkční	U Mratínského potoka
LBK	LBK3	Nefunkční	
RBK	RBK1146	Nefunkční	

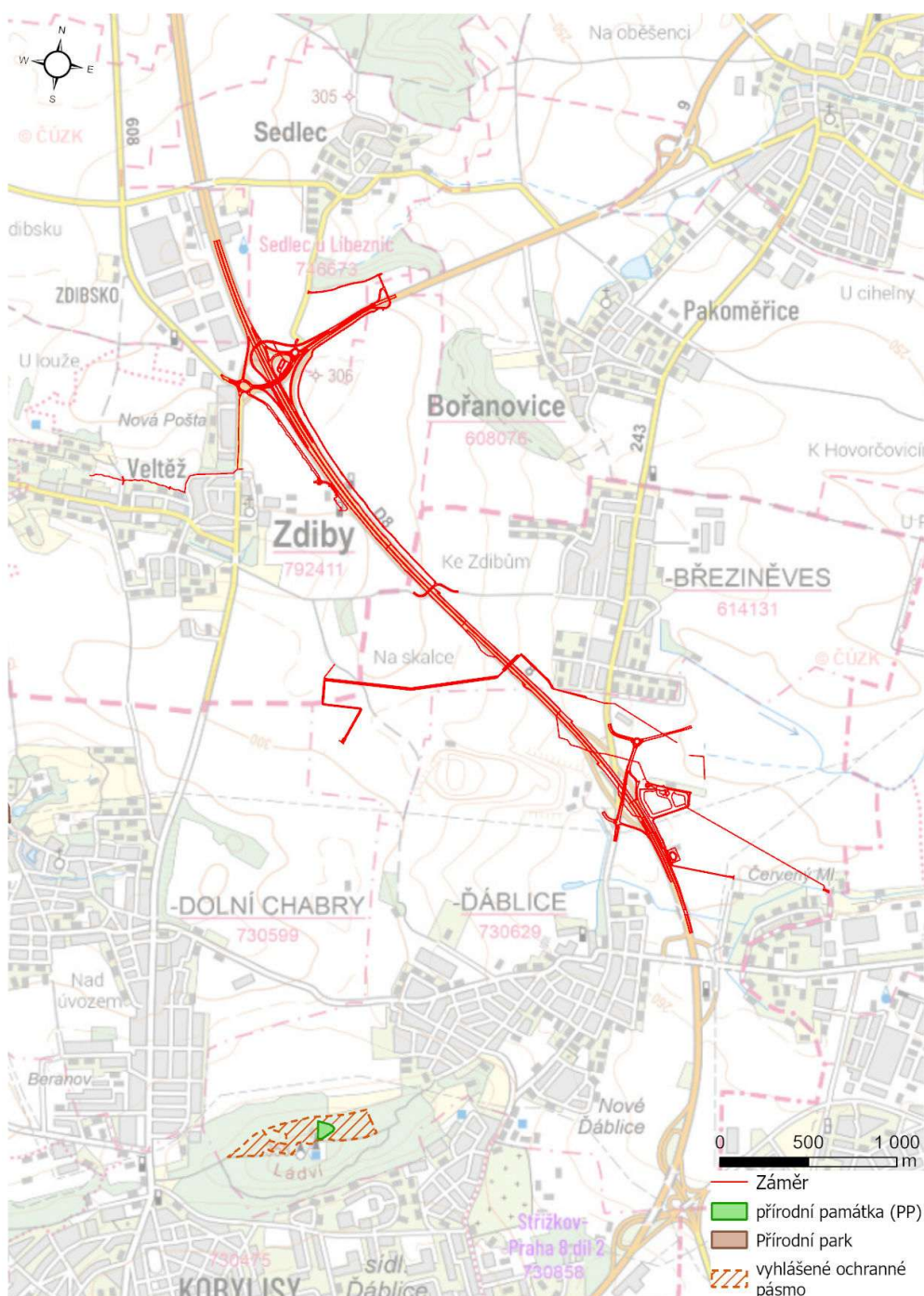
Zdroj: ÚP obcí, grafická úprava: PUDIS a.s.

*Záměr zasahuje do lokálních a regionálních prvků ÚSES.*

### C.1.2.3 Zvláště chráněná území

Územní ochrana je v ČR realizována formou zvláště chráněných území, která jsou specifikována v zákoně 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ve smyslu zákona jsou za zvláště chráněná území považována: národní park (NP), chráněná krajinná oblast (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památka (NPP), přírodní rezervace (PR), přírodní památka (PP). Další územní ochrannou jsou dle zákona definovány – přechodně chráněné plochy, smluvně chráněné území, jeskyně a krasové jevy a území s paleontologickými nálezy.

Obrázek 24 Záměr do výkresu zvláště chráněných území



Zdroj: AOPK, Grafická úprava: PUDIS a.s.

Záměru nezasahuje do zvláště chráněného území ani jeho ochranného pásma. ZCHÚ, jak je patrné z výkresu výše, se nacházejí v neovlivnitelné vzdálenosti vzhledem k umístění záměru.

*Záměr nezasahuje do zvláště chráněného území, a nezasahuje do přechodně chráněných ploch, smluvně chráněných území, jeskyní a krasových jevů a území s paleontologickými nálezy.*

#### **C.1.2.4 Přírodní parky**

Přírodní parky jsou podle z. č. 114/92 Sb., ve znění pozdějších předpisů zřizovány k ochraně krajinného rázu míst s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, která nejsou zvláště chráněna podle části třetí zákona. Jsou vyhlášovány příslušným orgánem ochrany přírody obecně závazným předpisem, ve kterém se stanovuje omezení využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo narušení stavu tohoto území. Záměr se nenachází v přírodním parku.

*Záměr se nenachází v přírodním parku.*

#### **C.1.2.5 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti**

Natura 2000 podle z. č. 114/92 Sb. ve znění pozdějších předpisů, je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi (PO) a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami (EVL).

V dotčeném území záměr ani v širším okolí dotčeném území se evropsky významné lokality ani ptačí oblasti Natura 2000 nenachází.

*V dotčeném území se území NATURA 2000 nenacházejí.*

#### **C.1.2.6 Zvláště chráněné druhy**

Pro záměr byl proveden v roce 2023 a 2024 biologický průzkum, který je součástí hodnocení zpracovaného dle § 67 z. č. 114/92 Sb., ve znění pozdějších předpisů a je přílohou dokumentace H.6.

##### Botanické hodnocení

Ve sledovaném území bylo nalezeno 207 druhů cévnatých rostlin. Nenachází se zde žádný zvláště chráněný druh. Nachází se tam 3 z druhů zařazených v Červeném seznamu cévnatých rostlin.

**Tabulka 28** Soupis zaznamenaných chráněných druhů rostlin

Český název	Latinský název	Status
Bodlák nicí	<i>Carduus nutans</i>	NT
Štětka laločnatá	<i>Dipsacus laciniatus</i>	NT
Hvozdíček prorostlý	<i>Petrorhagia prolifera</i>	NT

Pozn.: NT – Téměř ohrožený druh zařazený v v Červeném seznamu cévnatých rostlin

##### Zoologické hodnocení

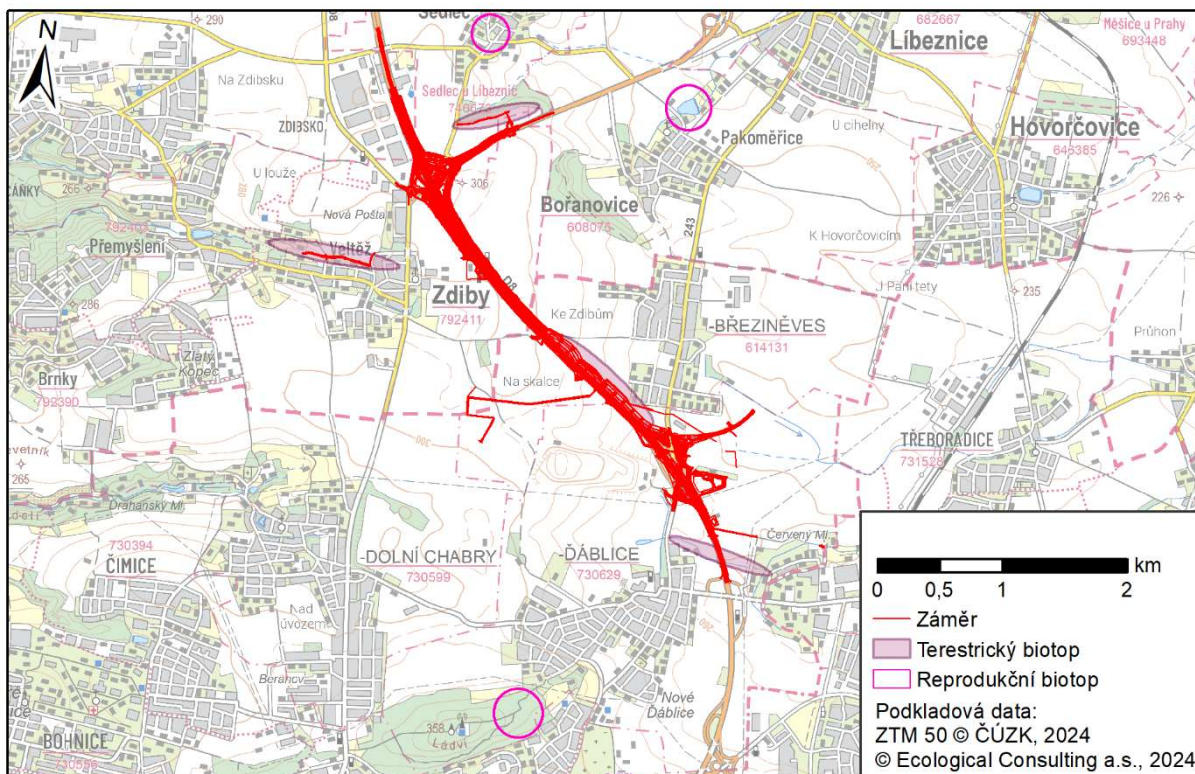
###### Bezobratlí

Ze zvláště chráněných druhů zde byl zastižen čmelák rokytový (*Bombus hypnorum*, O), čmelák zemní (*Bombus terrestris*, O) a zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*, O).

###### Obojživelníci

V místech, která budou přímo dotčena zásahem (např. Přemyšlenský potok) se vyskytují ropuchy obecné (*Bufo bufo*, O, VU). V Mratínském potoce níže po toku od křížení s dálnicí D8 se vyskytují skokani skřehotaví (*Polophylax ridibundus*, KO).

Obrázek 25 Ropucha obecná v dotčeném území



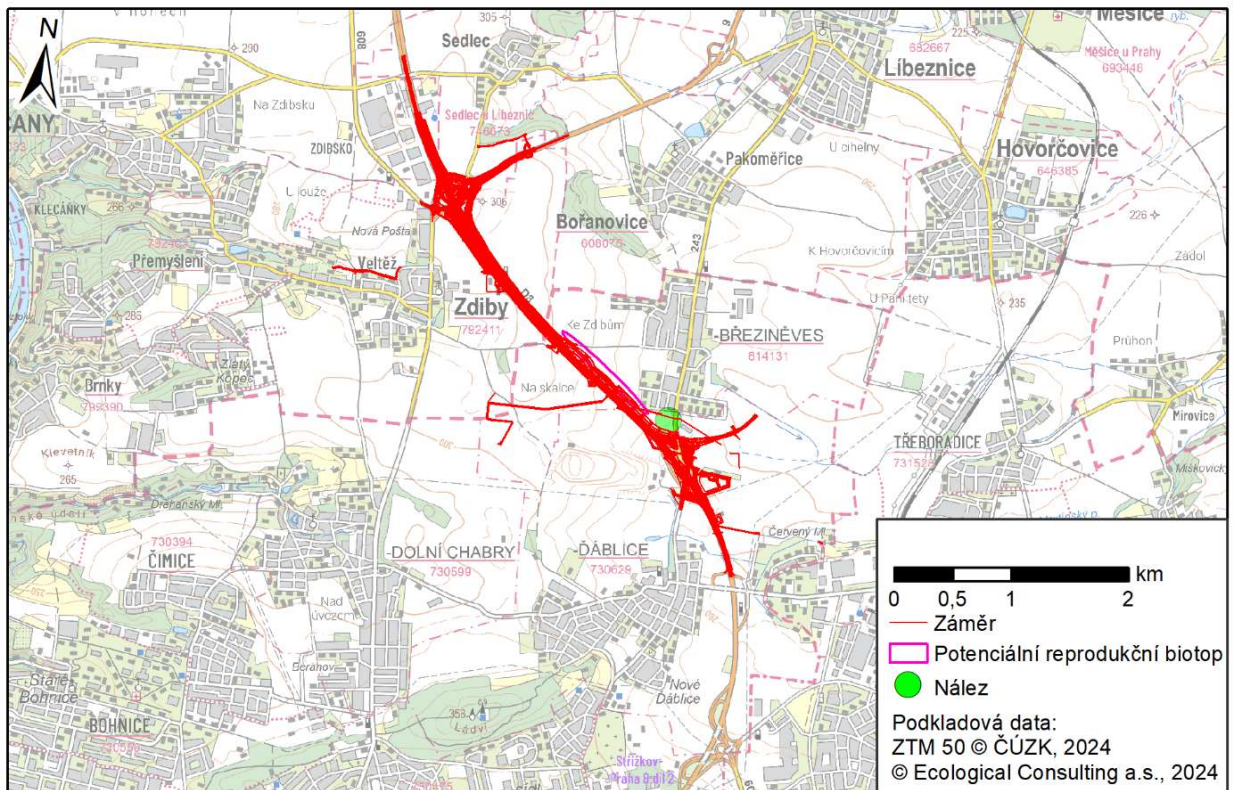
#### Plazi

V místech s řídkou nízkou vegetací, často v bezprostřední blízkosti komunikací, se ostrůvkovitě vyskytují ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, **SO, VU, IV**). V navazujících travních porostech se vyskytuje populace slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, **SO, NT**).

#### Ptáci

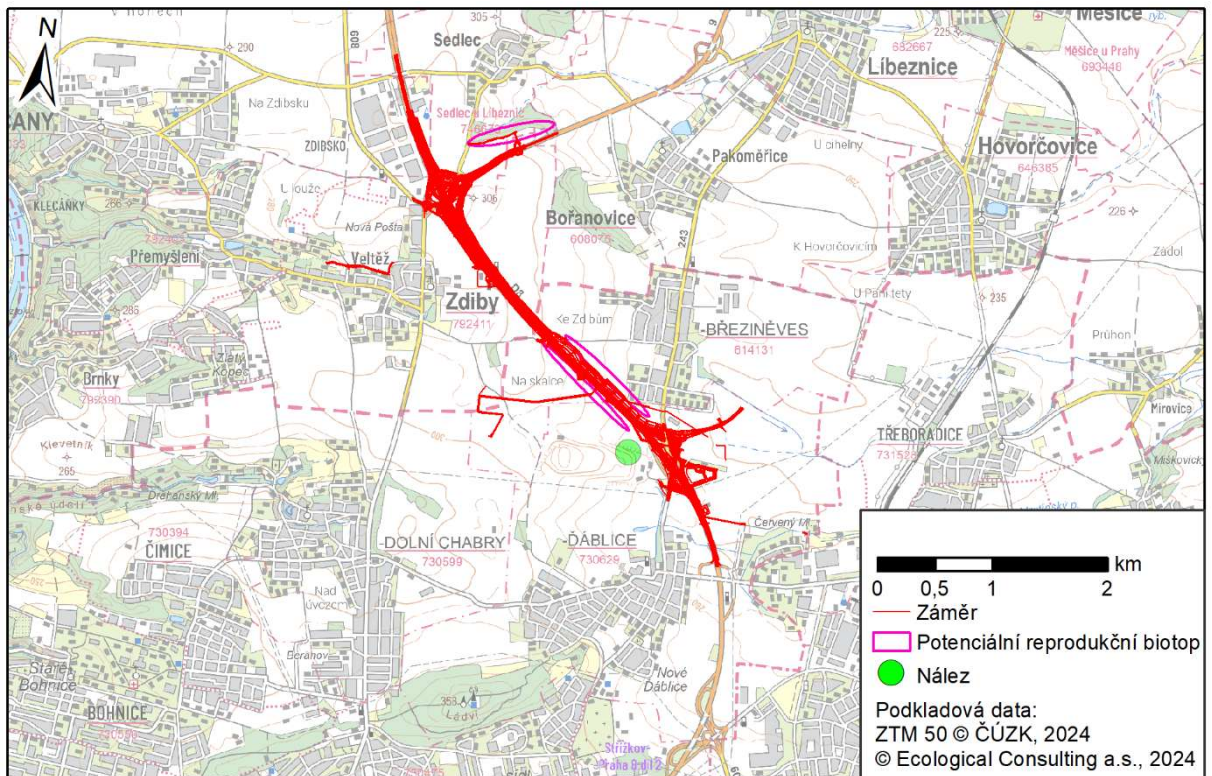
Vzhledem k malému zrnu vegetačního pokryvu lze v dotčeném území nalézt poměrně velký počet druhů ptáků. Velký podíl však tvoří ptáci, kteří mají velký okrsek a územím více méně náhodně prolétají nebo zde náhodně zastavují na tahu. V rámci dotčeného území se vyskytují některé druhy ptáků v hnízdní době a je předpoklad jejich hnízdění. Jedná se o koroptve polní (*Perdix perdix*, **O, NT**) které obývají poměrně hojně příměstské oblasti Prahy, neboť dočasně neobhospodařované plochy, extenzivní travnaté plochy, okraje silnicí a okraje areálů průmyslových, obchodních i skladových vytváří pro tento druh vhodné podmínky. Koroptve byly zastíženy na dočasně neobhospodařované ploše mezi Březiněvsí a budoucí MÚK Kostelecká, přičemž při vyrušení hledaly úkryt v pásu vegetačních výsadeb podél protihlukové zdi dálnice D8.

Obrázek 26 Koroptev polní v dotčeném území



V clonové zeleni podél bývalé skládky Dáblice bylo identifikováno v hnízdním období dle vokalizace několik samic slaviček obecných (O, LC). Přímo v dotčeném území nebyli slavičky obecní zastípeny, avšak zapojené porosty dřevin podél dálnice D8 jsou v některých partiích, zejména na ochranném valu u Březiněves, potenciálními hnízdišti tohoto druhu.

Obrázek 27 Slavičky v dotčeném území



Z ptáků na obnažených polích loví např. volavka popelavá (*Ardea cynerea*), luňák červený (*Milvus milvus*, KO) a luňák hnědý (*Milvus migrans*, KO), a to jak ptáci hnízdící v okolí, tak i ptáci na tahu.

#### Savci

Dotčený úsek dálnice D8 křížuje významnou migrační trasu netopýrů mezi jejich hnízdišti v údolí Prahy či ve vnitřní Praze a potravními biotopy v okolí Prahy. Ruderální porosty podél dálnice D8, zapojené porosty dřevin na ochranném valu Březiněves, těleso rekultivované skládky Ďáblice a plochy orné půdy ponechané ladem jsou atraktivním potravním biotopem pro netopýry. V území je možno předpokládat výskyt většího počtu druhů netopýrů, z nichž uvádíme tři druhy s větší pravděpodobností výskytu.

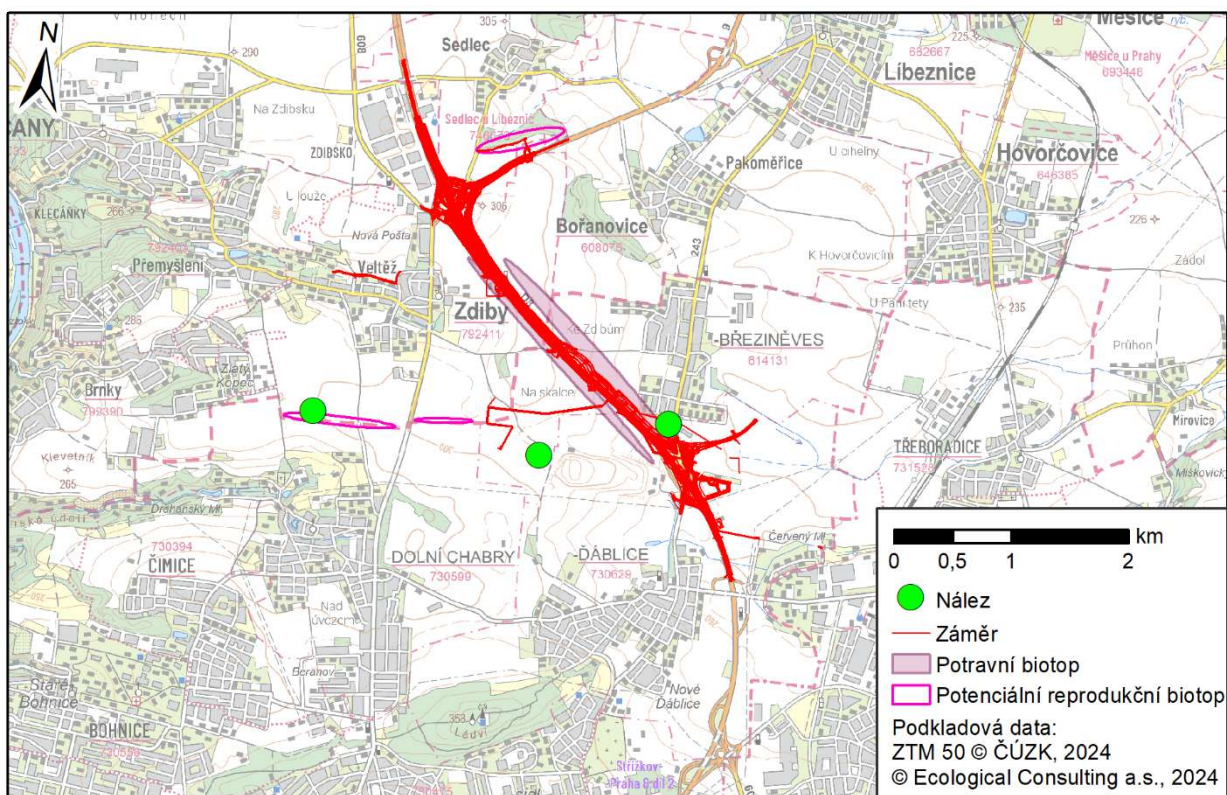
Přímo v dotčeném území se nenachází žádné potenciální stanoviště letní nebo zimní kolonie netopýrů. V blízkém okolí se však nacházejí staré stromy, vhodné pro kolonie stromových druhů netopýrů, a to v starších větrolamech mezi Zdiby a Dolním Chabry a v lesním fragmentu Amerika.

Netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*, SO, IV) využívá jako úkryty primárně štěrbin v lidských stavbách a stromech. Hojněji se vyskytuje především v údolí Vltavy, v Drahanském údolí a ve vnitřní Praze. Zaznamenán byl jeho výskyt u MÚK Březiněves.

Netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*, SO, IV) je štěrbinový druh. Nejvýznamnějším typem úkrytů jsou stromové dutiny, kde lze nalézt zejména letní kolonie (20–50 samic). Zimuje ve skalních puklinách a rovněž ve vhodných dutých stromech. V zimních úkrytech se může shromáždit i několik set jedinců. Netopýr rezavý využívá rovněž různé štěrbinovité úkryty v panelových domech – hlavně v období přeletů, ale i v zimě. Loví ve volném prostoru nad loukami a pasekami, nad korunami stromů.

Netopýr Saviův (*Hypsugo savii*, SO, IV) je štěrbinový druh. Jako úkryty mu slouží především skalní pukliny, ale také štěrbin v budovách nebo skuliny pod kůrou stromů. Potravu loví ve volném prostoru. Jedná se o druh, který se šíří teprve v poslední době. Poprvé byl zaznamenán v roce 2001 v Brně. Hojněji se vyskytuje především v údolí Vltavy, v Drahanském údolí a ve vnitřní Praze. Zaznamenán byl jeho výskyt u skládky Ďáblice.

Obrázek 28 Netopýři v dotčeném území



**Tabulka 29** Soupis chráněných druhů obratlovců zjištěných v prostoru zásahu

Český název	Latinský název	Status, poznámka
<b>Obojživelníci</b>	<b>Amphibia</b>	
Ropucha obecná	<i>Bufo bufo</i>	O, VU
Skokan skřehotavý	<i>Pelophylax ridibundus</i>	KO, NT
<b>Plazi</b>		
Ještěrka obecná	<i>Lacerta agilis</i>	SO, VU
Slepýš křehký	<i>Anguis fragilis</i>	SO, NT
<b>Ptáci</b>	<b>Aves</b>	
Mlynařík dlouhoocasý	<i>Aegithalos caudatus</i>	LC
Čečetka tmavá	<i>Acanthis cabaret</i>	NT
Volavka popelavá	<i>Ardea cinerea</i>	NT
Krkavec velký	<i>Corvus corax</i>	O; příležitostný výskyt
Vrána černá	<i>Corvus corone</i>	NT; příležitostný výskyt na tahu
Havran polní	<i>Corvus frugilegus</i>	VU; příležitostný výskyt na tahu a v zimě
Jiříčka obecná	<i>Delichon urbicum</i>	NT
Strakapoud malý	<i>Dryobates minor</i>	VU
Strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>	LC
Lejsek černohlavý	<i>Ficedula hypoleuca</i>	NT
Slavík obecný	<i>Luscinia megarhynchos</i>	O, LC
Luňák červený	<i>Milvus milvus</i>	KO, CR, příležitostný výskyt, bez biotopové vazby
Luňák hnědý	<i>Milvus migrans</i>	KO, CR, příležitostný výskyt, bez biotopové vazby
Koroptev polní	<i>Perdix perdix</i>	O, NT
Žluna šedá	<i>Picus canus</i>	VU
<b>Letouni</b>	<b>Chiroptera</b>	
Netopýr Saviův	<i>Hypsugo savii</i>	SO; v území byl zaznamenán poblíž skládky Ďáblice, šíří se zejména v Praze a v údolí Vltavy, odkud zaletuje za potravou do okolí;
Netopýr rezavý	<i>Nyctalus noctula</i>	SO, IV; loví podél tělesa dálnice, ale v dotčeném území nejsou vhodné doupné stromy
Netopýr nejmenší	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	SO; loví podél tělesa dálnice, ale v dotčeném území nejsou vhodné doupné stromy

Pozn.: **Druhy zvláště chráněné zákonem (uvedené ve vyhlášce č. 395/1992 Sb.):** O – Ohrožený druh, SO – Silně ohrožený druh, KO – Kriticky ohrožený druh. **Druhy živočichů zapsaných v červených seznamech (Chobot, Němec et al., 2017, Hejda et al. 2017):** VU – Zranitelný, NT – Téměř ohrožený.

*V oblasti hodnoceného záměru se nenachází žádné zvláště chráněné druhy rostlin. Byl pozorován výskyt 3 druhů zvláště chráněných druhů bezobratlých, 2 chráněné druhy obojživelníků, 2 chráněné druhy plazů, 5 zvláště chráněných druhů ptáků a 3 zvláště chráněné druhy savců.*

### **C.1.3. Ložiska nerostů**

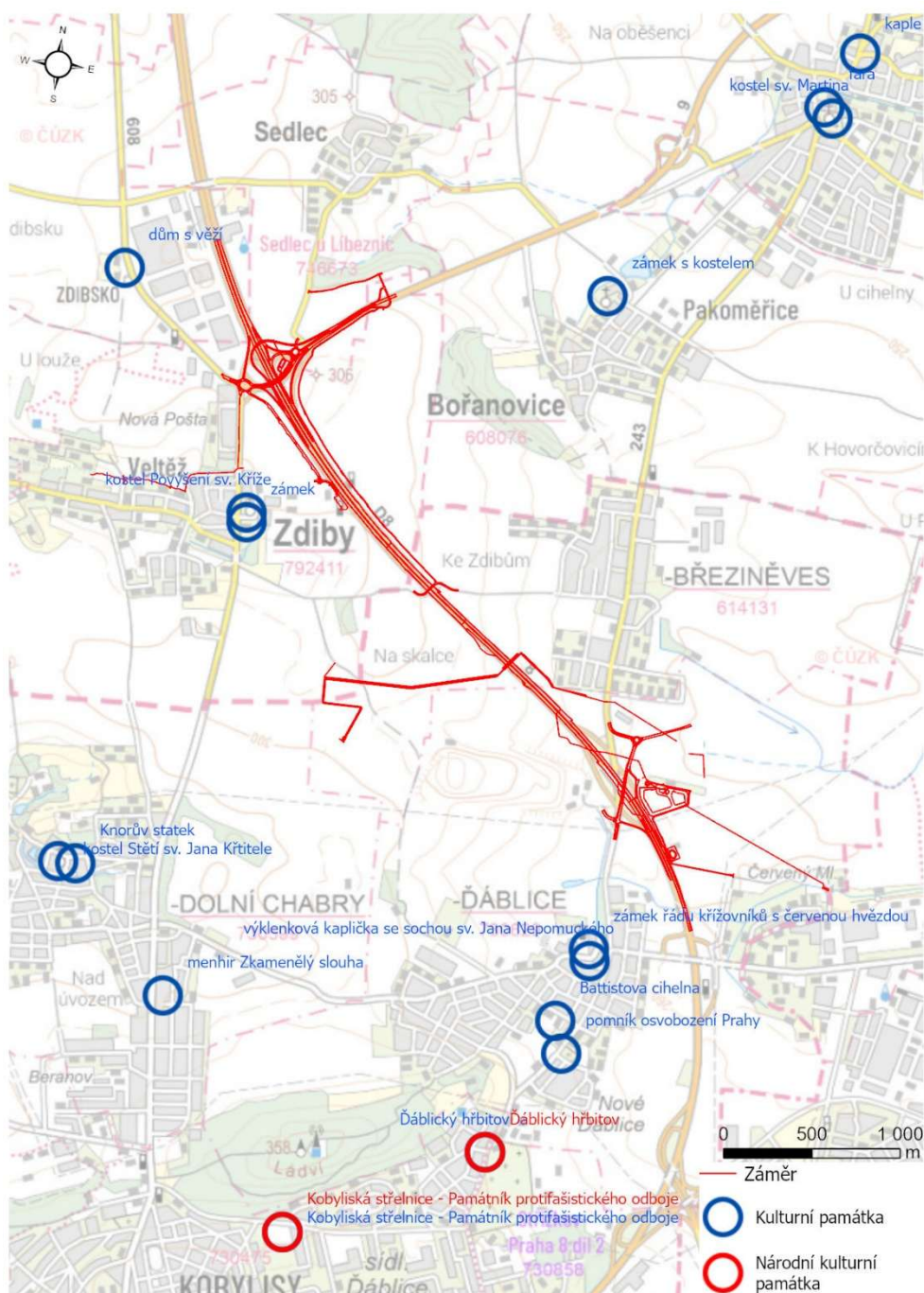
*Záměr nezasahuje do chráněného ložiskového území, jelikož se v dotčeném území nenachází.*

### **C.1.4. Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

#### **Území historického a kulturního významu**

V dotčeném území záměru se nenachází památkové rezervace nebo památková zóna ani jejich ochranné pásmo. V dotčeném území se nacházejí kulturní památky, ale záměr do žádné z nich nezasahuje.

Obrázek 29 Výskyt památek v okolí záměru



Zdroj: Národní památkový ústav, Grafická úprava: PUDIS a.s.

### Území archeologického významu

Podle stavu poznání dělíme území archeologických nálezů (ÚAN) do čtyř kategorií:

I. kategorie – území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů

II. kategorie – území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 - 100 %. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I. atd.

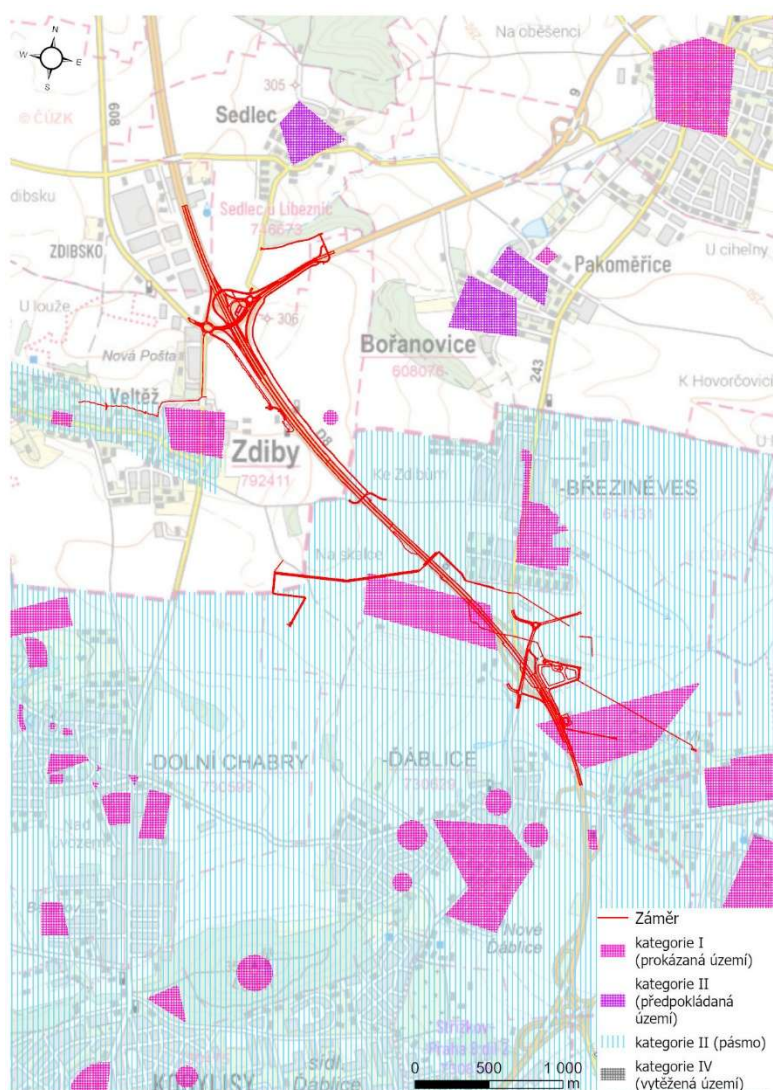
III. kategorie – území, které mohlo být osídleno či jinak využíváno člověkem, ale výskyt archeologických nálezů nebyl dosud pozitivně prokázán, pravděpodobnost výskytu je 50 %. Sem patří prakticky veškeré území české republiky, která nejsou ÚAN I, II a IV. Archeologové totiž neznají, a ani to není v jejich silách,

všechny archeologické lokality ve svém působnosti. Prakticky při každé stavbě, s výjimkou těch v ÚAN IV, může dojít k objevení nové, dosud neznámé lokality. Podle charakteru stavby a toho v jakém ÚAN se stavba nachází, volí archeolog metodu výzkumu, např. v ÚAN I obvykle předstihový plošný výzkum, v ÚAN II zjišťovací sondy před zahájením vlastní stavby, v ÚAN III výzkum formou průběžného dohledu na stavbě (viz odkaz na Archaia – výzkum). Veškerá opatření v podstatě směřují k jedinému – zajistit jednu z forem archeologického výzkumu na každé stavbě a zabránit nekontrolovanému ničení archeologických lokalit. Každá archeologická situace je totiž jedinečná a neopakovatelná a její zničení bez dokumentace nelze adekvátně nahradit.

IV. kategorie – území, kde není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (vytěžené a archeologicky zkoumané plochy).

Větší část záměru se nachází v kategorii ÚAN II. -pásmo (cca 60 %) a část v UAN kategorie I (prokázaná území – cca 20 %). Zbytek (cca 20 %) se nenachází v žádném ÚAN.

**Obrázek 30 Výskyt ÚAN nálezů v trase záměru**



*Poznámka: Prostor mezi ÚAN I je na celém území města Prahy považován za ÚAN II, ve smyslu ochranného pásma; ÚAN III není proto na území Prahy registrováno.*

*Zdroj: Národní památkový ústav, grafická úprava PUDIS a.s.*

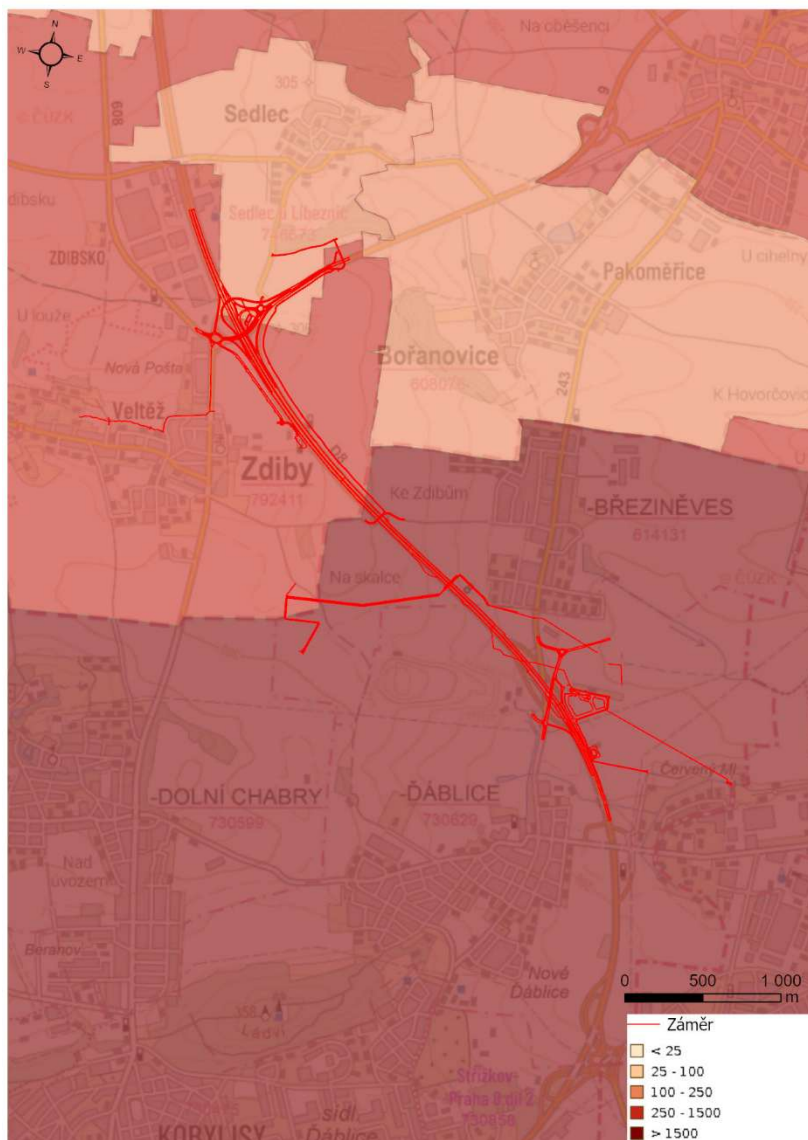
*Záměr se nenachází v památkové rezervace nebo památkové zóně ani v jejich ochranném pásmu. Nezasahuje do národních kulturních památek nebo kulturních památek. V dotčeném území se žádná z nich nevyskytuje.*

Záměr je situován do míst předpokládaných archeologických nálezů ÚAN II. st.pásma do ÚAN I. stupně.

### C.1.5. Území hustě zalidněná

Hodnocené území patří do oblasti s proměnlivou hustotou obyvatel na km<sup>2</sup> a to v severovýchodní části záměru s hustotou menší než 25 obyvatel na km<sup>2</sup>, v severozápadní s počtem 25-100 obyvatel na km<sup>2</sup> a v jižní části hustota obyvatel dosahuje hodnot 250-1 500 obyvatel na km<sup>2</sup>. detailněji obrázek níže.

Obrázek 31 Zákres záměru do výkresu hustoty zalidnění



Zdroj: <https://geoportal.gov.cz>, grafická úprava PUDIS a.s.

Záměr je situován do území s různou hustotou zalidnění od těch nejnižších hodnot až po zalidněné oblasti. Záměr se nachází v blízkosti chráněných objektů.

### C.1.6. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

V současné době je akustická situace dotčeného území záměru ovlivněna zejména silniční dopravou na dálnici D8 a místních komunikacích.

V současné době lze hodnotit imisní situaci dotčené území záměru z pohledu kvality ovzduší dle hodnot pětiletých průměrů v čtvercové síti o velikosti 1 km<sup>2</sup> jako mírně znečištěnou. Pětileté průměrné koncentrace

za uplynulé období 2019-2023 jsou v místě řešených úseků komunikací i v jejich okolí pro všechny sledované znečišťující látky pod úrovní příslušných imisních limitů.

V ostatních složkách životního prostředí nebyla s dostupných informací zjištěna zátěž nad únosnou míru.

*Záměr je situovaný do území s plněnými imisními limity sledované látky.*

### C.1.7. Staré ekologické zátěže

Za starou ekologickou zátěž považujeme závažnou kontaminaci horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti (zejména se jedná např. o ropné látky, pesticidy, PCB, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod.). Zjištěnou kontaminaci můžeme považovat za starou ekologickou zátěž pouze v případě, že původce kontaminace neexistuje nebo není znám.

Záměr se nenachází v plochách evidovaných starých ekologických zátěží.

**Obrázek 32** Výskyt starých ekologických zátěží



Zdroj: SEKM, Grafická úprava: PUDIS a.s.

*Záměr se nenachází v evidované ploše staré ekologické zátěže.*

### **C.1.8. Extrémní poměry v dotčeném území**

Z environmentálních charakteristik, které si vyžadují pozornost a lze je označit za extrémní s ohledem na běžné poměry na území České republiky lze označit výskyt poddolovaných území, záplavová území, svahové nestability a např. podzemní zásobník plynu.

V území v jeho jižní části se nachází zátopové území Mratínského potoka. Žádný další z výše uvedených jevů se v dotčeném území záměru nenachází.

*Ani jedna z částí záměru se nenachází v území s extrémními poměry.*

### **C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší (např. stav kvality ovzduší), vody (např. hydromorfologické poměry v území a jejich změny, množství a jakost vod atd.), půdy (např. podíl nezastavěných ploch, podíl zemědělské a lesní půdy a jejich stav, stav erozního ohrožení a degradace půd, zábor půdy, eroze, utužování a zakrývání), přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti (např. stav a rozmanitost fauny, flóry, společenstev, ekosystémů), klimatu (např. dopady spojené se změnou klimatu, zranitelnost území vůči projevům změny klimatu), obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

*V této kapitole uvádíme charakteristiku současného stavu složek životního prostředí, které by mohly být významně ovlivněny.*

#### **C.2.1. Stav kvality ovzduší**

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou dokumentace – H.2 a byla podkladem pro zpracování této kapitoly. R

##### **Imisní charakteristika území**

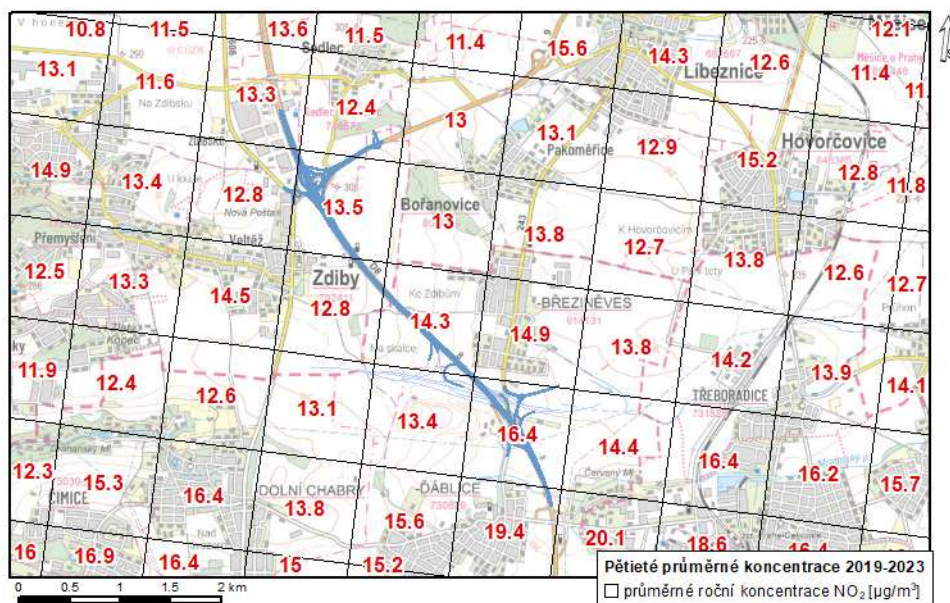
Hodnocení stávajícího imisního zatížení dotčeného území bylo provedeno v souladu s § 11 zákona č. 201/2012 Sb. na základě map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací. Toto vyhodnocení bylo doplněno o údaje z měření Automatizovaného imisního monitoringu prováděného Českým hydrometeorologickým ústavem.

##### **Vymezení území se zhoršenou kvalitou ovzduší – pětileté průměrné koncentrace**

Stávající imisní zatížení dotčeného území bylo vyhodnoceno na základě § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb.: „K posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů podle odstavce 5, se použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup.“ Mapy klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací v předemné lokalitě jsou pro jednotlivé znečišťující látky uvedené na obrázcích níže.

Průměrné roční koncentrace škodliviny NO<sub>2</sub> v předemné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za období 2019-2023, jsou uvedeny na obrázku níže. Takto stanovené koncentrace jsou v místě úseků komunikací řešených záměrem na úrovni 12,8-19,4 µg/m<sup>3</sup>, tedy na úrovni do cca 49 % imisního limitu 40 µg/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou pětileté průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> na úrovni do 13,5 µg/m<sup>3</sup> (cca 34 % imisního limitu). Pro maximální hodinové koncentrace nejsou hodnoty tímto způsobem stanoveny.

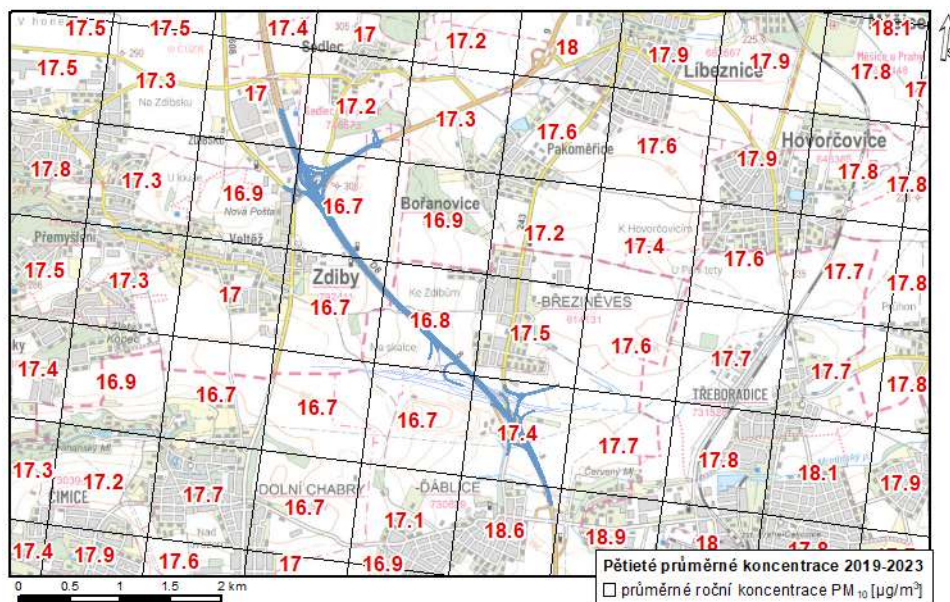
Obrázek 33 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

Průměrné roční koncentrace škodliviny PM<sub>10</sub> v předemtné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za období 2019-2023, jsou uvedeny na obrázku níže. Takto stanovené koncentrace jsou v místě úseků komunikací řešených záměrem na úrovni 16,7-18,6 µg/m<sup>3</sup>, tedy na úrovni do cca 47 % imisního limitu 40 µg/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou pětileté průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> na úrovni do 16,9 µg/m<sup>3</sup> (cca 42 % imisního limitu). V oblasti MÚK Zdiby jsou pětileté průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> na úrovni do 16,9 µg/m<sup>3</sup> (cca 42 % imisního limitu).

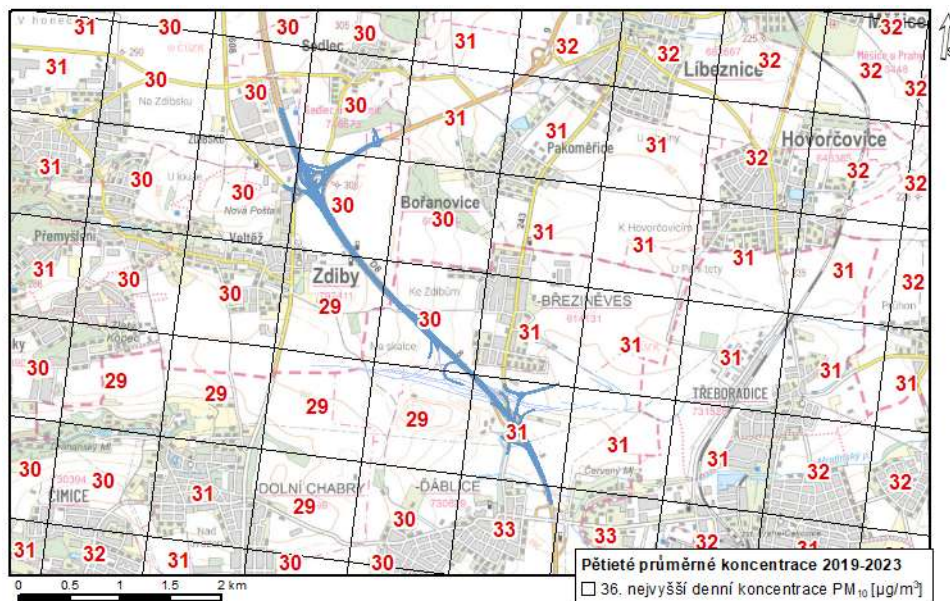
Obrázek 34 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub>



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

36. nejvyšší vypočtená průměrná denní koncentrace PM<sub>10</sub> by vzhledem k imisnímu limitu měla dosahovat hodnot nejvýše 50 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší 36. vypočtená průměrná denní koncentrace PM<sub>10</sub> dosahuje v místě úseků komunikací posuzovaného záměru úrovně 29-33 µg/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou 36. nejvyšší denní koncentrace PM<sub>10</sub> na úrovni 30 µg/m<sup>3</sup>.

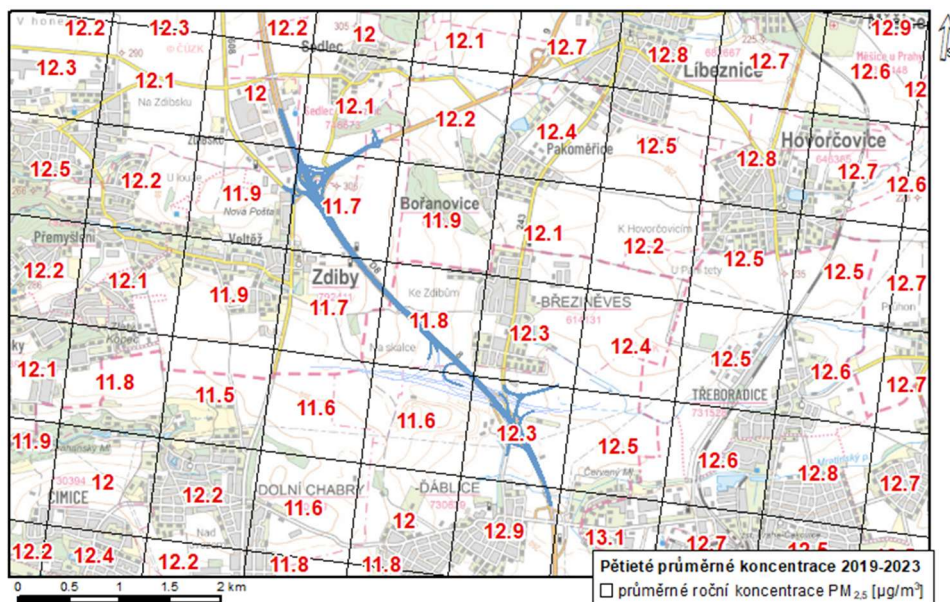
Obrázek 35 Pětileté průměry 2019-2023, 36. nejvyšší denní koncentrace PM<sub>10</sub>



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

Průměrné roční koncentrace škodliviny PM<sub>2,5</sub> v předmětné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za období 2019-2023, jsou uvedeny na obrázku níže. Takto stanovené koncentrace jsou v místě trasy komunikací posuzovaného záměru na úrovni 16,7–18,6 µg/m<sup>3</sup>, tedy na úrovni do cca 93 % imisního limitu 20 µg/m<sup>3</sup>, který je v platnosti od 1.1.2020. Do 31.12.2019 byl imisní limit pro průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> 25 µg/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou pětileté průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> na úrovni do 11,9 µg/m<sup>3</sup> (cca 60 % imisního limitu).

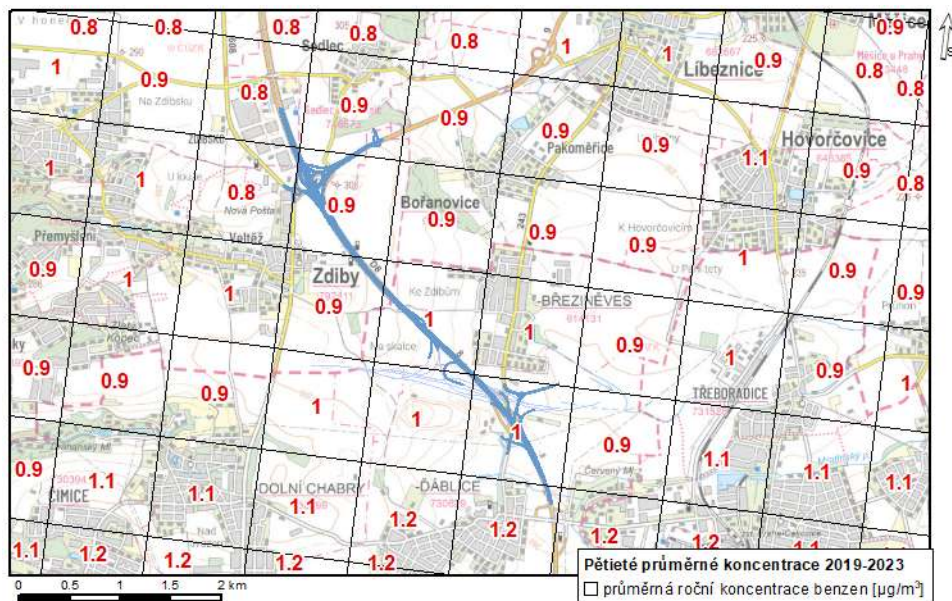
Obrázek 36 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub>



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

Průměrné roční koncentrace škodliviny benzen v předmětné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za období 2019-2023, jsou uvedeny na obrázku níže. Takto stanovené koncentrace jsou v místě trasy komunikací posuzovaného záměru na úrovni 0,8–1,2 µg/m<sup>3</sup>, tedy na úrovni do 24 % imisního limitu 5 µg/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou pětileté průměrné roční koncentrace benzenu na úrovni do 0,9 µg/m<sup>3</sup> (18 % imisního limitu).

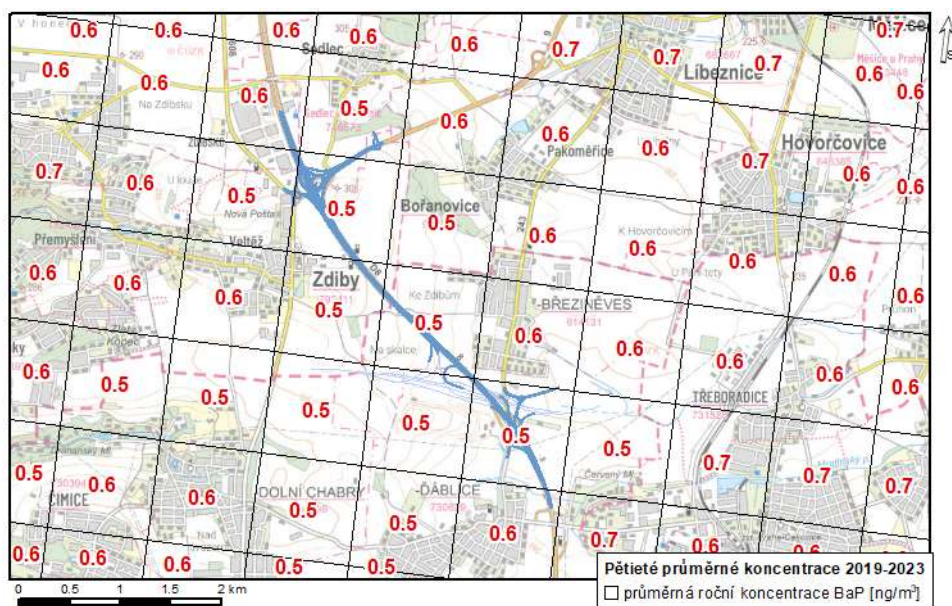
Obrázek 37 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace benzenu



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

Průměrné roční koncentrace škodliviny BaP v předemné lokalitě, vypočtené jako 5-letý průměr za období 2019-2023, jsou uvedeny na obrázku níže. Takto stanovené koncentrace jsou v místě trasy komunikací posuzovaného záměru na úrovni 0,5-0,6 ng/m<sup>3</sup>, tedy na úrovni do 60 % imisního limitu 1 ng/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou pětileté průměrné roční koncentrace BaP na úrovni 0,5 ng/m<sup>3</sup> (50 % imisního limitu).

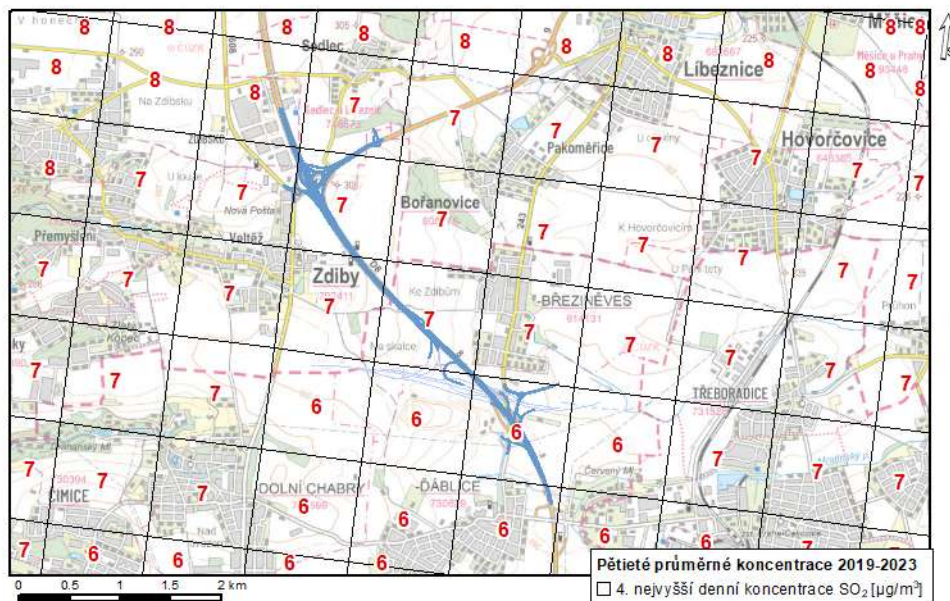
Obrázek 38 Pětileté průměry 2019-2023, průměrné roční koncentrace BaP



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

4. nejvyšší vypočtená denní koncentrace SO<sub>2</sub> by vzhledem k imisnímu limitu měla dosahovat hodnot nejvýše 125 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší 4. vypočtená průměrná denní koncentrace SO<sub>2</sub> dosahuje v místě trasy komunikací posuzovaného záměru hodnot na úrovni 6-8 µg/m<sup>3</sup>. V oblasti MÚK Zdiby jsou 4. nejvyšší denní koncentrace SO<sub>2</sub> na úrovni 7 µg/m<sup>3</sup>.

Obrázek 39 Pětileté průměry 2019-2023, 4. nejvyšší denní koncentrace SO<sub>2</sub>

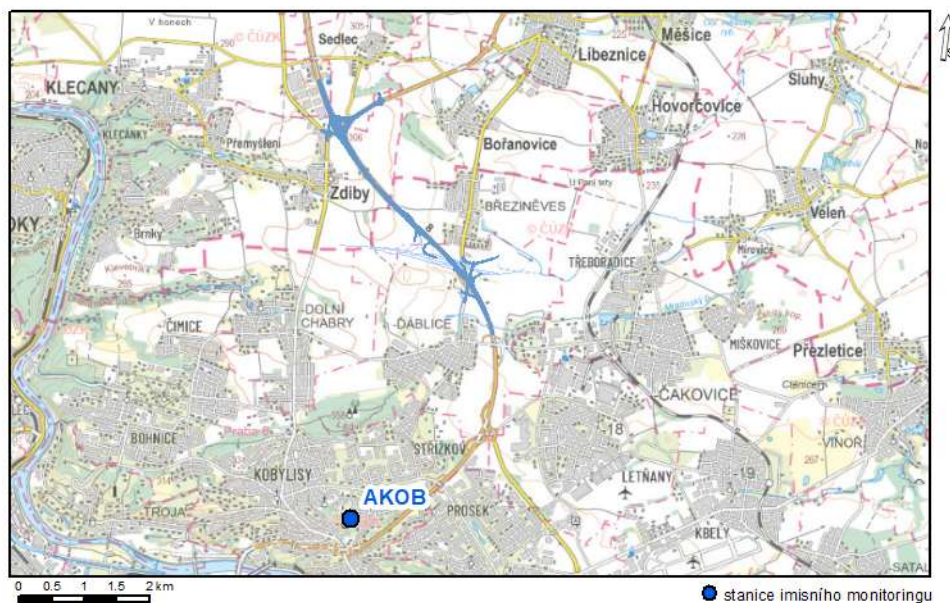


Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

#### Imisní zatížení škodlivinami na základě dat automatizovaného imisního monitoringu

Nejbližší měřicí stanici imisního monitoringu k oblasti MÚK Zdiby je měřicí stanice Praha 8 – Kobylisy (kód stanice AKOB). Dle klasifikace Eol je měřicí stanice Praha 8 – Kobylisy charakterizovaná jako pozaďová, typ zóny předměstská, charakteristika zóny obytná s reprezentativností dat okrskového měřítka. Stanice AKOB je umístěna u areálu AV ČR asi 500 m od hlavní komunikace. V okolí stanice se nachází částečně zastavěné a částečně nezastavěné plochy, typické pro okrajové části obcí. Stanice leží ve vrcholové poloze ve značně svažitém terénu (nad 10%). Správcem lokality je ČHMÚ, stanice je v provozu od r. 1991. V současnosti je na stanici provozován automatizovaný měřicí program s cílem využití při operativním řízení a regulaci (SVRS). Imisní koncentrace naměřené na stanici Praha 8 – Kobylisy v letech 2019-2023 jsou uvedeny v tabulce níže. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací. Vzdálenost stanice AKOB od MÚK Zdiby je cca 6 km, od MÚK Ďábelská cca 4 km.

Obrázek 40 Umístění nejbližších stanic AIM



Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

**Tabulka 30 Naměřené hodnoty na měřicí stanici Praha 8 - Kobylisy (kód stanice AKOB) v letech 2019-2023**

	2019	2020	2021	2022	2023	limit	průměr	medián
NO <sub>2</sub> – průměrná roční koncentrace [µg/m <sup>3</sup> ]	20,3	17,3	18,1	16,9	15,8	40	17,7	17,3
NO <sub>2</sub> – maximální hod. koncentrace [µg/m <sup>3</sup> ]	95,6	75,0	96,4	81,9	92,2	200	88,2	92,2
NO <sub>2</sub> – četnost překroč. hod. konc. [hod/rok]	0	0	0	0	0	18	0	0
NO <sub>2</sub> – 19. nejvyšší hod. konc. [µg/m <sup>3</sup> ]	80,9	64,3	77,1	67,9	63,5	200	70,7	67,9
PM <sub>10</sub> – průměrná roční koncentrace [µg/m <sup>3</sup> ]	19,6	17,6	17,4	17,6	15,3	40	17,5	17,6
PM <sub>10</sub> – maximální den. koncentrace [µg/m <sup>3</sup> ]	83,5	61,3	82,5	60,3	51,3	50	67,8	61,3
PM <sub>10</sub> – četnost překroč. den. konc. [den/rok]	10	5	6	2	1	35	5	5
PM <sub>10</sub> – 36. nejvyšší den. konc. [µg/m <sup>3</sup> ]	34,0	31,7	31,0	31,1	25,5	50	30,7	31,1

Zdroj: <http://portal.chmi.cz/>

V místě řešeného záměru i v jeho širším okolí jsou u sledovaných škodlivin pětileté průměrné koncentrace za období let 2019-2023 v celém dotčeném území pod úrovní příslušných imisních limitů.

## C.2.2. Stav akustické situace

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována akustická studie, která je přílohou dokumentace – H.3 a byla podkladem pro zpracování této kapitoly.

**Tabulka 31 Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny hluku L<sub>Aeq,T</sub> v současnosti (rok 2019)**

VB	Adresa	Výška nad terénem	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A	
			L <sub>Aeq,T</sub> [dB]	
			Rok 2019	
		[m]	T = 16 h	T = 8 h
1	K Březiněvsi 419/17	1,5	49,2	44,6
2	Na Fabiánce 145/8	5,0	51,7	47,1
3	Na Fabiánce 163/14	5,0	52,4	48,1
4	Na Fabiánce 163/14	5,0	50,3	46,2
5	Zdíbská 251	4,5	31,7	22,3
6	Okružní 286	5,0	49,7	40,9
7	J. Kámena 61	6,0	55,2	49,7
8	J. Kámena 37	3,0	53,8	48,9
9	J. Kámena 93	5,0	55,2	49,6
10*	Za Kostelem XY	11,0	-	-
11*	Za Kostelem XZ	11,0	-	-
12	Hlavní 16	3,0	44,2	38,2
13	Hlavní 160	3,0	49,0	42,3
14	Sedlec 135	6,0	55,9	49,1

Legenda: **červeně** označená vypočtená hodnota L<sub>Aeq,T</sub> překračuje příslušný hygienický limit

Vysv.:\*VB10-11 - Objekty nejsou zatím zaneseny do katastru nemovitostí a není tedy zřejmé, zda se jedná o chráněných venkovní prostor staveb či nikoli. Není tedy zřejmé, zda a pokud ano, který bude pro ně stanoven hygienický limit. (podrobněji viz Akustické studie)

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2019 v denní době pohybují pro L<sub>Aeq,16 h</sub> v rozmezí 31,7 – 55,9 dB (limit 68 dB) a v noční době se pohybují pro L<sub>Aeq,8 h</sub> v rozmezí 22,3 – 49,7 dB (limit 59 dB).

K překročení HL pro den ani noc ze silniční dopravy nedochází.

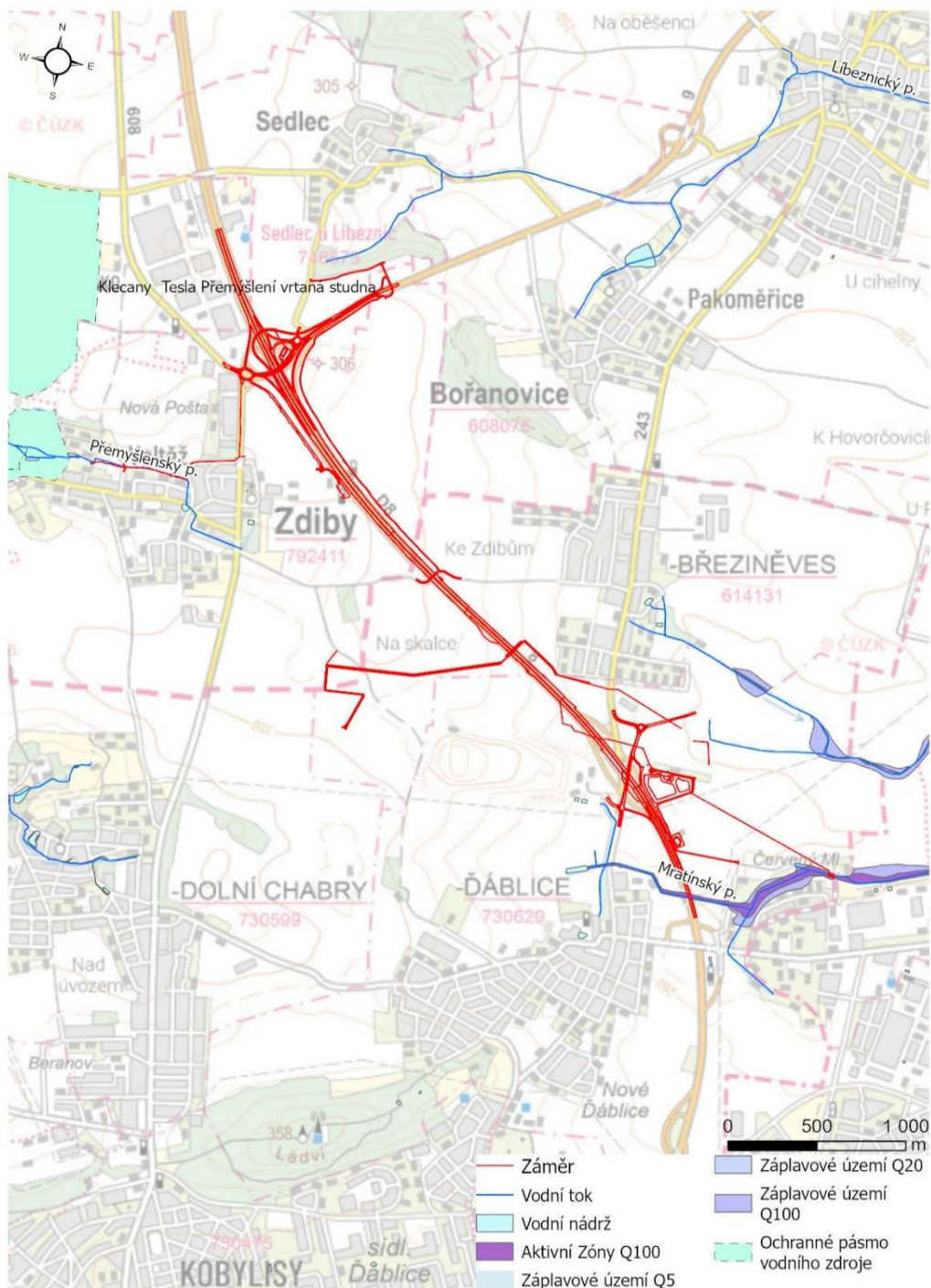
Z vypočtených hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území v roce 2019 vyplývá, že je v blízkosti komunikace D8 hygienický limit v denní době ani v noční době plněn.

## C.2.3. Voda

### C.2.3.1 Povrchová voda

#### Vodní útvary povrchových vod

Obrázek 41 Vodní útvary povrchových vod



Zdroj: HEIS, Grafická úprava: PUDIS a.s.

## Vodní toky

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) podle § 28 z. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodního zdroje (§ 30). Záměr nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody (hlava V) z.č. 163/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Stavba nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody.

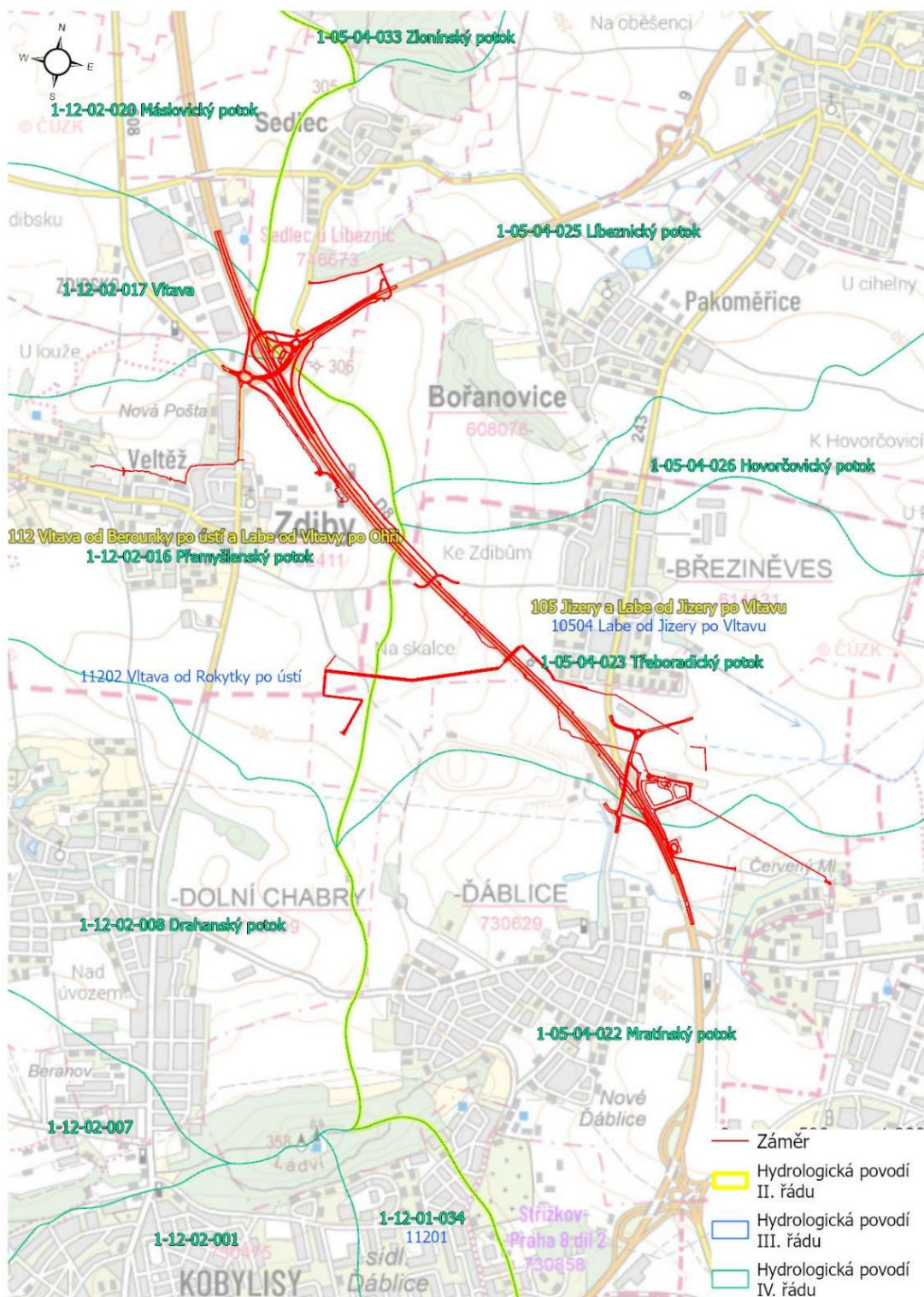
Záměr se nachází na rozhraní dvou povodí – Labe a Vltavy. V současné době jsou srážkové vody z Prosecké radiály a křižovatky MÚK Zdiby odváděny v převážném rozsahu do DUN Ďáblice a dále do Mratínského potoka. Nově budou odváděny i do Přemyšlenského potoka. Jen velmi malá část srážkových vod odtéká na východ do Líbeznického potoka a na sever do Máslovického potoka.

Dle Vyhlášky MZ 393/2010 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do:

Oblasti povodí Labe (Dolní Vltava, Horní a střední Labe) a spadá do hydrogeologických povodí 4. řádu:

- 1-12-02-020 Máslovický potok
- 1-12-02-016 Přemyšlenský potok
- 1-05-04-25 Líbeznický potok
- 1-05-04-022 Mratínský potok

Obrázek 42 Zákres záměru do mapy povodí



V následující tabulce jsou označeny toky, do kterých bude vyústěné odvodnění dálnice (odvádějící vody z komunikací) a ostatní toky, do kterých budou odváděny neznečištěné srážkové vody z příkopů jak z okolí komunikace, tak patních příkopů atd.)

**Tabulka 32 Seznam vodotečí, které jsou využity jako recipienty**

Vodoteč	Hydrologické číslo povodí	Povodí
Máslovický potok	1-12-02-020	povodí DUN D8
Přemyšlenský potok	1-12-02-0160	povodí DUN a RN Zdiby
Líbeznický potok	1-05-04-0250	Povodí I/9
Mratínský potok	1-05-04-022	povodí DUN a RN Ďáblice povodí DUN Prosek II

K přímému vypouštění srážkových vod z odvodňovacího systému komunikací záměru bude do Mratínského potoka a do Přemyšlenského potoka. do Máslovického resp. Líbeznického potoka bude vody vedeny přes odvodňovací systém dálnice D8 resp. komunikace I/9.

### Vodní nádrže

Záměr není v kontaktu s vodními zdroji ani jejich ochranným pásmem. Výskyt studen se bude zjišťovat v další fázi projektové dokumentace při provedení předběžného geotechnického průzkumu.

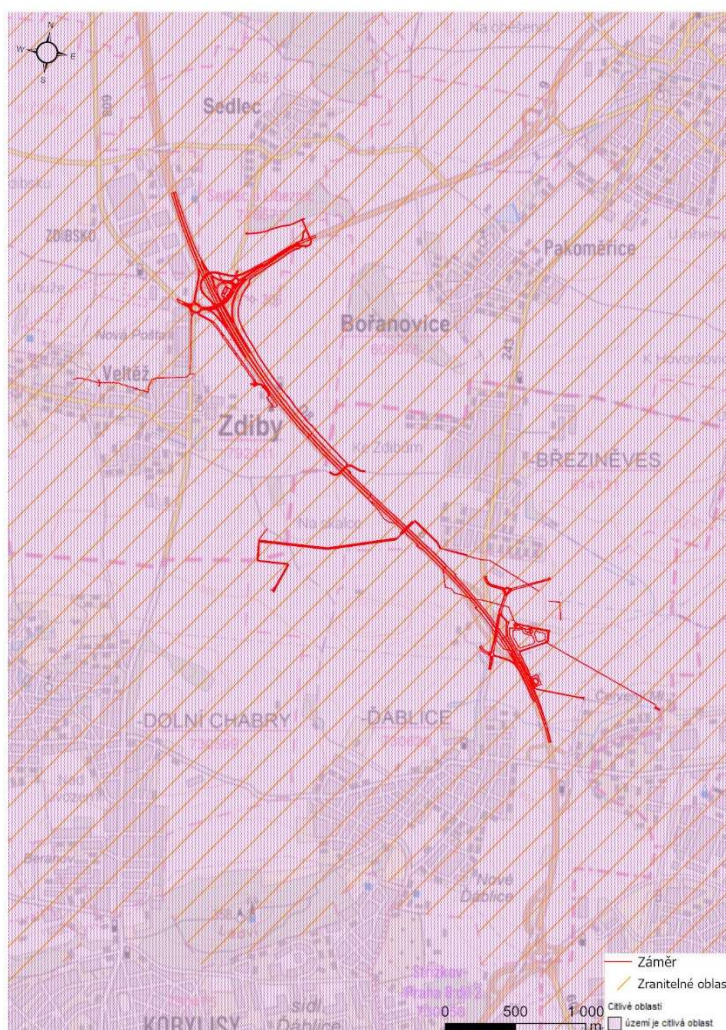
### Zranitelné a citlivé oblasti

Celé území záměru spadá do oblasti vymezené dle §32 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi citlivé oblasti a dle §33 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi zranitelné oblasti (zranitelné oblasti Zdiby). Vymezení uvedených oblastí je provedeno na základě identifikace povrchových a podzemních vod znečištěných nebo ohrožených zejména ze zemědělských zdrojů. Příslušnost území k těmto oblastem nevykazuje žádnou vazbu se záměrem MÚK Zdiby a v dokumentaci EIA je zmíněna spíše pro celkovou ilustraci současné úrovně kvalitativních vlastností vody v širším dotčeném území.

### Záplavová území

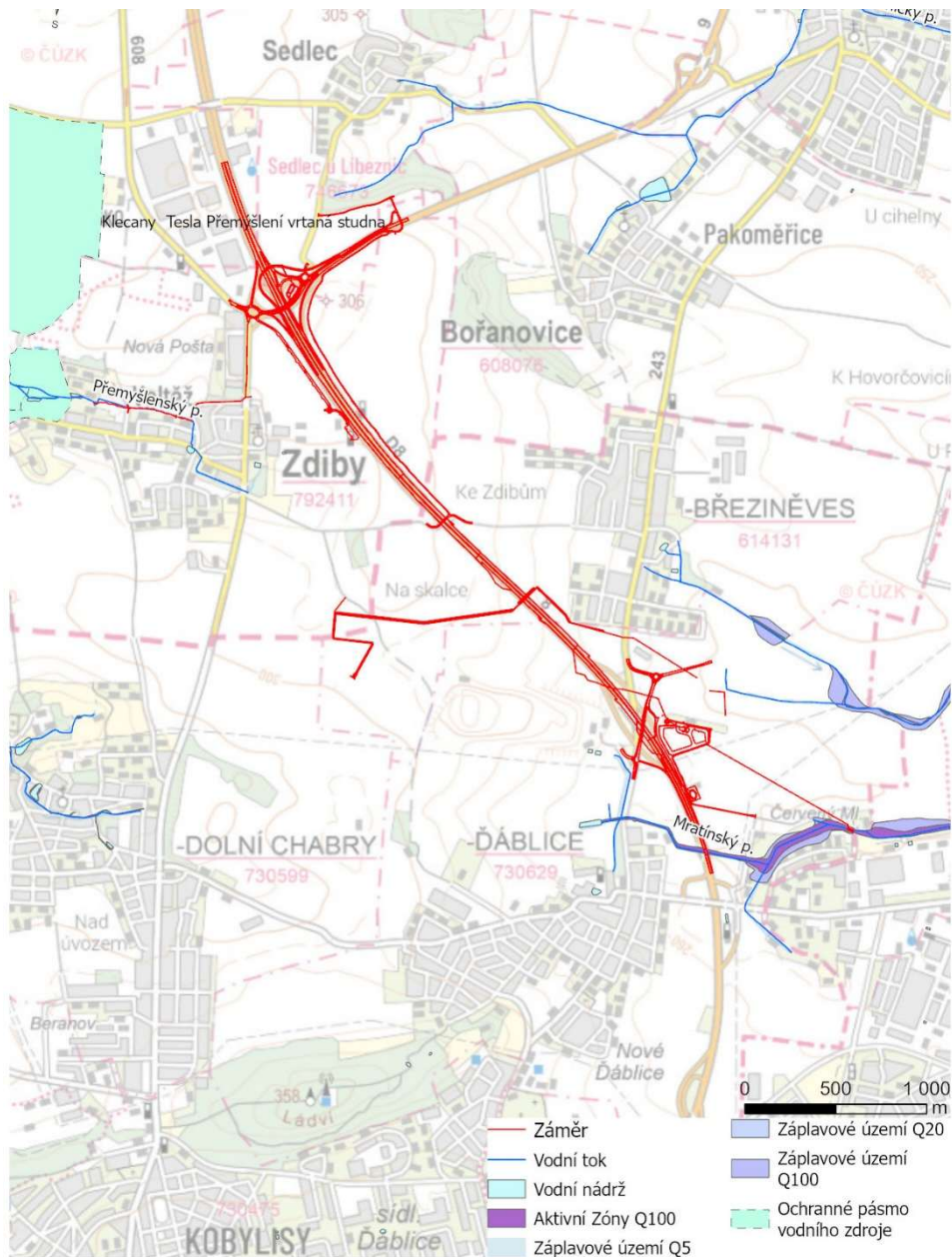
Záměr zasahuje záplavové území Mratínského potoka, který má stanovené záplavové území pro Q5, Q20, Q100 i aktivní zónu záplavového území, střet je jak v místě křížení Prosecké radiály s Mratínským potokem, tak i v místě navrženého vyústění odtoku z DUN a RN Ďáblice.

**Obrázek 43 Zákres záměru do mapy zranitelných oblastí**



Zdroj: HEIS VÚV, Grafická úprava: PUDIS a.s.

Obrázek 44 Zákres záměru do záplavových území



Zdroj: HEIS VÚV, Grafická úprava: PUDIS a.s.

### Meliorace

Podle dostupných podkladů záměry nekříží stávající meliorační systémy.

Pokud by měly být stavbou přerušeny, tak budou v dalším stupni navrženy a při realizaci provedeny opatření pro podchycení a odvedení melioračních vod a zajištění funkčnosti nezasažených částí melioračního systému.

### Kvalita povrchové vody

Tabulka 33 Základní klasifikace kvality vody v tocích dle ČSN 75 7221 v období 2021 - 2022 Mratínský potok

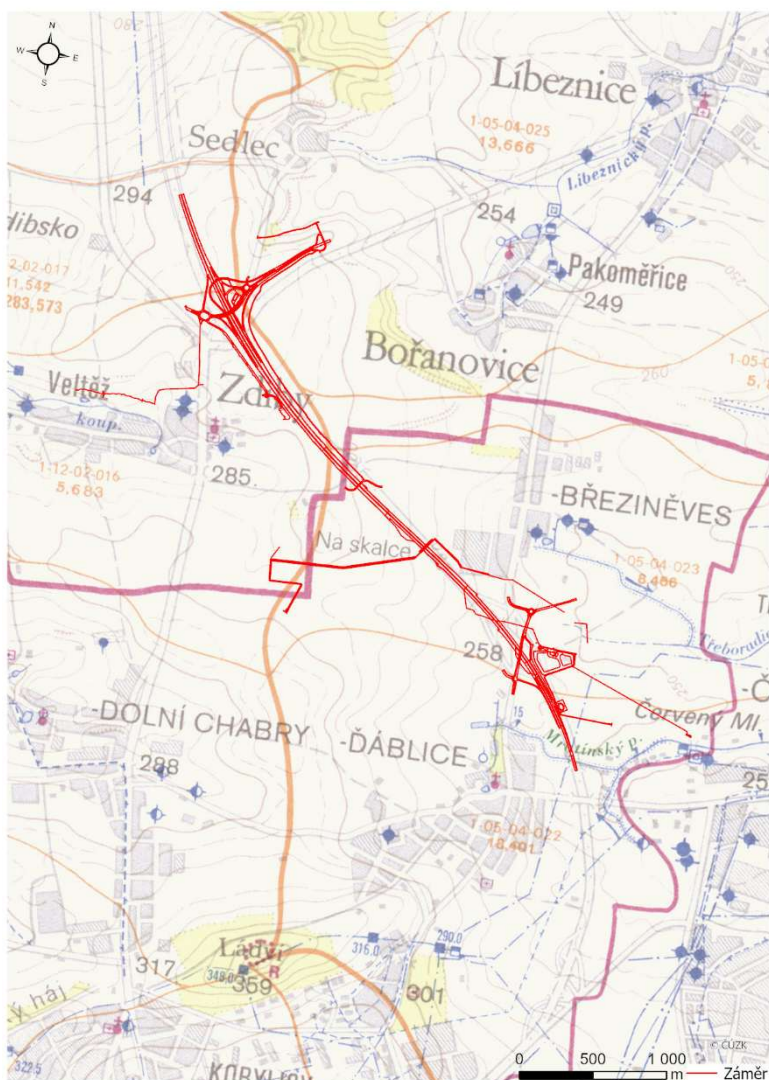
Ukazatel			bentos	BSK <sub>5</sub>	CHSK <sub>Cr</sub>	N-NH <sub>4</sub> <sup>+</sup>	N-NO <sub>3</sub> <sup>-</sup>	P <sub>calc.</sub>	výsledná
Název toku	Název profilu	říční km	tř. kval.	tř. kval.	tř. kval.	tř. kval.	tř. kval.	tř. kval.	kvalita
Mratínský potok	Kostelec nad L.	0,240	III	III	III	III	IV	V	V

ukazatel	jednotka	třída				
		I	II	III	IV	V
teplota	°C	-	-	-	-	-
pH	-	-	-	-	-	-
vodivost	mS/m	< 40	< 70	< 110	< 160	? 160
NL	mg/l	< 20	< 40	< 60	< 100	? 100
O <sub>2</sub>	mg/l	> 7,5	> 6,5	> 5	> 3	? 3
BSK <sub>5</sub>	mg/l	< 2	< 4	< 8	< 15	? 15
CHSK <sub>c</sub>	mg/l	< 15	< 25	< 45	< 60	? 60
TOC	mg/l	< 7	< 10	< 16	< 20	? 20
N - NH <sub>4</sub>	mg/l	< 0,3	< 0,7	< 2	< 4	? 4
N - NO <sub>3</sub>	mg/l	< 3	< 6	< 10	< 13	? 13
P <sub>ca,k</sub>	mg/l	< 0,05	< 0,15	< 0,4	< 1	? 1
Cl	mg/l	< 100	< 200	< 300	< 450	? 450
SO <sub>4</sub> <sup>2-</sup>	mg/l	< 80	< 150	< 250	< 400	? 400
Mn	mg/l	< 0,1	< 0,3	< 0,5	< 0,8	? 0,8
Fe	mg/l	< 0,5	< 1	< 2	< 3	? 3
Ca	mg/l	< 150	< 200	< 300	< 400	? 400
Mg	mg/l	< 50	< 100	< 200	< 300	? 300
F coli	KTJ/ml	< 40	< 100	< 500	< 1000	? 1000

Zdroj: Zpráva o hodnocení jakosti povrchových vod v územní působnosti Povodí Labe, státní podnik za rok 2022

Vliv provozu odvodňovacího systému dálnice D8 na Máslovický potok je podrobně posouzen v rámci procesu EIA D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění (kód záměru MZP527, vliv provozu odvodňovacího systému na Líbeznický potok je podrobně posuzován v rámci záměru I/9 Líbeznice-Zdiby, protože posouzení vlivů na tyto recipienty není součástí této Dokumentace nejsou zde ani uváděny další podrobnější informace o těchto recipientech.

Obrázek 45 Zákres záměru do vodohospodářské mapy



Zdroj: HEIS, Grafická úprava: PUDIS a.s.

Zdroj: <http://www.dibavod.cz/>, Grafická úprava PUDIS a.s.

*Záměry nezasahují do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Celé území záměru spadá do citlivé oblasti i zranitelné oblasti. Záměr se v jižní části nachází v záplavovém území. Kvalita ve vodním toku Mratínský potok je v třídě hodnoty V. Záměr zasahuje do 2 vodních toků (do dalších 2 vodních toků je přes stávající odvodňovací systémy komunikací svedena dešťová voda). Záměr nekříží meliorační systémy.*

### C.2.3.2 Podzemní voda

Podrobný popis podzemních vod v území je uveden v kap. C.1.1. – Hydrologické poměry

### C.2.3.3 Stávající odvodňovací systémy komunikací

#### Odvodnění Prosecké radiály

Odvodnění komunikace je řešeno příkopy vedenými po obou stranách komunikace s opevněním dna betonovými žlabovkami. Z příkopů je voda odváděna do středové kanalizace přes horské vpusti umístěné v příkopech.

V prostoru MÚK Zdiby je odvodnění křižovatky řešeno pomocí příkopů a kanalizací, které jsou zaústěny do čerpací stanice. Z této čerpací stanice jsou vody přečerpávány do středové kanalizace v Prosecké radiále, která je v profilech DN 500+DN 1000.

V křižovatce MÚK Březiněves je středová kanalizace doplněna druhou podružnou kanalizací DN 300+600, která odvodňuje podjezd komunikace do Březiněvsi, protože z výškových důvodů nebylo možno využít středovou kanalizaci.

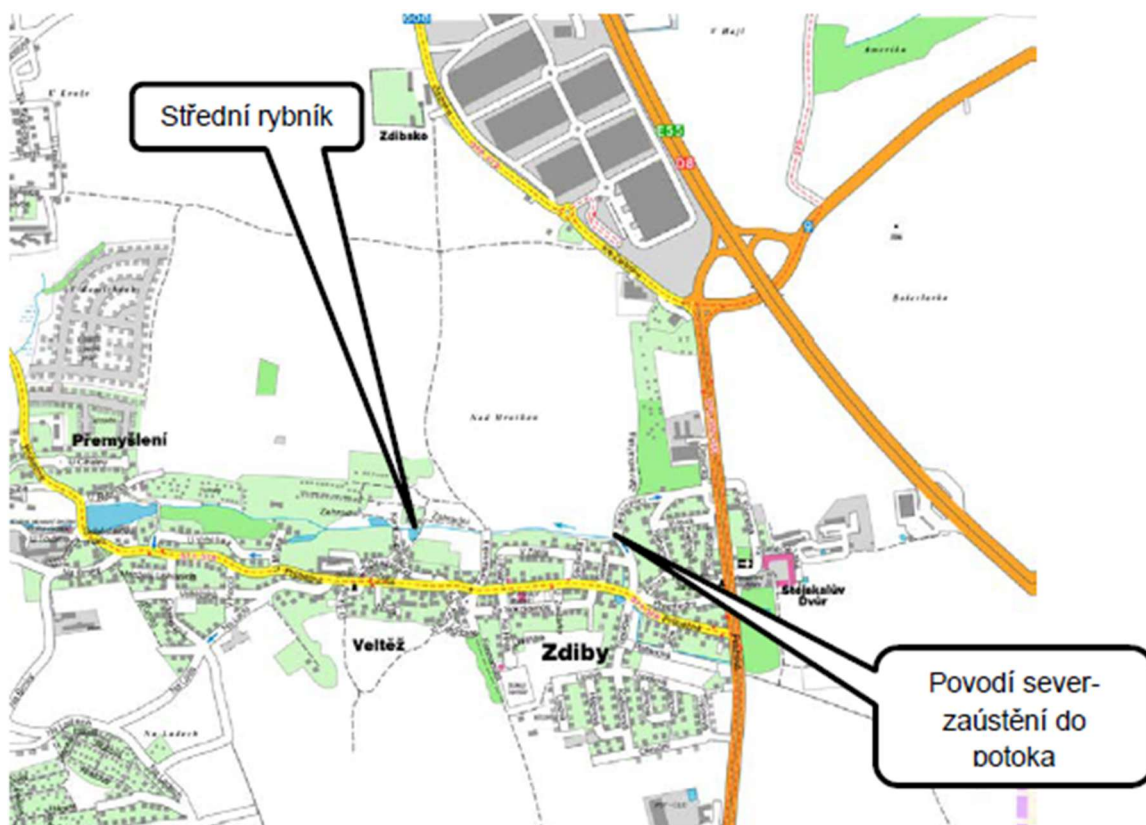
Obě kanalizace jsou zaústěny do DUN Prosek II. V areálu této DUN je dvoukomorová nádrž pro předčištění srážkových vod vedených středovou kanalizací od MÚK Zdiby a menší jednodokomorová pro předčištění vody z komunikace do Březiněvsi. Odtok z areálu je do retenčních stok a následně do Mratínského potoka, který ústí do Labe.

### Stávající stav povodí Přemyšlenského potoka

Na základě několika vodohospodářských studií odvodnění MÚK Zdiby byla vybrána jako nejvhodnější varianta odvádění srážkových vod do hydrologicky přirozeného recipientu: Přemyšlenského potoka, proto je v následujícím textu popsán jeho stávající stav.

Křižovatka MÚK Zdiby patří historicky do povodí Přemyšlenského potoka, a to do části, označené dle studií revitalizace potoka jako povodí sever. Z pohledu potřeby odvodnění MÚK Zdiby je významný úsek potoka až do Středního rybníka. V úseku od zaústění povodí sever až do Středního rybníka je v současné době koryto potoka prakticky zcela zaniklé a bylo by ho nutno pro potřeby odvodnění MÚK Zdiby obnovit.

**Obrázek 46** Orientační mapa širšího povodí Přemyšlenského potoka



Malá severní část křižovatky MÚK Zdiby je odvodněna do dešťové kanalizace dálnice D8 vedoucí severním směrem a odvádějící vody do Máslovického potoka. Malá východní část křižovatky MÚK Zdiby je odvodněna do příkopů vedených podél silnice I/9, které jsou vedeny následně do a odvádějící vody do Líbeznického potoka (množství vody je zřejmé z hydrotechnických výpočtů uvedených v kap. B.I.6).

### C.2.4. Půda

Popis záboru jednotlivých druhů pozemků je uveden v kapitole B.II.1. Popis půdních typů je uveden níže.

V zájmovém území je dle provedeného pedologického průzkumu zemědělská půda zastoupena černozemí na spraších. Je to hluboká půda, středně těžká. Svrchní humózní horizont ornice je tmavě hnědé barvy, hlinitého zrnitostního složení s jemně písčitojílovitou příměsí. V hloubce 30 cm přechází v podorniční humózní horizont, stejné barvy a zrnitostního složení jako ornice. Mocnost celého humózního horizontu je

40 cm. Zde přechází přechodovým okrově hnědým horizontem v matečný substrát – okrovou vápnitou spraš. Z agronomického hlediska se jedná o kvalitní zemědělskou půdu s třídou ochrany I.

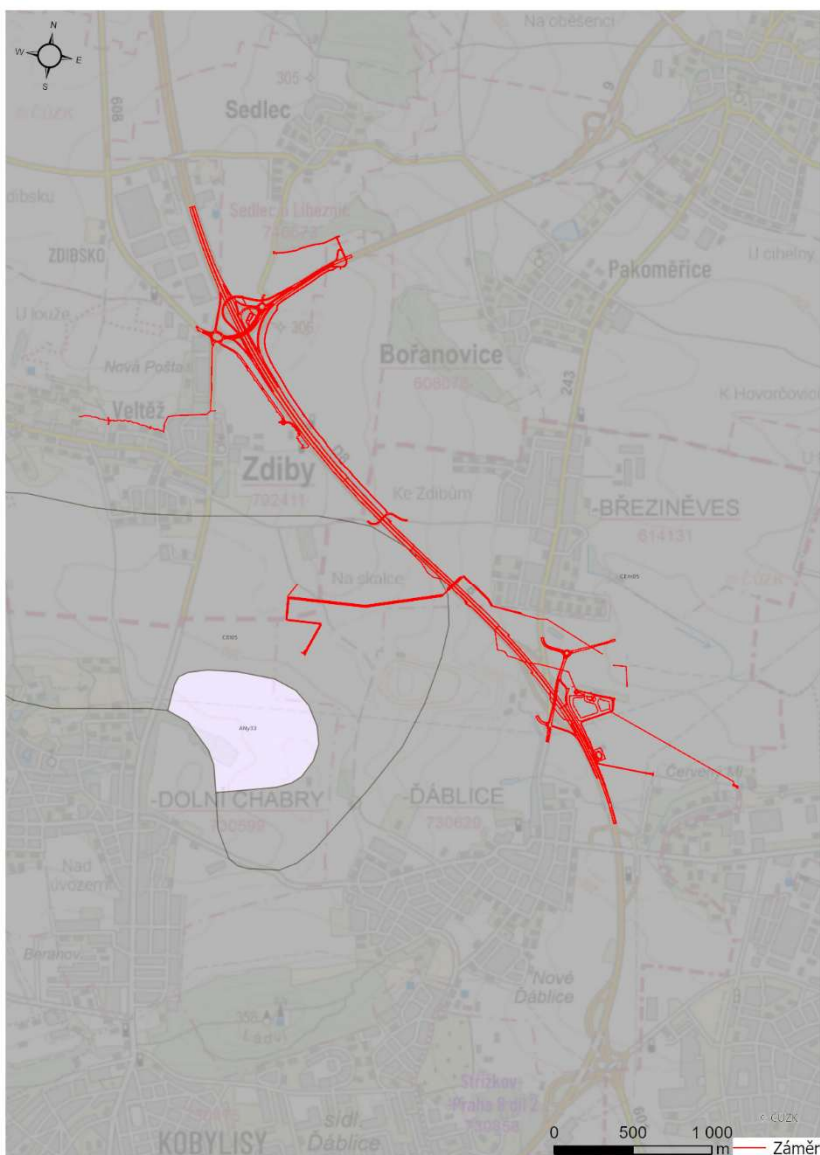
V dotčeném území se nachází černozemě.

**Tabulka 34 Kvalifikovaný odhad trvalých záborů D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká**

Druh pozemku	Zábor (m <sup>2</sup> )	Procento z celkové záboru
Zastavěná plocha a nádvoří	1 531	0,18
Vodní plocha	378	0,04
Ostatní plocha	416 940	48,83
Orná půda	435 086	50,95
<b>Celkový součet</b>	<b>853 935</b>	

Zdroj: <https://www.cuzk.cz/>

**Obrázek 47 Zákres záměru do půdní mapy**



Vysv.: šedá barva – černozemě, světle fialová – kambizemě

Zdroj: Půdní mapa České republiky, Grafická úprava PUDIS a.s.

### C.2.4.1 ZPF

Záměrem je rozšíření stávající dálnice a přeřešení stávající MÚK. Záměr bude realizován převážně na bonitně nejcennějších půdách - I. třídy ochrany ZPF. Dále se v menší míře v dotčeném území vyskytují půdy II., III., IV. a V. třídy.

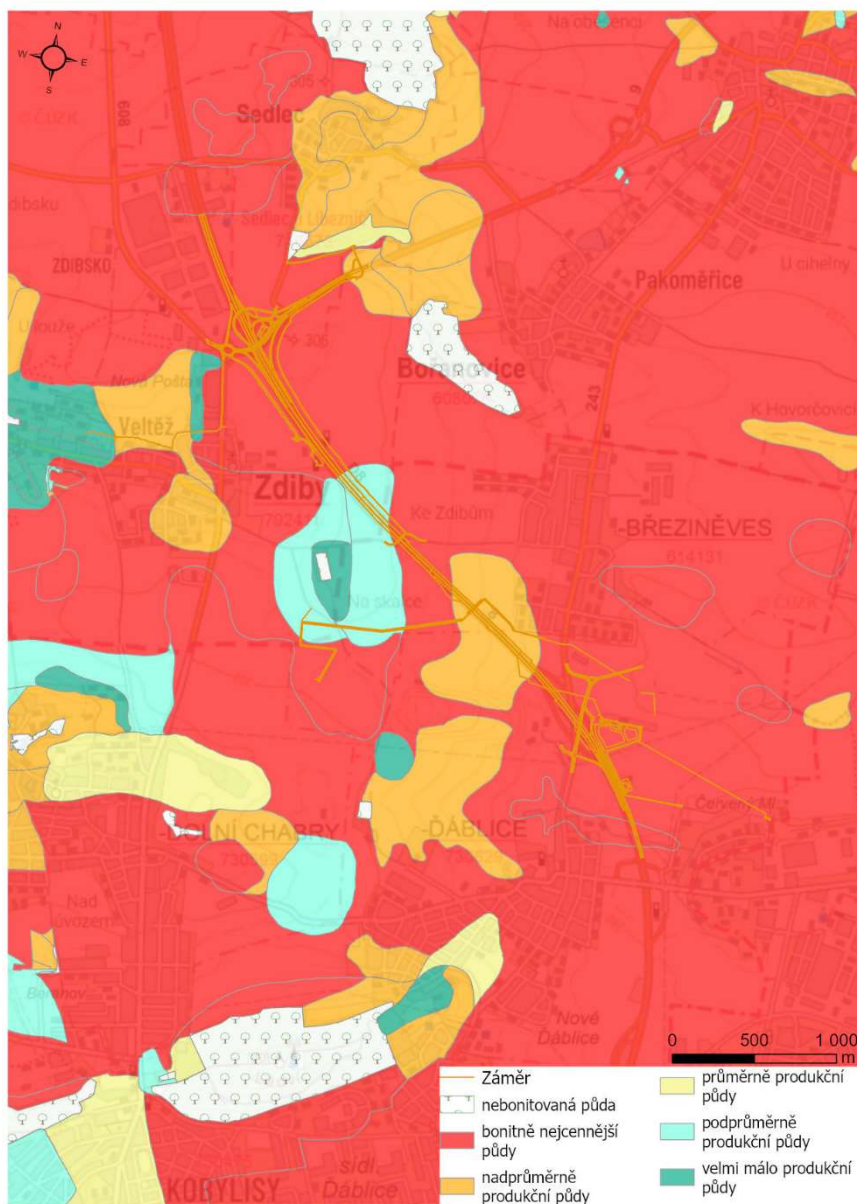
Tabulka 35 Rozsah záborů ZPF dle třídy ochrany (m<sup>2</sup>)

Třída ochrany	I	II	III	IV	V	Celkem
	588 250	94 088	378	41 980	2 646	727 342

Zdroj: VÚMOP

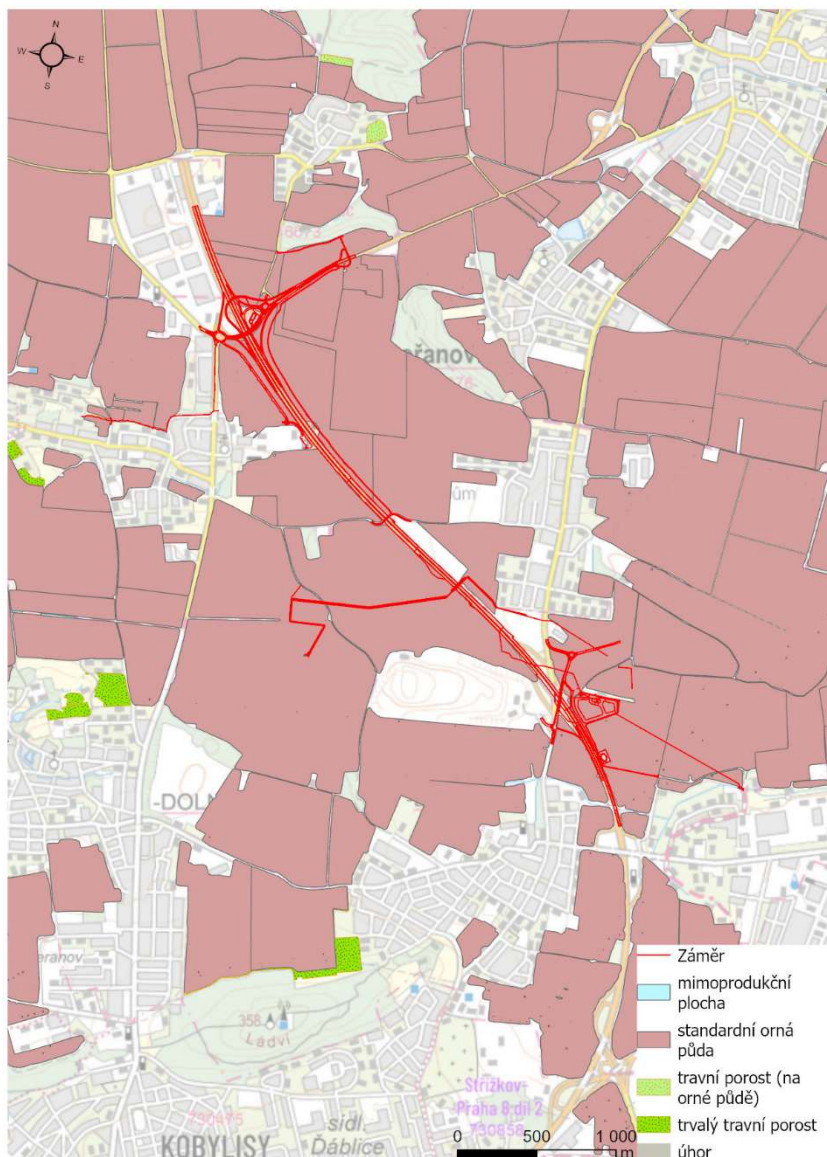
Orientační rozsah záborů půd s ohledem na velikost záborů jednotlivých tříd ochrany ZPF je uveden v kap. B.II.1.

Obrázek 48 Zákres záměru do mapy třídy ochrany ZPF



Zdroj: VÚMOP, Grafická úprava: PUDIS a.s.

Obrázek 49 Zákres záměru do mapy ZPF – členění dle kultury



Zdroj: LPIS, Grafická úprava PUDIS a.s.

### C.2.4.2 Stav erozního ohrožení a degradace půd

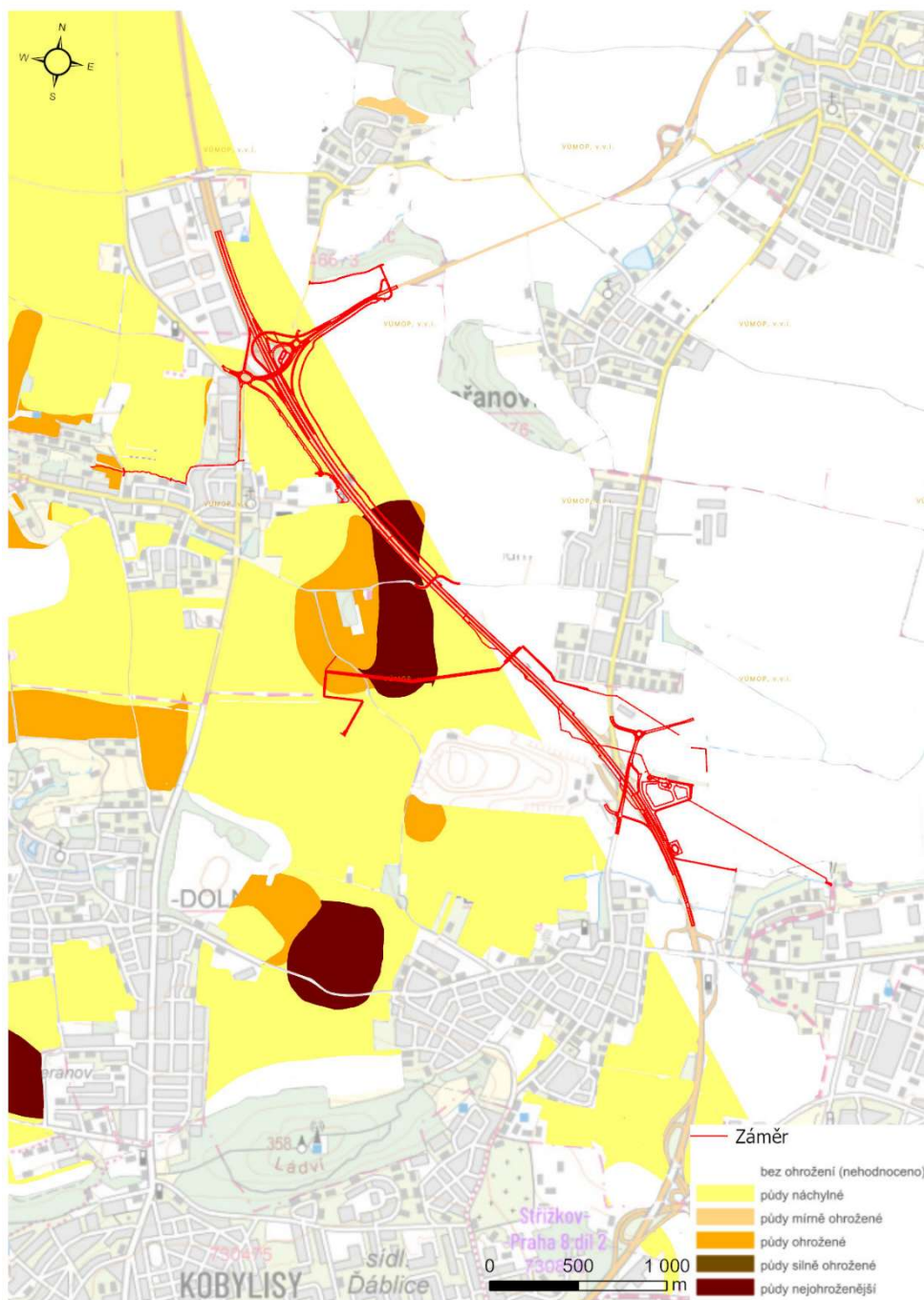
Půda je v našich klimatických podmínkách rozrušována především vodou a větrem. Eroze je jedním z nejvýznamnějších přirozených činitelů, který vede ke změnám krajiny. Vodní eroze je proces, při kterém dochází k rozrušování povrchu půdy působením vody jako následek intenzivních srážek nebo během rychlého tání sněhu, kdy voda stéká po povrchu a odnáší svrchní vrstvu půdy. Při větrné erozi je povrch půdy rozrušován působením větru, který vyvolává pohyb půdních částic, někdy i na značné vzdálenosti. Největší působení větrné eroze lze očekávat na rovinatém povrchu nechráněném vegetací. K erozi dochází také při záplavách a sesuvech půdy.

Negativní působení vodní eroze spočívá v odnosu svrchní, nejúrodnější části půdy (ornice), čímž se zhoršují její vlastnosti, a v jejím ukládání na jiných místech. Důsledkem eroze jsou škody na majetku, zanášení a znečištění vodních toků a nádrží, často spojené s přísunem nadměrného množství živin z hnojiv a dalších chemikálií do vodního prostředí, kde mohou způsobit eutrofizaci a úhyn živočichů. Působením větrné eroze dochází k poškozování klíčících rostlin, škodám způsobeným navátím ornice apod. Vodní eroze je vypočítána z rovnice pro průměrnou dlouhodobou ztrátu půdy USLE. Přípustná hodnota průměrné roční

Část ploch ZPF v dotčeném území spadá do v kategorie – půdy ohrožené větrnou erozí.

Podle Mapy větrné eroze (viz následující obrázek) a jiných nebezpečných svahových deformací (Geofond ČR, Praha) je území kolem posuzované trasy k těmto jevům náchylné v různých stupních závažnosti. Výjimku tvoří úseky bez zbarvení znázorněné na obrázku níže.

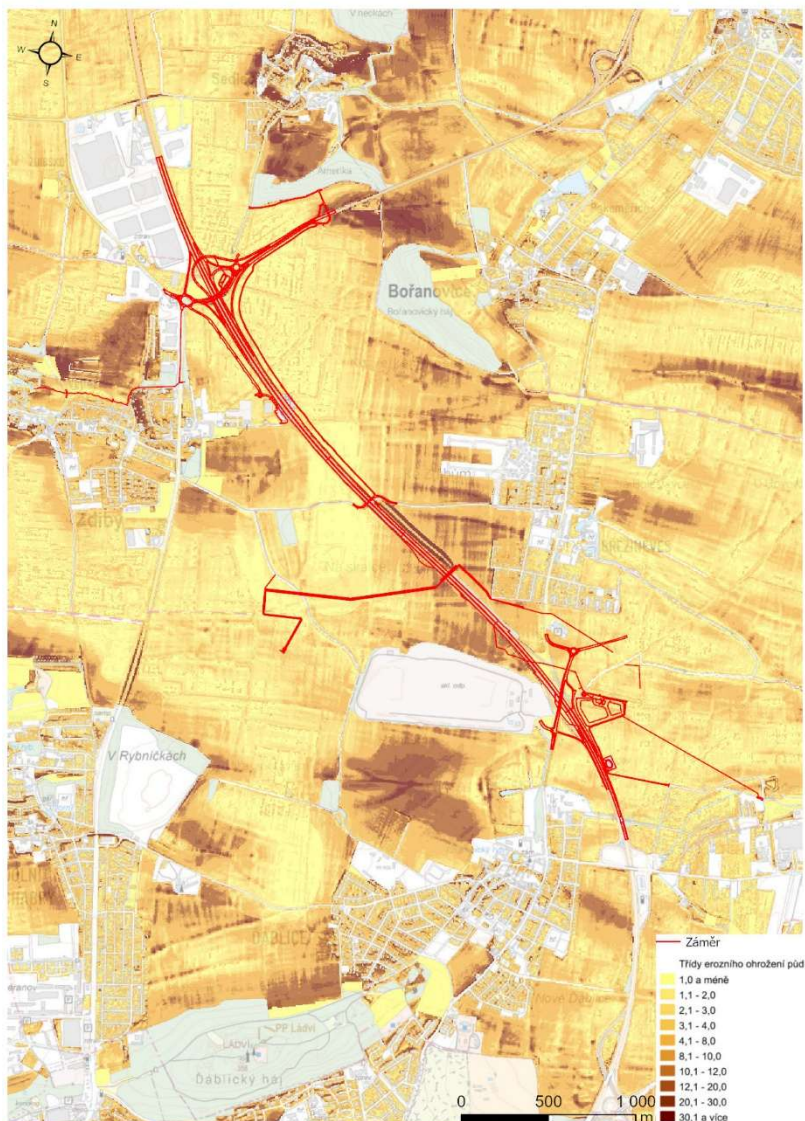
**Obrázek 50** Zákres záměru do mapy potenciálního ohrožení půdy větrnou erozí



Zdroj: VÚMOP, Grafická úprava: PUDIS a.s.

Vodní eroze půdy se v daném místě vyskytuje dle následujícího obrázku.

Obrázek 51 Mapa potencionálního ohrožení půdy vodní erozí v okolí záměru



Zdroj: VÚMOP, Grafická úprava: PUDIS a.s.

Vztaženo k výše uvedenému obrázku lze říci, že v řešeném území záměru dochází převážně k nízkému stupni eroze.

### C.2.4.3 Pozemky určené k plnění funkce lesa

Záměr nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa a v dočasném záboru zasahuje do jejich ochranného pásma.

Obrázek 52 Zákres pozemků PUPFL



Zdroj: ÚHUL, Grafická úprava: PUDIS a.s.

*Záměr zasahuje do ploch pozemků ZPF (1,2,3,4 a 5 tříd ochrany). Půdy jsou v menších plochách ohrožené vodní a větrnou erozí. Záměr nezasahuje do pozemků PUPFL a zasahuje v dočasném záboru do jejich ochranného pásma.*

### C.2.5. Přírodní zdroje

Přírodní zdroje (§ 7 odst. 1 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí) jsou ty části živé nebo neživé přírody, které člověk využívá nebo může využívat k uspokojování svých potřeb. Obnovitelné přírodní zdroje mají schopnost se při postupném spotřebovávání částečně nebo úplně obnovovat, a to samy nebo za přispění člověka. Neobnovitelné přírodní zdroje spotřebováváním zanikají.

Z pohledu možného ovlivnění přírodních zdrojů a jejich stavu se jedná o tyto zdroje (jejich stav je popsán v příslušných kapitolách C.1 a C.2.): půda (zemědělské hospodaření) a povrchová voda (vodní toky).

## C.2.6. Biologická rozmanitost

Pro potřeby dokumentace EIA byly zpracovány studie Hodnocení vlivu zásahu na zájmy chráněné podle částí druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Migrační studie, které jsou uvedeny v příloze H.6. Hodnocení zpracované dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a migrační studie, zpracované RNDr. Petrem Blahníkem a Dendrologický průzkum – příloha H.7. zpracovaná Ing. Martinem Kostřicou.

### C.2.6.1 Fauna a flóra

Zájmové území se nachází, v rámci v rámci biogeografického členění České republiky, ve dvou bioregionech (naprostá většina záměru je v Řipském bioregionu) a třech biochorách (biochora -2RE Plošiny na spraších v suché oblasti 2. v. s. se opakuje v obou bioregionech).

#### Fauna

##### Bezobratlí

V dotčeném území byly zjištěny zejména ubikvitní zástupci bezobratlých. Složení fauny bezobratlých je velmi různorodé, vzhledem k vysoké pestrosti mozaiky vegetace v dotčeném území, která je dána vlivem lidské činnosti. Celkem bylo zaznamenáno 77 druhů bezobratlých živočichů.

Ze zvláště chráněných druhů zde byl zastižen čmelák rokytový (*Bombus hypnorum*, **O**), čmelák zemní (*Bombus terrestris*, **O**) a zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*, **O**).

##### Ryby

Záměr je veden z velké části v blízkosti rozvodnic, a proto křížuje pouze jediný vodní tok, a to Mratínský potok. Tento potok má v místě křížení charakter periodického toku, který v létě zcela nebo částečně vysychá, a proto v něm trvalá přítomnost ryb v dotčeném území není možná.

V rámci výstavby dále dojde k revitalizace Přemyšlenského potoka, která prakticky obsahuje obnovení koryta potoka v úseku, kde byl historicky zcela zrušen. Ryby se zde v tomto potoce proto nevyskytují.

##### Obojživelníci

V místech, která budou přímo dotčena zásahem se vyskytují ropuchy obecné (*Bufo bufo*, **O**, **VU**). Ropucha obecná je stanovištně nenáročný a přizpůsobivý druh. Reprodukce probíhá ve vodách nejrůznějšího typu, od drobných kaluží a potůčků až po rozsáhlé rybníky, přehradní nádrže nebo tišiny větších vodních toků. Ropucha obecná byla zastižena na okraji lesního fragmentu v Sedlci. Známými reprodukčním biotopy ropuchy obecné v blízkosti záměru jsou návesní rybníček v Sedlci, Pivovarský rybník v Pakoměřicích a tůň v Dáblickém háji. Ropuchy se však mohou rozmnožovat i v dočasných vodních nádržích, takže nelze vyloučit výskyt reprodukčního biotopu, zejména v deštivějších letech, i na jiných místech. Často se může jednat o plochy značně člověkem pozměněné, jako jsou lomy, výkopové jámy, rekultivované skládky apod.

V Mratínském potoce níže po toku od křížení s dálnicí D8 se vyskytují skokani skřehotaví (*Polophylax ridibundus*, **KO**). Přestože je podmostí po mostem dálnice D8 přes Mratínský potok téměř neprostupné pro jakékoliv nelétavé obratlovce, nelze zcela vyloučit migrace skokanů skřehotavých do úseku Mratínského potoka nad křížením s dálnicí D8.

##### Plazi

V místech s řídkou nízkou vegetací, často v bezprostřední blízkosti komunikací, se ostrůvkovitě vyskytují ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, **SO**, **VU**, **IV**). V navazujících travních porostech se vyskytuje populace slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, **SO**, **NT**).

##### Ptáci

Vzhledem k malému zrnu vegetačního pokryvu lze v dotčeném území nalézt poměrně velký počet druhů ptáků. Velký podíl však tvoří ptáci, kteří mají velký okrsek a územím více méně náhodně prolétají nebo se zde náhodně zastavují na tahu. V rámci dotčeného území se vyskytují některé druhy ptáků v hnízdní době

a je předpoklad jejich hnízdění. Jedná se o koroptve polní (*Perdix perdix*, O, NT) které obývají poměrně hojně příměstské oblasti Prahy, neboť dočasně neobhospodařované plochy, extenzivní travnaté plochy, okraje silnic a okraje areálů průmyslových, obchodních i skladových vytváří pro tento druh vhodné podmínky. Koroptve byly zastíženy na dočasně neobhospodařované ploše mezi Březiněvsí a budoucí MÚK Kostecká, přičemž při vyrušení hledaly úkryt v pásu vegetačních výsadeb podél protihlukové zdi dálnice D8.

V clonové zeleni podél bývalé skládky Ďáblice bylo identifikováno v hnízdním období dle vokalizace několik samců slavíků obecných (O, LC). Přímo v dotčeném území nebyli slavíci obecní zastíženi, avšak zapojené porosty dřevin podél dálnice D8 jsou v některých partiích, zejména na ochranném valu u Březiněvsí, potenciálním hnízdištěm tohoto druhu.

Záměr je obklopen rozsáhlými plochami intenzivně obhospodařovaných polních kultur, kde se vyskytují pouze druhově chudá společenstva rostlin a živočichů. Tyto plochy však mohou v některých fázích hospodářského cyklu sloužit jako významná součást potravní základny predátorů. Z ptáků na obnažených polích loví např. volavka popelavá (*Ardea cynerea*), luňák červený (*Milvus milvus*, KO) a luňák hnědý (*Milvus migrans*, KO), a to jak ptáci hnízdící v okolí, tak i ptáci na tahu. Na okrajích dálnice D8 a jiných komunikací pro motorová vozidla nacházejí svoji potravu mrchožrouti, kteří se živí sraženými živočichy.

Z ptáků to je např. káně lesní (*Buteo buteo*), kriticky ohrožení luňáci červení (*Milvus milvus*, KO) a luňáci hnědí (*Milvus migrans*, KO), kteří podél dálnice D8 občasně prolétávají. Pro tyto druhy jsou okraje dálnice D8 součástí jejich rozsáhlého potravního biotopu. V dotčeném území nehnízdí, nicméně jak luňáci hnědí (*Milvus migrans*, KO), tak i luňáci červení (*Milvus milvus*, KO) relativně početně hnízdí severně od záměru v prostoru mezi Vltavou a Labem. Občasně územím prolétá krkavec velký (*Corvus corax*, O), která však v dotčeném území nehnízdí.

#### Savci

V území se vyskytují běžní savci zemědělské a příměstské krajiny, kteří obývají celou volnou krajinu a v různém měřítku pronikají i do zastavěných území. Rovněž pro některé savce jsou významným zdrojem potravy živočichové sražení auty. Ze savců se mršinami živí např. liška obecná (*Vulpes vulpes*).

Dotčený úsek dálnice D8 křížuje významnou migrační trasu netopýrů mezi jejich hnízdišti v údolí Prahy či ve vnitřní Praze a potravními biotopy v okolí Prahy. Ruderální porosty podél dálnice D8, zapojené porosty dřevin na ochranném valu Březiněves, těleso rekultivované skládky Ďáblice a plochy orné půdy ponechané ladem jsou atraktivním potravním biotopem pro netopýry. V území je možno předpokládat výskyt většího počtu druhů netopýrů, z nichž uvádíme tři druhy s větší pravděpodobností výskytu.

Přímo v dotčeném území se nenachází žádné potenciální stanoviště letní nebo zimní kolonie netopýrů. V blízkém okolí se však nacházejí staré stromy, vhodné pro kolonie stromových druhů netopýrů, a to v starších větrolamech mezi Zdiby a Dolním Chabry a v lesním fragmentu Amerika.

Netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*, SO, IV) využívá jako úkryty primárně štěrbin v lidských stavbách a stromech. Hojněji se vyskytuje především v údolí Vltavy, v Dražanském údolí a ve vnitřní Praze. Zaznamenán byl jeho výskyt u MÚK Březiněves.

Netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*, SO, IV) je štěrbinový druh. Nejvýznamnějším typem úkrytů jsou stromové dutiny, kde lze nalézt zejména letní kolonie (20–50 samic). Zimuje ve skalních puklinách a rovněž ve vhodných dutých stromech. V zimních úkrytech se může shromáždit i několik set jedinců. Netopýr rezavý využívá rovněž různé štěrbinovité úkryty v panelových domech – hlavně v období přeletů, ale i v zimě. Loví ve volném prostoru nad loukami a pasekami, nad korunami stromů.

Netopýr Saviův (*Hypsugo savii*, SO, IV) je štěrbinový druh. Jako úkryty mu slouží především skalní pukliny, ale také štěrbin v budovách nebo skuliny pod kůrou stromů. Potravu loví ve volném prostoru. Jedná se o druh, který se šíří teprve v poslední době. Poprvé byl zaznamenán v roce 2001 v Brně. Hojněji se vyskytuje především v údolí Vltavy, v Dražanském údolí a ve vnitřní Praze. Zaznamenán byl jeho výskyt u skládky Ďáblice.

#### Flora

Na vymezené ploše bylo nalezeno 207 druhů cévnatých rostlin. Žádný z nalezených taxonů cévnatých rostlin není druhem zvláště chráněným dle přílohy II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Rovněž nebyl zaznamenán žádný druh z Červeného seznamu rostlin (Grulich & Chobot 2017). V lokalitě byly zjištěny invazní druhy rostlin (Javor jasanolistý (*Acer negundo*), Pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*),

Ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), Lebeda lesklá (*Atriplex sagittata*), Dvouzubec černoplodý (*Bidens frondosa*), Sveřep jalový (*Bromus sterilis*), Pcháč oset (*Cirsium arvense*), Turanka kanadská (*Conyza canadensis*), Bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), Turan roční (*Erigeron annuus agg.*), Ořešák královský (*Juglans regia*), Locika kompasová (*Lactuca serriola*), Topol kanadský (*Populus xcanadensis*), Šrucha zelná (*Portulaca oleracea*), Slivoň myrobalán (*Prunus cerasifera*), Křídlatka (*Reynoutria sp.*), Trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), Starček úzkolistý (*Senecio inaequidens*), Hulevník Loeselův (*Sisymbrium loeselii*), Zlatobýl kanadský (*Solidago canadensis*), Pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*).

### **Biotopy**

Přírodní biotopy se v dotčeném území vyskytují jen v lesním fragmentu Amerika v Sedlci a záměrem budou dotčeny jen minimálně (přeložka polní cesty podél tohoto lesního fragmentu).

### **C.2.6.2 Migrace**

Dotčené území není významné z migračního hlediska, nicméně zajištění migrační prostupnosti přes dálnici D8 / ulici Cínoveckou, která bude celá oplocena, alespoň ve dvou místech (ekodukt Březinka, podmostí pod mostem přes Mratínský potok) je klíčové pro zachování minimální migrační prostupnosti celého příměstského prostoru východně od Vltavy a severně od Prahy.

### **C.2.6.3 Dendrologie**

Pro potřeby dokumentace EIA byl zpracován dendrologický průzkum a je součástí příloh jako příloha č. H.7 Hodnocení z pohledu zásahu je uvedeno v kapitole D.I.

V místě MÚK Zdiby je zeleň reprezentována zbytky původních vegetačních úprav dálnice D8 (lokalita 2), které směrem podél silnice I/9 přecházejí na oboustrannou alej javorů a jasanů (lokalita 1). Dálnice D8 je oboustranně lemována staršími vegetačními úpravami, které byly založeny na tělese komunikace (lokality 3,4,5,7). Dominují zde hlavně keřové porosty. Do vegetačních ploch lze zahrnout i zemní val podél východního okraje dálnice, na jehož svazích roste převážně spontánní vegetace (lokalita 8). Souvislý vegetační lem vede následně až k MÚK Březiněves (lokalita 9, 10).

Mimolesní zeleň lze nalézt i ve volných místech samotné křižovatky (lokality 11 a 12). Převážně keřové porosty lze okolo dálnice nalézt i jižněji směrem k Praze, zde se však již jedná pouze o ojedinělé enklávy, u Mratínského potoka potom s vazbou na jeho břehové porosty (lokalita 14).

U příjezdové komunikace k areálu Ďáblické skládky roste stromořadí borovic černých, vegetací je následně doprovázena i Ďáblická ulice (lokalita 13).

Inventarizované dřeviny tvoří zejména doprovod stávající dálnice D8, mimoúrovňových křižovatek a napojujících se ostatních komunikací. Kombinují se zde zbytky původních výsadeb domácích i cizích druhů dřevin s náletovou zelení. Z části se jedná o náletovou zeleň původních dřevin (růže, hlohy, bezy, jasan, javory), částečně o náletovou zeleň z okolních pozemků a zahrad a invazivních dřevin (ovocné dřeviny – zejména ořešák, jabloně, slivoně, z invazivních pak zejména javory jasanolisté.). Kvalitnější vzrostlé dřeviny se nacházejí v porostech kolem vodotečí u Mratínského potoka.

Celkově lze hodnotit dotčenou zeleň jako průměrnou, většinou antropogenní. V naprosté většině se jedná o člověkem založené vegetační úpravy dálnice D8.

Cílem provedeného průzkumu byla především identifikace rozsahu a charakteru stávající mimolesní vegetace v okolí záměru, aby bylo možné v procesu EIA vyhodnotit vliv záměru na dřeviny rostoucí mimo les.

*V rámci předběžného dendrologického průzkumu bylo inventarizováno cca 106 kusů soliterních dřevin. Dále bylo inventarizováno 72 660 m<sup>2</sup> porostu dřevin či keřových porostů.*

### **C.2.6.4 Ekosystémy**

Ekosystém je obecné označení pro ucelenou část přírody (biosféry), která ovšem není uzavřená a komunikuje s ostatními částmi přírody. Příkladem je např. ekosystém listnatého lesa nebo vlhké nekosené louky. Vzhledem k tomu, že není zpravidla jednoznačně specifikováno, jakou prostorovou velikost by měl ekosystém mít, lze za ekosystém považovat v extrémním případě i celou biosféru a naopak, třeba i trávící trakt přežvýkavce (s výskytem bakterií a nálevníků).

Zákon o životním prostředí (§ 3 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí) definuje ekosystém jako „funkční soustavu živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací a které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém prostoru a čase“. Ekosystém se skládá ze složky živé, tvořené organismy (tzv. společenstvo neboli biocenóza) a složky neživé, tvořené prostředím (biotopem). Podle využívaných energetických zdrojů jsou rozlišovány ekosystémy přirozené (zdrojem energie je sluneční záření) a umělé (zdroj energie vyjma sluneční je nutná i dodatková a je dodáván člověkem – např. fosilní paliva, hnojiva atp.).

Tabulka 36 Dělení ekosystémů

Ekosystémy příklady	Přírodní /přirozený/	Umělý
<b>Vodní</b>	Jezero, pleso /jezera ledovcového typu/ Mokřad Oceán / Moře Potok Rašeliniště	Přehradní nádrž Retenční nádrž /městské aglomerace/ Rybník
<b>Suchozemský</b>	Horská louka Polární oblasti Poušť Smíšené lesy mírného pásu Step /savan, prairie, buš, pampa/ Tajga Tropický deštný les Tundra	Les /hospodářský/ Louka /zemědělsky obhospodařované/ Město Park Pole Skleník Zahrada

Obrázek 53 Biotopy



Zdroj: AOPK, Grafická úprava: PUDIS a.s.

*V trase záměru nezasahuje do žádného přírodního biotopu. Do lesních porostů záměr nezasahuje.*

## C.2.7. Klima

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována příloha „Vliv na klima“, která sloužila jako podklad pro tuto kapitolu a je součástí příloh dokumentace EIA jako H.2.2.

### Klimatická oblasti a meteorologické charakteristiky

Dle klimatického členění E. Quitta<sup>1</sup> leží území dotčené záměrem v klimatické oblasti T2. Oblast T2 je charakterizovaná jako teplá oblast s dlouhým, teplým a suchým létem, teplým až mírně teplým, krátkým přechodným obdobím a suchou až velmi suchou, krátkou zimou.

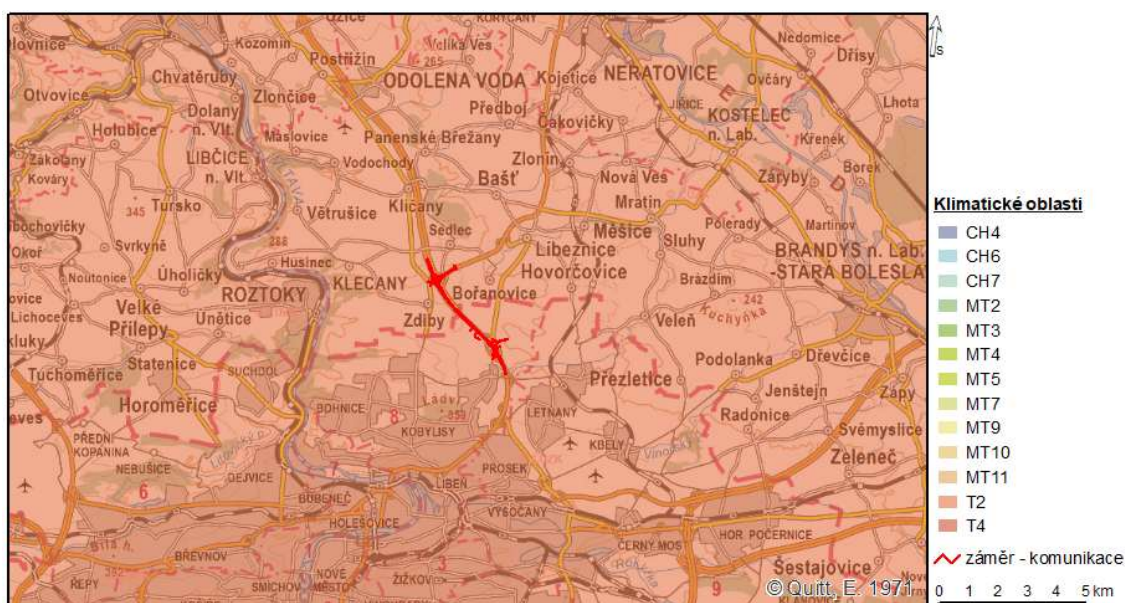
<sup>1</sup> Quitt, E.: Klimatické oblasti Československa. GÚ ČSAV, Brno, 1971

**Tabulka 37 Klimatická charakteristika teplé oblasti T2 (regionální klasifikace dle Quitta)**

Klimatická oblast	T2
Počet letních dní	50–60
Počet dní s prům. teplotou 10 °C a více	160–170
Počet dní s mrazem	100–110
Počet ledových dní	30–40
Prům. lednová teplota	-2 až -3
Prům. červencová teplota	18–19
Prům. dubnová teplota	8–9
Prům. říjnová teplota	7–9
Prům. počet dní se srážkami 1 mm a více	90–100
Suma srážek ve vegetačním období	350–400
Suma srážek v zimním období	200–300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40–50
Počet zatažených dní	120–140
Počet jasných dní	40–50

Zdroj: Rozptylová studie

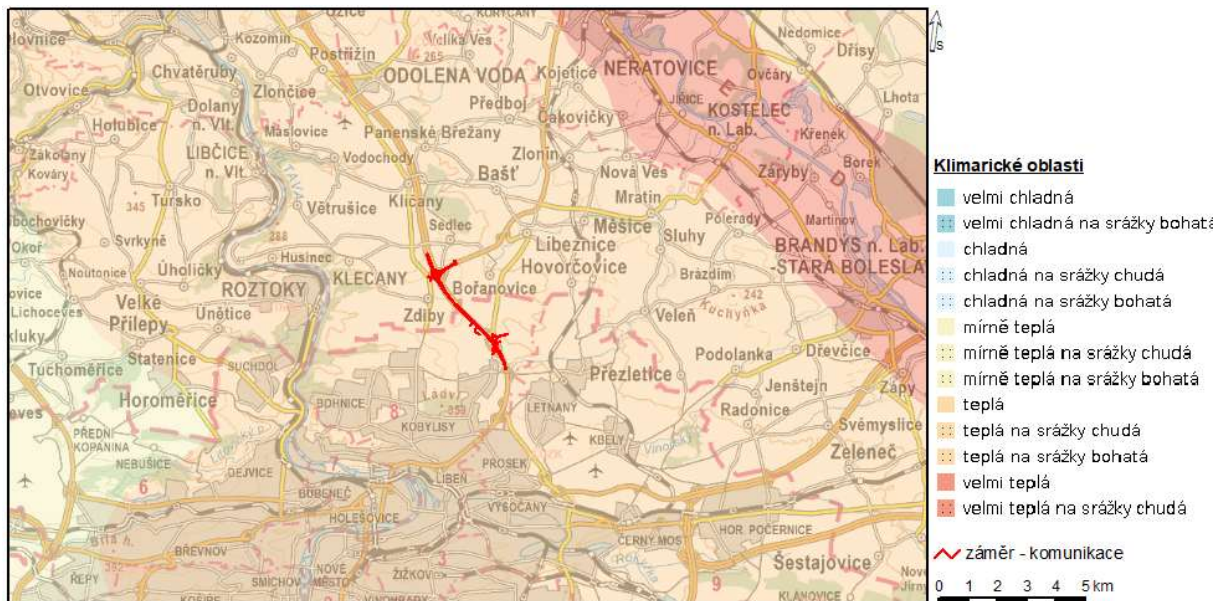
**Obrázek 54 Regionální klasifikace dle Quitta (1971)**



Zdroj: Rozptylová studie

Dle Mapy klimatických oblastí ČR 1901-2000 (vytvořeně z dat Ústavu geoniky AV ČR) leží lokalita v teplé oblasti T (9), kterou charakterizuje dlouhé léto se 40-50 letními dny a průměrnou teplotou 15-16 °C, přiměřeně vlhké se srážkovými úhrny 200-400 mm a 100-140 dny se srážkami >1 mm za den. Zima je normálně dlouhá s 50-60 ledovými dny, mírně chladná s průměrnou teplotou -2 až -3 °C, vyššími srážkami >400 mm, spíše kratším trváním sněhové pokrývky. Přechodná období jsou krátká se 100-140 mrazovými dny, mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7-8 °C, teplým podzimem s průměrnou teplotou 8-9 °C.

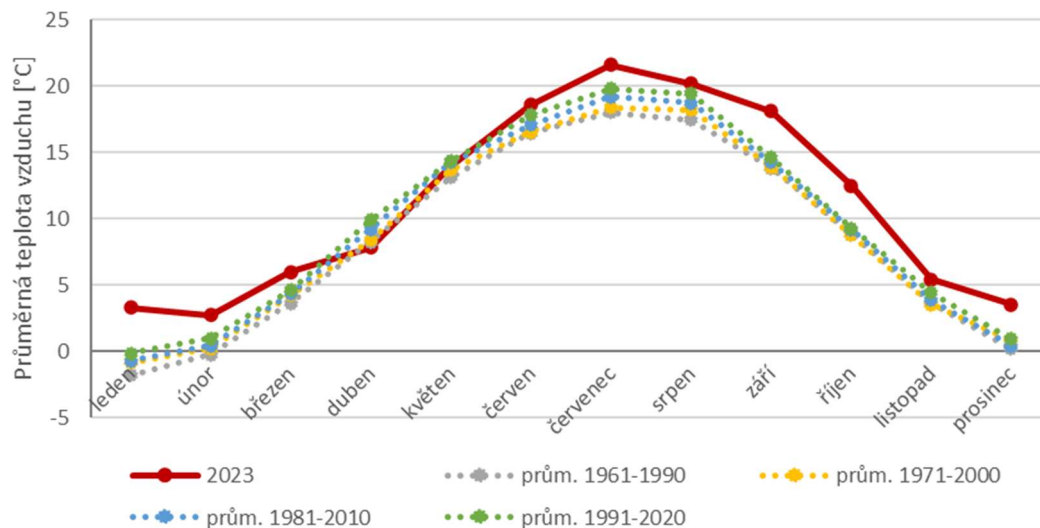
**Obrázek 55** Záměr záměru do mapy klimatických oblastí ČR 1901-2000



Zdroj dat: Národní geoportál INSPIRE (geoportal.gov.cz)

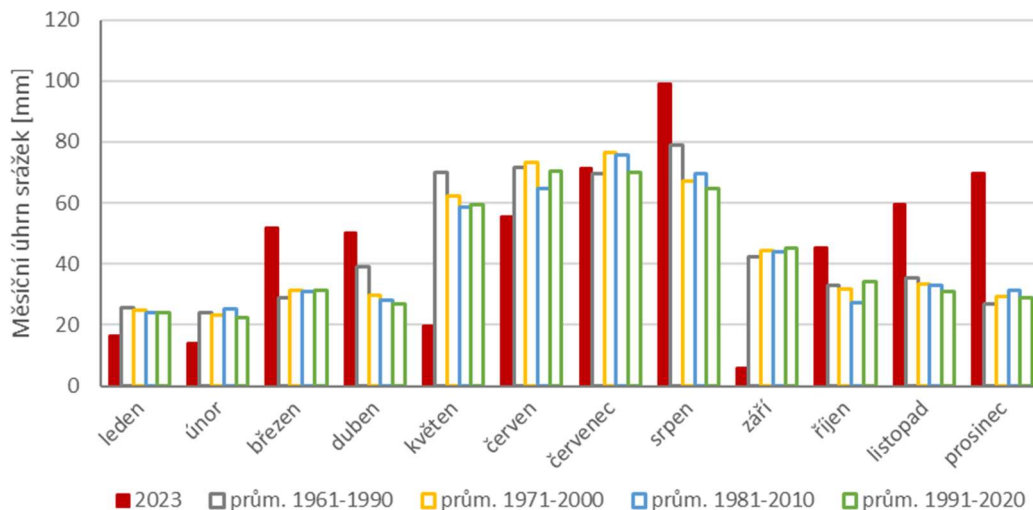
Nejbližší klimatologickou stanicí ČHMÚ je stanice Kbely, vzdálená cca 8 km od MÚK Zdiby. Data za tuto stanici jsou dostupná již od roku 1961, lze zde tak hodnotit nejen aktuální stav ale i minulý vývoj za více než 60 let. Přehled vybraných meteorologických charakteristik měřených na stanici Kbely je zobrazen na grafech níže. Na této stanici se tak jako v celé ČR projevuje obecný trend zvyšování průměrných teplot vzduchu a zvyšování doby slunečního svitu. Celkový roční úhrn srážek vykazuje dle dlouhodobých desetiletých průměrů klesající trend. V případě srážek se také více projevují konvektivní srážky s vysokými úhrny v krátkém časovém období. Dle regionalizace území ČR podle míry ohrožení suchem patří okresy Praha, Praha – západ i Praha – východ mezi oblasti výrazně ohrožené suchem.

**Obrázek 56** Průměrné měsíční teploty vzduchu, stanice Kbely, rok 2023 a dlouhodobě průměry



Zdroj dat: Český hydrometeorologický ústav

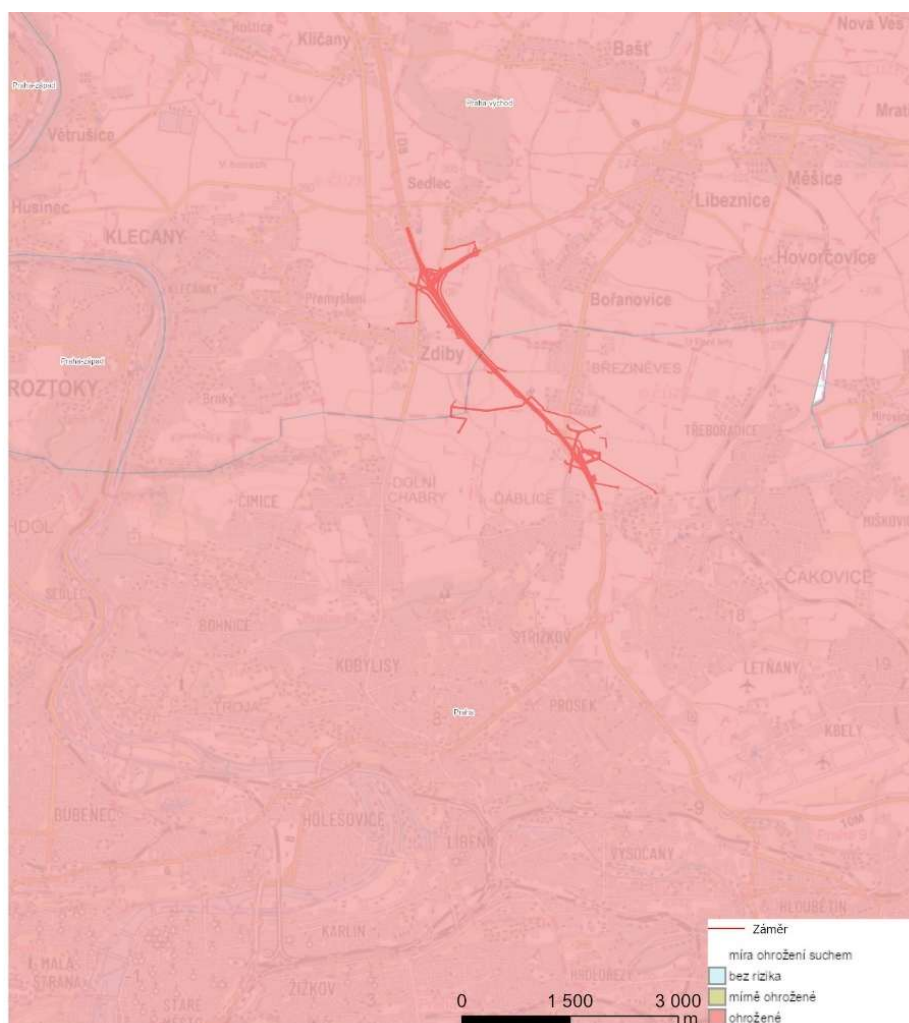
**Obrázek 57 Měsíční úhrny srážek, stanice Kbely, rok 2023 a dlouhodobě průměry**



Zdroj dat: Český hydrometeorologický ústav

Dotčené území se nachází v oblasti výrazně ohrožené suchem (viz následující obrázek).

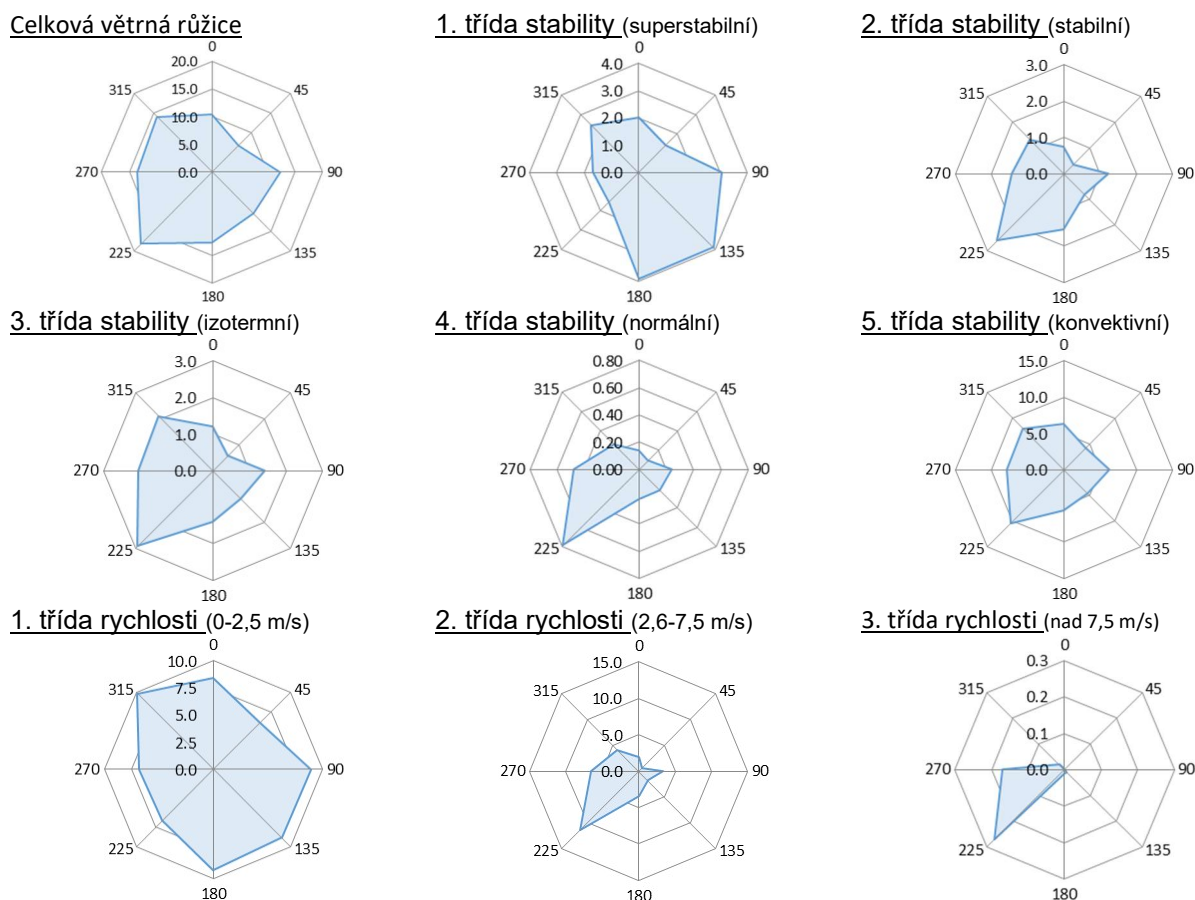
**Obrázek 58 Oblasti ohrožené suchem v ČR v širším okolí záměru**



Zdroj dat: [www.suchovkrajine.cz](http://www.suchovkrajine.cz)

Větrná růžice byla zpracována modelem CALMET pro období výpočtu 2014-2023 ČHMÚ.

**Obrázek 59 Větrná růžice pro dotčené území celková a pro jednotlivé třídy rychlosti**



Zdroj: Rozptylová studie

**Tabulka 38 Celková modelová větrná růžice**

I. třída stability – velmi stabilní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	2,02	1,40	3,05	3,89	3,93	1,54	1,67	2,45	0,70	20,65
5,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	2,02	1,40	3,05	3,89	3,93	1,54	1,67	2,45	0,70	20,65
II. třída stability – stabilní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	0,55	0,34	0,54	0,58	0,58	0,51	0,52	0,77	0,12	4,51
5,0	0,19	0,02	0,68	0,22	0,95	2,10	0,91	0,57	0,00	5,64
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	0,74	0,36	1,22	0,80	1,53	2,61	1,43	1,34	0,12	10,15
III. třída stability – izotermní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	1,04	0,54	1,01	0,86	0,87	0,74	0,93	1,52	0,17	7,68
5,0	0,18	0,04	0,40	0,22	0,53	2,12	1,08	0,58	0,00	5,15
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,03	0,00	0,00	0,09
součet	1,22	0,58	1,41	1,08	1,40	2,92	2,04	2,10	0,17	12,92
IV. třída stability – normální										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	0,12	0,08	0,16	0,16	0,14	0,16	0,16	0,16	0,02	1,16

5,0	0,02	0,01	0,08	0,05	0,07	0,42	0,18	0,08	0,00	0,91
11,0	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,21	0,14	0,02	0,00	0,39
součet	0,14	0,09	0,24	0,22	0,22	0,79	0,48	0,26	0,02	2,46
V. třída stability – konvektivní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	4,70	3,75	4,16	3,35	3,75	3,66	3,48	4,98	0,51	32,34
5,0	1,58	0,55	2,17	1,22	1,83	6,77	4,39	2,97	0,00	21,48
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	6,28	4,30	6,33	4,57	5,58	10,43	7,87	7,95	0,51	53,82
Celková růžice										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	8,43	6,11	8,92	8,84	9,27	6,61	6,76	9,88	1,52	66,34
5,0	1,97	0,62	3,33	1,71	3,38	11,41	6,56	4,20	0,00	33,18
11,0	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,27	0,17	0,02	0,00	0,48
součet	10,40	6,73	12,25	10,56	12,66	18,29	13,49	14,10	1,52	100,00

Zdroj: Rozptylová studie

Větrná růžice je rozpočtena do 120 směrů větru (po 3 stupních). Označení směru větru se provádí po směru hodinových ručiček, přičemž 0 stupňů je severní vítr, 90 stupňů východní vítr, 180 stupňů jižní vítr, 270 stupňů západní vítr. Bezvětrí (Calm) je rozpočteno do první třídy rychlosti větru. Zeměpisné značení směru větru označuje, odkud vítr vane (severní vítr fouká od severu, jižní od jihu atd.).

Klasifikace meteorologických situací je rozdělena do pěti tříd stability a každá třída stability do jedné až tří tříd rychlosti větru. Výpočet očekávaných imisních krátkodobých koncentrací byl proveden pro každou třídu stability a třídu rychlosti větru.

Třídy stability:

- I. třída stability (superstabilní) - vertikální teplotní gradient je menší než  $-1,6 \text{ } ^\circ\text{C}/100 \text{ m}$  a je limitován rychlostí větrů do  $2 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .
- II. třída stability (stabilní) - vertikální teplotní gradient leží v uzavřeném intervalu  $<-1,6;-0,7> \text{ } [^\circ\text{C}/100 \text{ m}]$  a je limitován rychlostí větrů do  $3 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .
- III. třída stability (izotermní) - vertikální teplotní gradient leží v uzavřeném intervalu  $<-0,6;+0,5> \text{ } [^\circ\text{C}/100 \text{ m}]$  v celém rozsahu rychlostí větrů
- IV. třída stability (normální) - vertikální teplotní gradient leží v uzavřeném intervalu  $<+0,6; +0,8> \text{ } [^\circ\text{C}/100 \text{ m}]$  - společně se III. třídou stability dominantní charakteristika stavu ovzduší ve střední Evropě.
- V. třída stability (konvektivní) - vertikální teplotní gradient je větší než  $+0,8 \text{ } ^\circ\text{C}/100 \text{ m}$  a je limitován rychlostí větrů do  $5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .

Třídy rychlosti větru:

1. třída rychlosti větru – interval  $0 - 2,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .
2. třída rychlosti větru – interval  $2,6 - 7,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .
3. třída rychlosti větru – interval nad  $7,6 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ .

### Změny klimatu

Na internetových stránkách [www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz) a [www.regio-adaptace.cz](http://www.regio-adaptace.cz) jsou veškeré informace o předpokládané změně klimatu a zranitelnosti území vůči projevům klimatu. Níže proto uvádíme pouze stručné shrnutí o dopadech změny klimatu a možných adaptacích na změnu klimatu a následně pro ilustraci jednu z mnoha mapových aplikací k této problematice.

## **Adaptivní kapacita**

Celá řada oborů lidské činnosti je přímo závislá na klimatických podmínkách. Nejrůznější oblasti jako je zemědělství, lesnictví, cestovní ruch v horách nebo rybolov jsou již dnes ovlivněny změnami klimatu. Dopady jsou zřejmé i na další veřejné služby, jako je výroba energie a zajišťování vody.

Ekosystémy a služby, které poskytují, trpí nepříznivými účinky změny klimatu, které urychlují pokles biologické rozmanitosti a snižují jejich schopnost odolávat přírodním extrémům. Klimatické změny ovlivní dostupnost základních přírodních zdrojů (vody a půdy), což v některých oblastech povede k výrazným změnám podmínek pro zemědělskou a průmyslovou výrobu.

Globální změny klimatu vyžadují nutnou reakci ve dvou základních přístupech. Prvním z nich je snižování emisí skleníkových plynů, tedy primární příčiny aktuálně sledovaných změn klimatu. Těmto opatřením se souhrnně říká mitigace (podle anglického mitigation – zmírňování).

Druhou skupinou opatření jsou takzvané adaptace na změny klimatu, tedy souhrn nejrůznějších technických i přírodně blízkých opatření, které snižují dnes pozorované dopady měnícího se klimatu. Dobré adaptační projekty by měly nejen reagovat na dnes známé skutečnosti, ale do určité míry i předvídat budoucí vývoj. Díky tomu by adaptační projekty měly samy o sobě vytvářet prvky, které budou dlouhodobě přispívat k odolnosti české krajiny.

Ve středoevropských podmínkách se změny klimatu projevují zejména změnami cyklů srážek, změnami průběhu teplot během roku nebo ubýváním zimních srážek. Dochází ale k častějším extrémním jevům počasí, jako jsou povodně, které jsou častější během roku, a to zejména v jarních a letních měsících. Také průtoky na českých řekách a potocích jsou méně předvídatelné. Na druhé straně se Česká republika musí připravit i na častější vlny vedra a dlouhotrvající sucha. Častější zřejmě budou i větrné smrště nebo extrémní počasí v zimních měsících, zejména holomrazy, ledovka nebo sněhové bouře.

Adaptace na změny klimatu musí počítat zejména s opatřeními, které budou zvyšovat stabilitu vodního hospodářství. Těmi může být například budování záchytných vodních ploch v zemědělské krajině nebo zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu, například zvyšováním odolnosti lesů. Zemědělství čeká především ochrana půdy před erozí, ochrana před novými plevele a škůdci, ale zřejmě i změna ve skladbě pěstovaných plodin.

Adaptace na změny klimatu se ale netýkají jen zemědělství. Naopak z hlediska lidí je možná zásadnější adaptace v rámci měst a obcí. Jejich obyvatelé mohou být ohrožováni zejména vlnami vedra, ale i novými nemocemi nebo nedostatkem kvalitní pitné vody. Cílem řady adaptačních projektů ve městech je snaha přinést do sídel větší podíl zelené přírody.

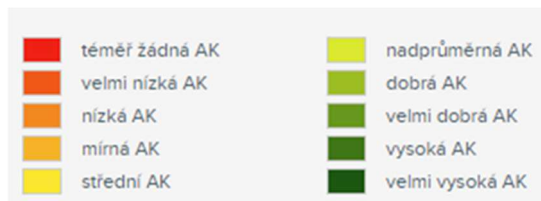
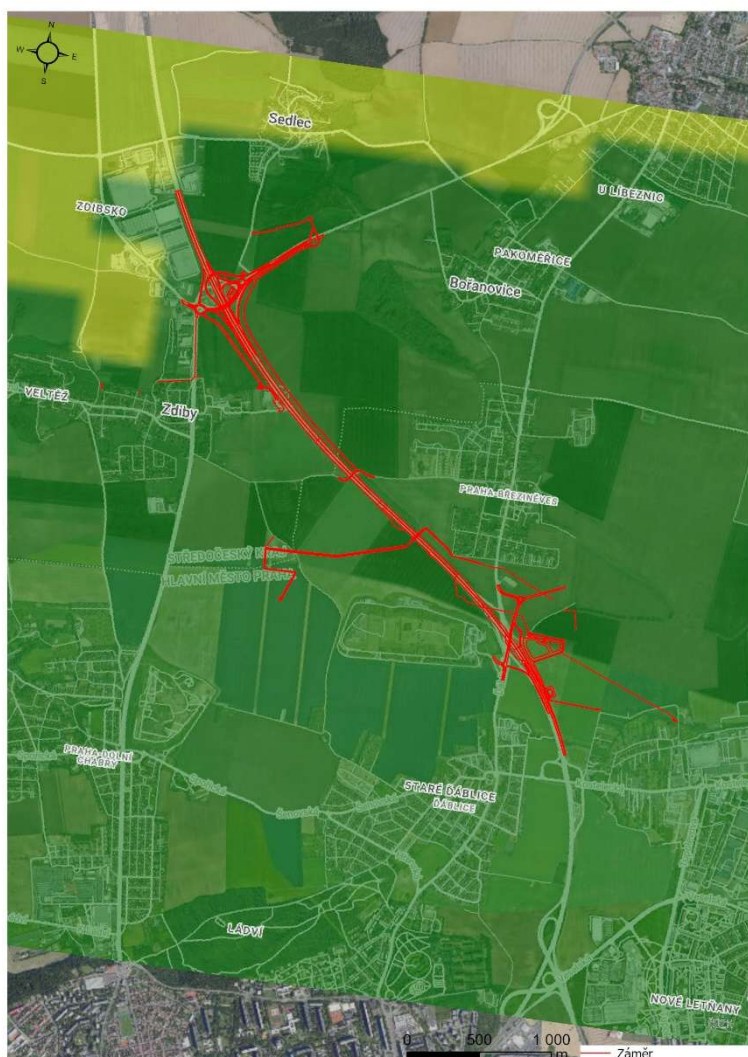
Jde o revitalizace zanedbaných ploch na okraji zájmu, jako jsou například nábřeží nebo nevyužívané a zanedbané plochy. Vedle drobných opatření, jako jsou střechy porostlé vegetací nebo vytváření komunitních zahrad, mohou adaptační opatření zahrnovat i větší projekty – nové vodní plochy, parky či stromořadí. Adaptace mohou přinést také zcela zásadní proměnu krajiny v rámci komplexních pozemkových úprav.

Adaptivní kapacita je schopnost socio-ekologického systému přizpůsobit se změnám klimatu, podnětům nebo jejich účinkům a dopadům. Obecně mezi její součásti například patří HDP, populační hustota, výdaje na zdravotnictví, podíl zapsaných v terciálním vzdělávání apod.

Mapa zachycuje adaptivní kapacitu, charakteristickou v současnosti pro jednotlivé oblasti České republiky. Nejvyšší hodnotou adaptivní kapacity se vyznačují oblasti České republiky s vyšší současnou kapacitou adaptovat se na změny klimatu, která vychází z řady parametrů, jako např. průměrného hrubého domácího produktu na obyvatele, míry nezaměstnanost, poměru dětí a starších obyvatel oproti ekonomicky aktivním obyvatelům, množství škol, nemocnic, dopravní kapacitu adaptovat se na změnu klimatu snižují jiné současné socioekonomické a environmentální problémy, jako jsou Západočeský, Severočeský a Severomoravský kraj.

Pro dotčené území je AK stanovena jako velmi vysoká a dobrá.

Obrázek 60 Adaptivní kapacita (AK) socio-ekologických systémů



Zdroj: Klimatickazmena.cz, Grafická úprava: PUDIS a.s.

### Předpokládané změny klimatu

Pro predikci předpokládaných změn klimatu byly použity webové stránky KlimatickaZmena.cz<sup>2</sup>, které vznikly v rámci projektu „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“. Cílem tohoto projektu bylo vytvořit otevřenou a průběžně aktualizovanou on-line databázi shrnující informace o dopadech změny klimatu, rizicích, zranitelnosti a adaptačních opatření pro celou ČR na základě nejlepších dostupných metod a ve spolupráci odborných týmů.

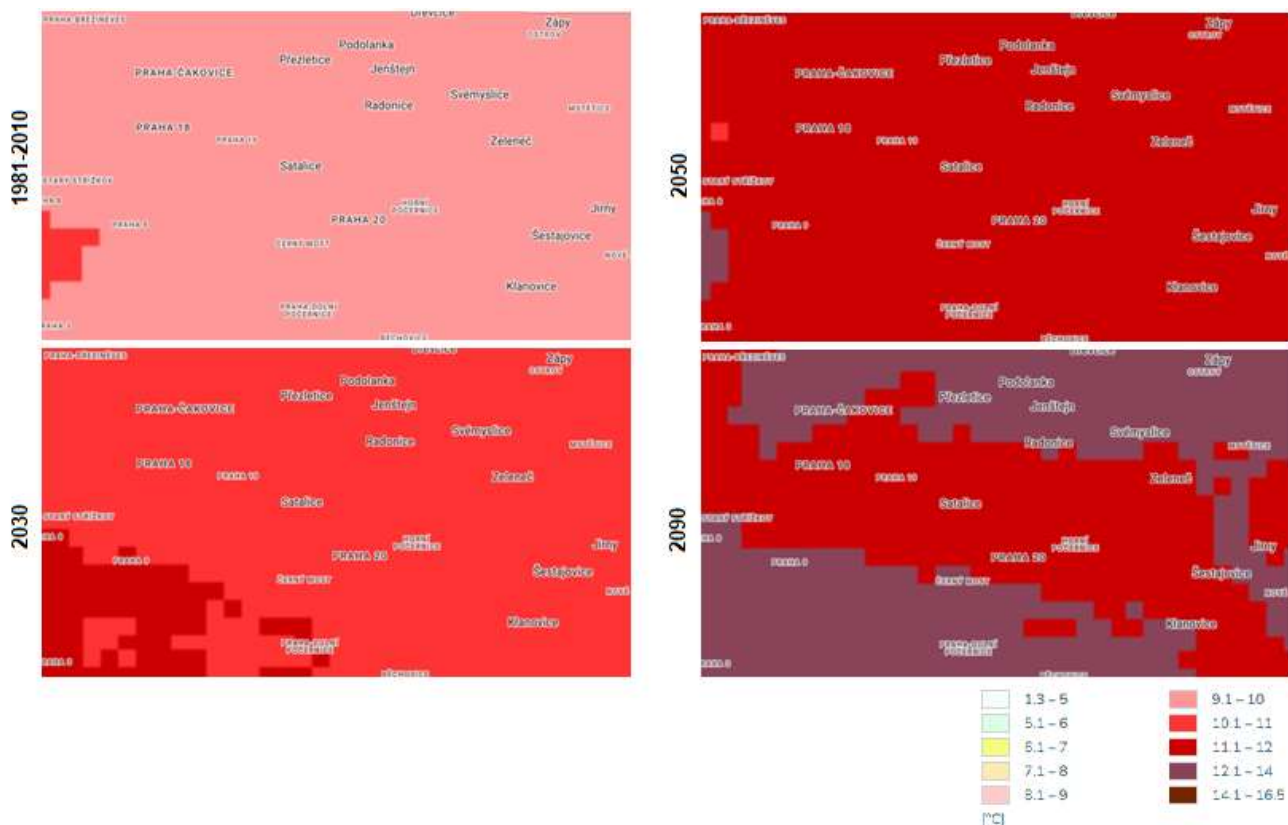
Pro obecný popis území vzhledem ke změně klimatu byly využity mapové podklady vytvořené na základě globálního klimatického modelu IPSL (verze IPSL-CM5A-MR) – země původu: Francie (model reprezentující

<sup>2</sup> CzechGlobe: webové stránky projektu CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR. CzechGlobe – Ústav výzkumu globální změny AV ČR (www.klimatickazmena.cz)

medián všech testovaných GCM nejlépe); pro určení pravděpodobných budoucích klimatických podmínek bylo využito emisní scénář RCP 4,5 – střední emise SKLP.

Série klimatických map na serveru KlimatickaZmena.cz umožňuje výběr různých ukazatelů, na jejichž základě si lze udělat obrázek o možném vývoji klimatu v dané oblasti. Významným klimatickým faktorem ve vztahu ke změnám klimatu je rostoucí teplota. Vývoj průměrných ročních teplot v zájmovém území ukazuje následující obrázek, kde první mapa je průměrem za období 1981-2010, další jsou již odhadem možného vývoje teplot vzduchu v zájmovém území do roku 2030, 2050 a 2090 (při střední hodnotě emisí skleníkových plynů). Na základě přímého odečítání hodnot z klimatických map serveru pak vznikla níže uvedená tabulka vybraných ukazatelů pro zájmové území záměru.

**Obrázek 61 Prům. roční teploty vzduchu v období 1981-2010 a výhledy pro období 2030, 2050 a 2090**



Zdroj: www.klimatickazmena.cz

**Tabulka 39 Vybrané ukazatele o klimatických poměrech v zájmovém území v současnosti a odhad jejich vývoje do konce 21. století (při střední hodnotě emisí SKLP5)**

Vybrané klimatické charakteristiky v zájmovém území	Odhad vývoje klimatu				
	jednotky	1981-2010	2030	2050	2090
<b>Teplotní charakteristiky</b>					
Průměrná roční teplota vzduchu	°C	9,1-10	10,1-11	11,1-12	11,1-12
Průměrná roční maximální teplota vzduchu	°C	13,1-14	15,1-16	15,1-16	16,1-17
Průměrná roční minimální teplota vzduchu	°C	4,1-5	6,1-7	6,1-7	7,1-8
Počet letních dní (TMA ≥ 25 °C) <sup>6</sup>	dny	41-50	61-70	71-80	81-100
Počet tropických dní (TMA ≥ 30 °C) <sup>4</sup>	dny	6-10	16-20	21-25	26-30
Počet mrazových dní (TMI < 0 °C) <sup>4</sup>	dny	81-100	61-80	51-60	41-50
Počet ledových dní (TMA < 0 °C) <sup>4</sup>	dny	21-30	11-20	11-20	11-20
Četnost výskytu horkých vln	za rok	1-2	2-3	3-4	3-4
Riziko výskytu horkých a suchých period	dny	0-5	5-10	10-15	15-20
Průměrná délka horkých vln	dny	6-7	8-9	10-12	10-12
<b>Srážkové a sněhové charakteristiky</b>					
Průměrný roční úhrn srážek	mm	501-550	501-550	501-550	501-550

Vybrané klimatické charakteristiky v zájmovém území			Odhad vývoje klimatu			
	jednotky	1981-2010	2030	2050	2090	
Průměrný úhrn srážek v létě	mm	201-250	201-250	201-250	201-250	
Počet dní se srážkou > 10 mm	dny	11-15	11-15	11-15	11-15	
Počet dní se sněhovou pokrývkou > 3 cm	dny	31-40	11-20	11-20	0-10	
Počet dní se sněhovou pokrývkou > 10 cm	dny	16-20	6-10	2-5	2-5	
Pravděpodobnost výskytu extrémního sucha	%	0-10	0-10	0-10	10-20	
Vodní režim v krajině						
Změny vodní bilance v krajině	mm	-199- -50	-299 - -200	-299 - -200	-299 - -200	
Změny vodní bilance za vegetační sezónu	mm	-199- -50	-299 - -200	-299 - -200	-299 - -200	
Nedostatek vláhy v kořen. vrstvě půdy na jaře	dny	6-10	16-20	21-25	26-30	
Nedostatek vláhy v kořen. vrstvě půdy během veget. sezóny	dny	61-70	81-90	91-120	91-120	

Zdroj dat: [www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz)

### Produkce skleníkových plynů

Jako skleníkové plyny jsou označovány plyny, které nejvíce přispívají k tzv. skleníkovému efektu a jsou spojovány se změnou klimatu. Nejvýznamnější skleníkový plyn je oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>), který vzniká oxidací uhlíku s kyslíkem. Pro hodnocení celkové produkce skleníkových plynů se využívá přepočítání emisí jednotlivých skleníkových plynů na tzv. CO<sub>2</sub> ekv (tj. množství CO<sub>2</sub>, které má ke skleníkovému jevu atmosféry stejný ekvivalentní příspěvek jako dané množství příslušného plynu, přepočtené podle příslušných koeficientů GWP). Potenciál globálního oteplování (GWP) oxidu uhličitého je 1.

Emise skleníkových plynů v dopravě vznikají primárně spalováním fosilních paliv v motorech silničních dopravních prostředků. Snížit emise z dopravy lze pouze omezením množství spalovaného paliva (snížením spotřeby). Alternativou je pak přechod na alternativní druhy pohonu (např. na biometan, CNG, vodík nebo na elektřinu při souběžné transformaci energetiky), zvýšením podílu hromadné (vlakové a autobusové) dopravy a snížením počtu vozidel na silnicích. Objem silniční dopravy lze snížit zvýšením obsazenosti vozidel (spolujízdou) či obecně snížením nutnosti dopravy (např. prací na dálku).

Dle statistických dat se doprava v roce 2021 podílela na celkových emisích CO<sub>2</sub> ekv. v České republice 16 %. V sektoru dopravy přitom měla majoritní podíl doprava automobilová (osobní automobilová doprava cca 9,4 %, nákladní a autobusová doprava cca 6,2 %). Na rozdíl od oblastí energetiky a průmyslu emise skleníkových plynů z dopravy vykazují dlouhodobý průběžný nárůst.<sup>3</sup> Ve snaze o snižování emisí ze silniční dopravy jsou postupně stanovovány zpřísnující se limitní hodnoty pro emise CO<sub>2</sub> na km u nově vyráběných vozidel.

### Emise skleníkových plynů ze záměru

Emise skleníkových plynů lze rozdělit na:

- *přímé emise* – emise přímo produkované záměrem (např. spalování paliv, proces, fugitivní emise)
- *nepřímé emise* – emise vznikající mimo vlastní prostor záměru v souvislosti s jeho existencí. Metodika EIB pro stanovení uhlíkové stopy<sup>4</sup> rozděluje nepřímé emise (emise související se spotřebou energií, např. elektřina, vytápění, chlazení) a jiné nepřímé emise (emise z předchozích nebo navazujících činností, např. emise z těžby a výroby vstupních surovin, emise skleníkových plynů z vozidel, která využívají dopravní infrastrukturu).

Posuzovaným záměrem je přestavba a zkapacitnění MÚK Zdiby a navazujícího úseku D8 / Prosecké radiály a výstavba vybraných prvků MÚK Březiněves. Samotný záměr není přímým zdrojem skleníkových plynů. Ze stavebních objektů (silnice) nedochází k uvolňování skleníkových plynů do ovzduší. Záměr je zdrojem nepřímých emisí, které vznikají při spalování pohonných hmot ve vozidlech využívajících předemtně komunikace.

Výpočet emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy byl proveden pro 4 výpočtové stavy:

<sup>3</sup> [www.faktooklimatu.cz](http://www.faktooklimatu.cz)

<sup>4</sup> EIB Project Carbon Footprint Methodologies. Methodologies for the assessment of project greenhouse gas emissions and emission variations. Version 11.3., January 2023

- *výpočtový stav 1* - emise z dopravy na uvažovaných komunikacích v řešeném území za stávajícího stavu (rok 2019).
- *výpočtový stav 2* - emise z dopravy na uvažovaných komunikacích v řešeném území ve výhledovém roce 2030<sup>5</sup> ve stavu bez realizace záměru („nulová varianta“).
- *výpočtový stav 3* - emise z dopravy na uvažovaných komunikacích v řešeném území ve výhledovém roce 2030<sup>5</sup> ve stavu se záměrem („aktivní varianta“).
- *výpočtový stav 4* - emise z dopravy na uvažovaných komunikacích v řešeném území ve výhledovém roce 2050<sup>6</sup> ve stavu se záměrem.

Do výpočtu byla zahrnuta automobilová doprava nejen na komunikacích přímo dotčených posuzovaným záměrem (dálnice D8, Prosecká radiála, silnice I/9, II/608 a ostatní komunikace nižších tříd), ale i doprava na dalších stávajících a plánovaných komunikacích silniční sítě v okolí záměru v rámci zvoleného řešeného území. Úseky komunikací v okolí záměru zahrnuté do výpočtu jsou pro jednotlivé výpočtové stavy zobrazeny níže.

---

<sup>5</sup> Pro výhledové stavy horizontu 2030 předpokládají DIP v provozu několik dalších staveb nad rámec stávajícího stavu. Kromě posuzovaného záměru se jedná např. o úpravy MÚK Zdiby – doplněna přímá větev z centra D8 ↔ I/9 (zprovozněna 09/2023), úpravy úrovnových křižovatek a zaústění terminálu Sedlec, přestavba silnice I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice na střídavý třípruh, obchvat Březiněvsí a další. Dostavba Pražského okruhu (dálnice D0 – úsek 519, 520) není v uvažovaných stavech roku 2030 zohledněna.

<sup>6</sup> Pro výhledový rok 2050 je mj. uvažováno s realizací posuzovaného záměru, dostavbou dálnice D0 (vč. staveb 518, 519 a 520), kompletní realizací MÚK Březiněves (v cílovém stavu), a dalších komunikací v území dle plánovaného rozvoje území.

Obrázek 62 Uvažované úseky komunikací v řešeném území



Pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravy byly použity emisní faktory uváděné v dokumentu EIB Project Carbon Footprint Methodologies<sup>7</sup>. V této metodice jsou uváděny emisní faktory samostatně pro osobní vozidla (podle druhů pohonu), autobusy, lehká nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla. Pro výpočet byly použity průměrné emisní faktory pro vyjmenované skupiny. Nebyl tak zohledněn aktuální trend snižování emisí ze silničních vozidel postupným zvyšováním podílů vozidel s alternativním pohonem (zejména elektromobilů), které vykazují nižší emise CO<sub>2</sub> ekv. oproti vozidlům s konvenčními spalovacími motory. Použité emisní faktory jsou uvedeny v tabulkách níže. Emisní faktory jsou v použité metodice uváděny v jednotkách g/vkm. Pro výpočet emisí tak je zohledněn počet vozidel a délka jízdy. Plynulost dopravy ani vypouštění emisí při stání vozidel s nastartovaným motorem (např. stání v kolonách) nebyli ve výpočtu zohledněny. Vypočtené emise z automobilové dopravy na komunikacích ve vymezeném řešeném území jsou uvedeny v tabulkách níže.

Tabulka 40 Emisní faktory CO<sub>2</sub> ekv. pro silniční dopravu

Emisní faktor <sup>1)</sup>	Osobní automobil (průměr)	Autobus (dálkový)	Lehká nákladní vozidla	Těžká nákladní vozidla
TTW [g CO/vkm]	180	783	241	604

1) emisní faktor CO<sub>2</sub> dle údajů EIB Project Carbon Footprint Methodologies (13)

<sup>7</sup> EIB Project Carbon Footprint Methodologies. Methodologies for the assessment of project greenhouse gas emissions and emission variations. Version 11.3., January 2023

**Tabulka 41 Vstupní data pro výpočet emisí CO<sub>2</sub> ekv. z dopravy na hodnocených komunikacích záměru a okolí**

Intenzita dopravy <sup>1)</sup>		Osobní automobil [vozokm]	Autobus (dálkový) [vozokm]	Lehká nákladní vozidla [vozokm]	Těžká nákladní vozidla [vozokm]	Délka celkem [km]
Výpočtový stav 1	celkové emise	714919	4199	79442	113639	54,6
	- z toho kom. záměru – dálnice <sup>2)</sup>	249363	2339	27707	65191	4,8
	- z toho kom. záměru – ostatní <sup>2)</sup>	14065	35	1563	1346	2,3

1) intenzita dopravy vyjádřená ve vozokilometrech. Hodnoty byly spočtené na základě intenzity dopravy na jednotlivých úsecích komunikací v řešeném území (dle DIP uvedených výše) a jejich délky

2) jako „komunikace záměru – dálnice“ jsou zde označeny řešené úseky dálnice D8 / Prosecké radiály; jako „komunikace záměru – ostatní“ jsou zde označeny řešené úseky ostatních komunikací záměru (křižovatkové větve MÚK, související přeložky silnic nižších tříd)

**Tabulka 42 Emise CO<sub>2</sub> ekv. z automobilové dopravy na hodnocených komunikacích záměru a okolí**

Emise CO <sub>2</sub> ekv [kt/rok] <sup>1)</sup>		Osobní automobil	Autobus (dálkový)	Lehká nákladní vozidla	Těžká nákladní vozidla	Celkem
Výpočtový stav 1	celkové emise	128,7	3,3	19,1	68,6	219,8
	- z toho kom. záměru – dálnice <sup>2)</sup>	44,9	1,8	6,7	39,4	92,8
	- z toho kom. záměru – ostatní <sup>2)</sup>	2,5	0,03	0,4	0,8	3,7

<sup>1)</sup> Ve výpočtu není zohledněn předpokládaný pokles emisí CO<sub>2</sub> ekv. oproti stávajícímu stavu daný aktuálním trendem zvyšování podílů vozidel s alternativním pohonem (elektromobily aj.). Reálně očekávané emise ve výhledových letech 2030 a 2050 jsou tak nižší.

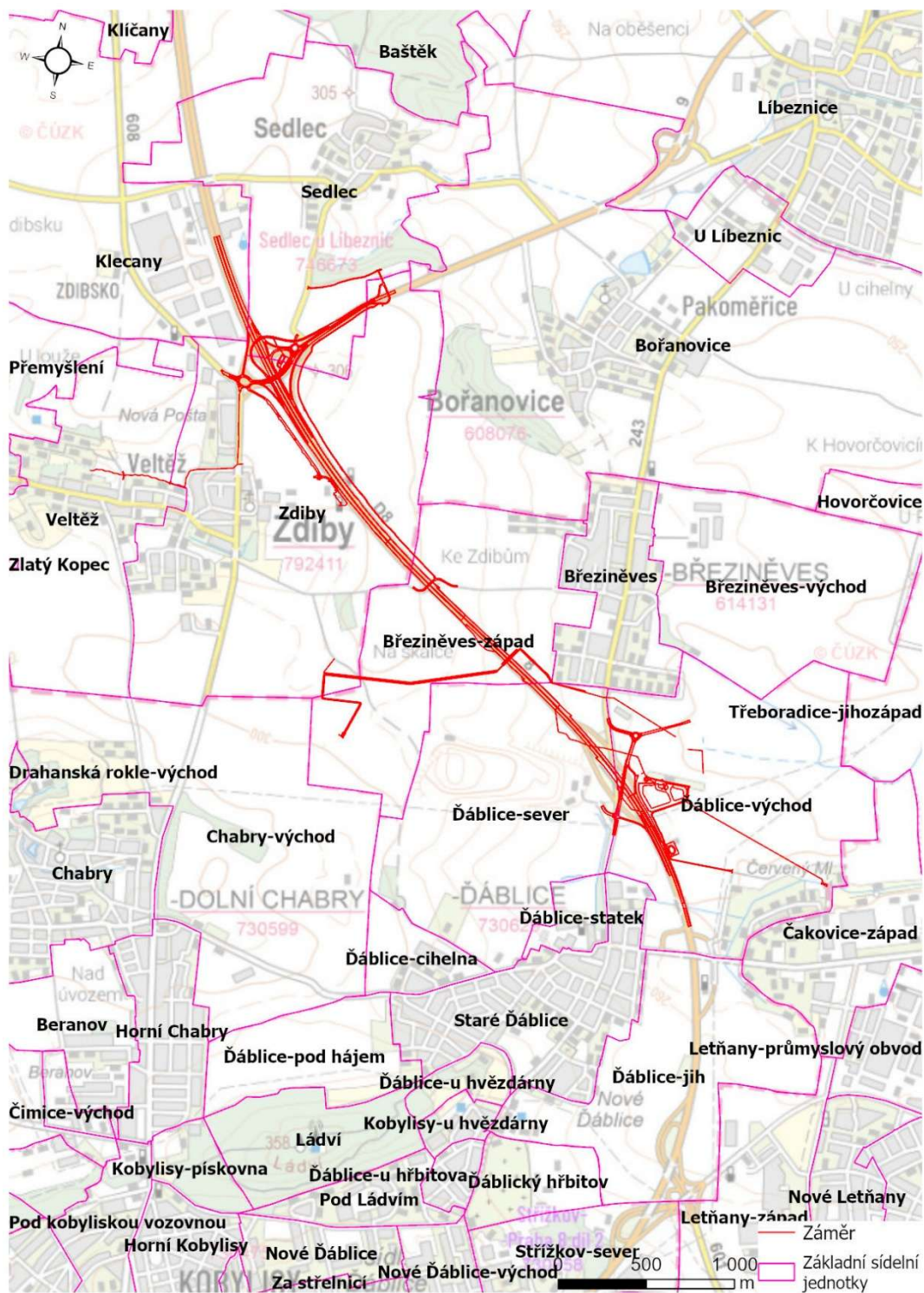
<sup>2)</sup> jako „komunikace záměru – dálnice“ jsou zde označeny řešené úseky dálnice D8 / Prosecké radiály; jako „komunikace záměru – ostatní“ jsou zde označeny řešené úseky ostatních komunikací záměru (křižovatkové větve MÚK, související přeložky silnic nižších tříd)

Záměr by měl být navržený tak, aby byl schopný reagovat na případné změny klimatických charakteristik. V příloze č. H.2.2 jsou podobněji popsány dopady hlavních projevů změn na oblast dopravy tak, jak je uvádí národní adaptační strategie, který byl doplněn o komentář bližšího popisu vlivů změny klimatu ve vztahu k posuzovanému záměru: dlouhodobé sucho, povodně a přívalové povodně, vydatné srážky, zvýšení teplot, extrémně vysoké teploty, extrémní vítr, požáry vegetace.

Dle Mapy klimatických oblastí ČR 1901-2000 leží lokalita v teplé oblasti T (2). Na základě uvedených dat lze v zájmovém území odhadovat trendy vývoje klimatu, které směřují k vyšší průměrné roční teplotě vzduchu, růstu počtu letních a tropických dní a poklesu mrazů a dnů se souvislou sněhovou pokrývkou. Celkové úhrny ročních srážek se významně nezmění, měnit se ale bude jejich rozložení v čase i prostoru, což s ostatními změnami povede k častějším přívalovým srážkám a k delším obdobím s vysokými teplotami a beze srážek. Pro dotčené území je adaptivní kapacita stanovena jako velmi vysoká a dobrá.

## C.2.8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Obrázek 63 Zákres základních sídelních jednotek



Zdroj: <http://geoportal.gov.cz/>

Dotčené území zasahuje do těchto základních sídelních jednotek:

- Bořanovice (008079)

- Březiněves (014133)
- 066036 Klecany (066036)
- Ďáblice-sever (130818)
- Ďáblice-východ (130826)
- Ďáblice-jih (130834)
- Sedlec (146676)
- Zdiby (192414)
- Březiněves-západ (316962)
- Veltěž (322105)

Počet obyvatel vstupující do hodnocení vlivu stavby na veřejné zdraví byl dohromady kvalifikovaně stanoven na 3 000 obyvatel.

### **C.2.9. Hmotný majetek**

#### **MÚK Ďáblická**

Stávající MÚK Ďáblická bude v cílovém stavu záměru zrušena, demolována a částečně bude nahrazena větvemi MÚK Březiněves.

#### **Demolice mostních objektů**

2 ks - most na ul. Cínovecké přes ul. Ďáblickou a most na účelové komunikaci přes ul. Cínoveckou.

#### **Čerpací stanice pohonných hmot – demolice velkého rozsahu**

Obě ČSPH MOL Zdiby I. (pravá, ve směru Ústí n.L.) i ČSPH MOL Zdiby II. (levá, ve směru Praha) budou zrušeny a demolovány.

Realizace stavby vyvolá taky potřebu demolice vozovek rušených větví stávající MÚK Zdiby a MÚK Ďáblická a navazujících úseků silnic I/9, ulice Ďáblické a obchvatu Březiněvsi, které budou přeloženy nebo nahrazeny novými.

*Záměr vyvolá také demolice většího rozsahu a to rušením 2 čerpacích stanic pohonných hmot.*

### **C.2.10. Kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Popis viz kapitola C.1.4.

## **C.3. Celkové zhodnocení kvality 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**

Záměr D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká se nachází na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje a zasahuje do katastrálních území Březiněves (614131), Ďáblice (730629), Klecany (666033), Sedlec u Líbeznic (746673) a Zdiby (792411). V rámci záměru dojde prakticky k rozšíření stávající komunikace o několik jízdních pruhů a k rozšíření obou stávajících mimoúrovňových křižovatek.

Podle biogeografického členění České republiky se lokalita nachází v Českobrodském bioregionu. Jeho území formují plošiny na starších sedimentech s pokryvy spraší a vegetací hájů s malými ostrovy acidofilních doubrav, významná jsou i skalnatá údolí s acidofilními a teplomilnými doubravami a skalními společenstvy. Převažuje slabě teplomilná biota 2. bukovo-dubového vegetačního stupně, v jihozápadní části je biota 3.

dubovo-bukového stupně. Biodiverzita je podprůměrná, exklávních a mezních prvků je málo, vyznívají některé západní prvky. Bioregion je intenzivně zemědělsky využíván a vyznačuje se vysokou mírou urbanizace. Přesto se zde zachovaly unikátní komplexy přirozených částečně podmáčených dubových lesů i teplomilná travobylinná lada a křoviny v údolích.

Stavba se nachází v mírně zvlněném území s nadmořskou výškou cca 250 - 310 m.n.m., které se nachází na severním okraj Hlavního města Prahy a přímo na něj navazuje.

Dotčené území není součástí přírodního parku podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Přírodní parky nejsou vyhlášeny ani v blízkém okolí stavby.

Dotčená kulturní krajina svým charakterem nevytváří podmínky pro hojnější výskyt živočichů nebo rostlin. Nenalézají se zde žádné rozsáhlé kvalitní ekosystémy ani ekosystémy mimořádného významu.

V trase záměru se nenachází žádné přírodní biotopy a do lesních porostů záměr nezasahuje. V oblasti hodnoceného záměru se nenachází žádné zvláště chráněné druhy rostlin. Byl pozorován výskyt 3 druhů zvláště chráněných druhů bezobratlých, 1 druh obojživelníků, 2 druhy plazů, 5 zvláště chráněných druhů ptáků a 3 druhy zvláště chráněných savců.

V dotčeném území se nacházejí VKP dle zákona i registrované VKP. Trasa záměru kříží Mratínský potok a dojde k výstavbě nového koryta Přemyšlenského potoka. Památné stromy se v dotčeném území nacházejí. Záměry je nezasahují, ani jejich ochranná pásma.

V dotčeném území se nacházejí prvky ÚSES lokální i regionální úrovně, funkční i nefunkční. Záměr nezasahuje do zvláště chráněné území ani jejich ochranných pásem a nezasahuje do přechodně chráněných ploch, smluvně chráněných území, jeskyní a krasových jevů a území s paleontologickými nálezy.

Lokalita NATURA 2000 se v dotčeném území nenacházejí.

Výsledky rešerše potvrdily, že geologické poměry jsou složité a značně proměnlivé. Na sledovaném území se vyskytují horniny od proterozoických břidlic a drob, přes svrchnokřídové slínovce a jílovce, tercierní terasové sedimenty až ke kvartérním, eolickým sedimentům.

V dotčeném území záměru se nenacházejí žádná důlní díla, poddolovaná ani ložisková území, prognózní zdroje, dobývací ani sesuvná území. Jedná se o území z pohledu zakládání staveb se složitými inženýrskogeologickými poměry. Záměr nezasahuje do chráněného ložiskového území, jelikož se v dotčeném území nenacházejí.

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod, do ochranných pásem vodního zdroje. Záměr nezasahuje do zdrojů ani ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Záměr nezasahuje do oblasti pramenu či studánky. Dotčené území záměru spadá do oblasti vymezené dle §32 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi citlivé oblasti. Dle §33 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách prochází část dálnice D8 zranitelnou oblastí. Záměr se nachází v záplavovém území - Q5, Q20, Q100 i aktivní zóně záplavového území Mratínského potoka, který patří k silně znečištěným vodám. Záměr se nachází na rozhraní dvou povodí – Labe a Vltavy. V současné době jsou srážkové vody z Prosecké radiály a křižovatky MÚK Zdiby odváděny v převážném rozsahu do DUN Ďáblice a dále do Mratínského potoka. Nově budou odváděny i do Přemyšlenského potoka. jen velmi malá část odtéká na východ do Líbeznického potoka a na sever do Máslovického potoka. Záměr nekříží meliorační systémy.

Záměr se nenachází v památkové rezervaci nebo památkové zóně ani v jejich ochranném pásmu. Nezasahuje do národní kulturní památky nebo kulturní památky. Část záměru je situována do míst předpokládaných archeologických nálezů ÚAN I. (prokázaná území) a pásma kategorie II.

Hodnocené území patří do oblasti s proměnlivou hustotou obyvatel na km<sup>2</sup> a to v severovýchodní části záměru s hustotou menší než 25 obyvatel na km<sup>2</sup>, v severozápadní s počtem 25-100 obyvatel na km<sup>2</sup> a v jižní části hustota obyvatel dosahuje hodnot 250-1 500 obyvatel na km<sup>2</sup>.

Záměr je situován do území kde nejsou dosaženy imisní limity pro průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin za období let 2019-2023. Záměr se nenachází v evidované ploše staré ekologické zátěže.

Záměry se nachází na pozemcích ZPF (1,2,3,4 a 5 tříd ochrany). Půdy jsou v menších plochách ohrožené vodní a větrnou erozí s různým stupněm závažnosti a minimálním sklonem k sesuvům.

Z pohledu možného ovlivnění přírodních zdrojů a jejich stavu mohou být ovlivněny tyto zdroje (jejich stav je popsán v příslušných kapitolách C.1 a C.2.): půda (zemědělské hospodaření) a povrchová voda (vodní toky).

Dle Mapy klimatických oblastí ČR 1901-2000 leží lokalita v teplé oblasti T (9), kterou charakterizuje dlouhé léto se 40-50 letními dny a průměrnou teplotou 15-16 °C, přiměřeně vlhké se srážkovými úhrny 200-400 mm a 100-140 dny se srážkami >1 mm za den. Zima je normálně dlouhá s 50-60 ledovými dny, mírně chladná s průměrnou teplotou -2 až -3 °C, vyššími srážkami >400 mm, spíše kratším trváním sněhové pokrývky. Přečhodná období jsou krátká se 100-140 mrazovými dny, mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7-8 °C, teplým podzimem s průměrnou teplotou 8-9 °C.

V ostatních, záměry ovlivnitelných parametrech životního prostředí, je současná i výhledová situace takového charakteru, že umožňuje realizaci záměru (při dodržování zákonných opatření, popř. požadovaných v této dokumentaci), aniž by bylo odůvodnitelné jejich významné negativní ovlivnění či by mělo dojít k překročení kvantifikovatelných požadovaných limitů, nebo ohrožení zájmů chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Celkově lze konstatovat, že kvalita jednotlivých složek životního prostředí v území umožní, aniž by došlo k neúnosnému zhoršení kvality životního prostředí realizací hodnoceného záměru. Již ukončené procesy EIA, které posuzovaly únosnost území i pro realizaci Pražského okruhu tj. stavby D0 519 a D0 520, prokázaly, že v území jsou dostatečné rezervy, které umožní i další výrazné zatížení jednotlivých složek životního prostředí realizací komunikací Pražského okruhu.

V případě, že by nebyl navržený záměr realizován, tak v úseku -2,0÷ -4,8 km dálnice D8 dojde k jeho realizaci v rámci staveb Pražského okruhu, resp. v rámci té, která bude realizována dříve (D0 519 nebo D0 520).

Pokud by nedošlo k realizaci části záměru v úseku 0,0÷ -2,0 km dálnice D8, včetně přestavby MÚK Zdiby, tak se nejvíce projeví negativní vlivy spojené s malou kapacitou křižovatky MÚK Zdiby a následujícího úseku komunikace do -2,2 km D8. Nedostatečná kapacita by se projevila vznikem čekajících kolon stojících aut a dále snahou řidičů využívat okolní komunikace nižších tříd, které jsou převážně vedeny zastavěnými částmi obcí a městských částí. Tím by došlo ke zvýšení intenzit silniční dopravy u chráněných objektů a současně i ke zhoršení všech doprovodných vlivů na životní prostředí – zvýšení hluku u chráněných objektů, zhoršení kvality ovzduší, vibrací, snížení bezpečnosti provozu atd.

Dalším pozitivním přínosem záměru, ke kterému by bez realizace záměru nedošlo, je obnovení koryta Přemýšlenského potoka ve Zdibech a odvádění vod z prostoru MÚK Zdiby do tohoto potoka, kam dle historických hydrologických poměrů patří. Současně tím dojde ke snížení přítoků do Mratínského potoka, který je dlouhodobě přetížen.

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

**D.I. 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 (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí**

### **D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

#### **D.I.1.1. Ovzduší**

Pro potřeby dokumentace byla zpracována studie hodnocení zdravotních rizik, která je součástí příloh dokumentace jako příloha H.5. Zde uvádíme její stručné shrnutí.

Hodnocení zdravotního rizika znečištění ovzduší bylo provedeno na základě modelových výpočtů rozptylové studie zpracovaných pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru.

Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář, to znamená, že vypočtené zprůměrované, resp. maximální příspěvky u nejbližší obytné zástavby byly použity pro všechny obyvatele v obci.

Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele v okolí záměru (jejich počet je uveden v kapitole C.2.8 a ve studii H.5). Byla hodnocena rizika imisí, suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxidu dusičitého, benzenu a benzo(a)pyrenu a CO podle standardní metodiky WHO a Evropské komise. Rizika byla posuzována pro části obcí nejbližší k záměru.

PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>

Průměrné roční imisní koncentrace PM<sub>10</sub> (12,8 až 19,4 mg/m<sup>3</sup>) i PM<sub>2,5</sub> (11,7 až 12,9 mg/m<sup>3</sup>) v pozadí splňují hodnoty platných imisních limitů stanovených v české legislativě na ochranu zdraví lidí s velkou rezervou. Přesto průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub> překračují příslušnou hodnotu cílové směrnice koncentrace stanovené WHO ve výši 15 mg/m<sup>3</sup> pro PM<sub>10</sub> a 5 mg/m<sup>3</sup> pro PM<sub>2,5</sub>, avšak nepřekračují prozatímní cíl pro PM<sub>10</sub>, který je 20 mg/m<sup>3</sup> a prozatímní cíl pro PM<sub>2,5</sub> 15 mg/m<sup>3</sup>. Imisní příspěvky posuzovaného záměru spočítané v rámci rozptylové studie se budou na tomto překračování sice spolupodílet, avšak tyto cíle nebudou překročeny ani v součtu s vypočtenými nejvyššími imisními příspěvky. Hodnoty příspěvků na řádové úrovni nejvýše desetin mikrogramu z hlediska zdravotních účinků nezpůsobí předčasnou úmrtnost,

ani vznik nových případů onemocnění chronickou bronchitidou, ani takové zhoršení průběhu kardiovaskulárních či respiračních onemocnění, které by si vynutilo hospitalizaci. Roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> z provozu budou mít zanedbatelný vliv jak v roce 2030, tak v roce 2050 na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele.

#### NO<sub>2</sub>

Odhadované stávající (rok 2019) průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. V obytných zónách nejbližší k posuzovanému záměru jsou změny ročních koncentrací NO<sub>2</sub> po realizaci záměru maximálně v desetině mikrogramů, což jsou změny vzhledem k zdravotně významným koncentracím zcela zanedbatelné. Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO<sub>2</sub>, jak v roce 2030, tak v roce 2050.

#### CO

Na základě provedených výpočtů z rozptylové studie by příspěvky pro 8hodinovou koncentraci CO měly být na úrovni desítek až stovek mikrogramů. Vypočtené imisní příspěvky osmihodinových koncentrací CO po realizaci záměru budou nízké a nelze očekávat významné riziko toxických účinků.

#### Benzo(a)pyren

Imisní pozadí benzo(a)pyrenu nepřekračuje v současné době státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Změny imisního zatížení dané lokality benzo(a)pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné jak v roce 2030, tak v roce 2050.

U suspendovaných částic na základě zkušeností s obdobnými záměry nelze během stavebních prací zcela vyloučit, že by mohlo dojít v některých částech hodnoceného území k mírnému navýšení rizika respirační nemoci. Z těchto důvodů je proto nezbytné realizovat protiprašná opatření uvedená v kapitole D.IV.

*Závěrem lze konstatovat, že výstavba ani realizace záměru ovlivní současnou imisní situaci zcela nepatrně, a to v úrovni která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná, a to jak v roce 2030, tak v roce 2050.*

## D.I.1.2. Hluk

Pro potřeby dokumentace byla zpracována studie hodnocení zdravotních rizik, která je součástí příloh dokumentace jako příloha H.5. Zde uvádíme její stručné shrnutí.

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustické studie zpracovaných pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a s realizací záměru a stav ve výhledovém roce 2050 s realizací záměru a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v dotčeném území. Počet obyvatel vstupující do hodnocení zdravotních rizik z pohledu hluku je uvedena v kapitole C.2.8 a ve studii H.3.

V posuzovaných lokalitách jsou již v současné době obyvatelé exponováni hlukem ze silniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování, rušení spánku a ischemická choroba srdeční.

Realizací záměru dojde v posuzovaných lokalitách k mírnému až významnému snížení zdravotních rizik - dojde ke snížení počtu obyvatel vysoce obtěžovaných (z 9,3 % pokles na 9,2 % v úseku v Středočeském kraji; v úseku ležícím na území hlavního města Prahy zůstane hodnota 9,4 % neměnná) a rušených ve spánku (z 2,3 % zvýšení na 2,6 % v úseku v Středočeském kraji; v úseku ležícím na území hlavního města Prahy zůstane hodnota 2,8 % neměnná). Riziko kardiovaskulárních onemocnění se po realizaci záměru nezmění.

Při porovnání stavu bez záměru a se záměrem bylo ve výhledových stavech 2030 v kontrolních výpočtových bodech zjištěno snížení, resp. nezhoršení hodnot  $L_{Aeq,T}$ . V některých výpočtových bodech bylo zjištěno mírné navýšení hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq,T}$  maximálně v jednotkách decibelů, což je navýšení, které nebude vnímáno sluchem a nezvýší počet obyvatel obtěžovaných hlukem ani počet obyvatel rušených hlukem ve spánku.

Z výsledků kvantitativní charakterizace rizika hluku je možné konstatovat, že hluk z dopravy je v městských lokalitách nevyhnutelně zdrojem určitého zdravotního rizika. Stanovené limity pro hluk z dopravy představují nevyhnutelný kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a pohody obyvatel a reálnou situací a ekonomickými možnostmi.

Odhadované procento obyvatel stávající obytné zástavby obtěžovaných hlukem a rušených hlukem ve spánku, stejně jako zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění ve výchozí akustické situaci roku 2030 bez realizace záměru, je významné, avšak odpovídá reálné situaci v lokalitách s intenzivnější dopravou.

Při porovnání stavu bez záměru a se záměrem bylo ve výhledových stavech 2030 v kontrolních výpočtových bodech zjištěno snížení, resp. nezhoršení hodnot  $L_{Aeq,T}$ . V jednom výpočtovém bodě bylo zjištěno mírné navýšení hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq,T}$  maximálně v desetinách decibelů, což je navýšení, které nebude vnímáno sluchem a nezvýší počet obyvatel obtěžovaných hlukem ani počet obyvatel rušených hlukem ve spánku.

Délka výstavby je předkládána po dobu 4 stavebních sezón. Hluk z výstavby není z hlediska zdravotních rizik hodnocen, protože se jedná o krátkodobou expozici hluku, pro jejíž zhodnocení nejsou zatím k dispozici dostatečné odborné podklady. Přesto i při dodržení hygienického limitu hluku ze stavební činnosti je nevyhnutelné, že dojde ke zvýšení obtěžování obyvatel nejbližších domů, na kterém se podílí i další negativní vlivy stavebních prací. Z těchto důvodů je proto nezbytné dodržovat opatření uvedená v kapitole D.IV.

Pozn.: Je zde třeba zdůraznit, že pro účely hodnocení vlivu záměru byly vztahy expozice a účinku, které byly odvozeny pro obtěžování obyvatel vyvolané dlouhodobou hlukovou expozicí a zprůměrnovány na celou populaci, nemusí platit pro jednotlivce nebo malé soubory exponovaných osob, jako je tomu v daném případě u obyvatel hodnocených nejbližších domů, kde může být obtěžující a rušivý účinek hluku významně modifikován jak individuální vnímavostí konkrétních osob vůči hluku, tak jejich osobním vztahem ke zdrojům hluku, konkrétní orientací oken hlavních pobytových místností a dalšími faktory a významně se může lišit od vypočtených údajů. S ohledem na výše uvedené nejistoty je nutné mít na paměti, že při kvantitativní charakterizaci rizika expozice hluku se jedná spíše o odborný (kvalifikovaný) odhad, nežli o přesný (exaktní) výpočet počtu pravděpodobně obtěžovaných osob. Je tedy nutné posuzovat trendy než jednotlivé počty osob pravděpodobně obtěžovaných. Hodnocení hlukové expozice, použití expozičního scénáře, výstupů a vztahů epidemiologických studií bylo vždy provedeno na straně bezpečnosti.

*Plánovaný záměr se nachází v oblasti, která je již exponovaná hlukem ze silniční dopravy a v současném stavu nelze u obyvatel vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování, rušení spánku a ohrožení zvýšeným rizikem kardiovaskulárních onemocnění. Realizace záměru v žádném posuzovaném stavu nebude v celkovém hodnocení příčinou zvýšení zdravotních rizik hlukem z dopravy.*

### D.I.1.3. Sociálně ekonomické vlivy

Kolony na dálnici zvyšují s ohledem na vysokou rychlost automobilů riziko dopravních nehod. Záměr je realizován za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na dálnici D8. To je možné zajistit její zkapacitněním, jelikož se tím zvýší plynulost dopravy a sníží se tvorba kolon. Shodně k tomu přispěje úprava křižovatky MÚK Zdiby.

#### Kapacitní posouzení

Pro posouzení kapacity jednotlivých profilů mimoúrovňových křižovatek byly použity protokoly výpočtu uvedené v technických podmínkách TP 188 (Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací). Pro potřeby kapacitního posouzení křižovatek, byly použity intenzity z modelu dopravy vytvořeného společností TSK Praha (Příloha H.9). Při kapacitních výpočtech byly použity intenzity z dopravního modelu TSK Praha a IPR Praha, viz kap. 4.6. Dopravně inženýrské údaje, které byly dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“ přepočteny na padesátirázovou intenzitu dopravy pro výhledové stavy v roce 2030 a 2050. Pozn: Padesátirázová hodinová intenzita dopravy je padesátou nejvyšší hodinovou intenzitou ze všech hodinových intenzit roku tzn, že je cca o 13 % vyšší než špičková hodina průměrného pracovního dne. Poskytnuté celodenní intenzity dopravy byly pro potřeby kapacitních výpočtů přepočteny na špičkovou hodinu průměrného pracovního dne.

Pro návrh a kapacitní posouzení záměru MÚK Zdiby - MÚK Kostecká byl použit poslední relevantní podklady:

- D8 MÚK Zdiby a navyšující úseky Prosecké radiály – dopravně inženýrské podklady pro dokumentaci EIA (úkol č. 22 – 2135 – H05c, TSK hl. m. Prahy, 09/2022),
- D8 MÚK Zdiby a navyšující úseky Prosecké radiály – doplňkový podklad DIP pro technickou studii (úkol č. 22 – 2135 – H05e, TSK hl. m. Prahy, 09/2022 a aktualizace 01/2023)
- Dopravně-inženýrské podklady pro zkapacitnění D8 MÚK Zdiby (včetně navazující části Prosecké radiály) - dlouhodobý výhled (obj. č. 02-PT007030, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 09/2022), včetně pracovních příloh / kartogramů pro technickou studii,

Tyto podklady byly zpracovány společně s DIP pro přípravu staveb severní části Pražského okruhu (D0 518 Ruzyně – Suchdol, D0 519 Suchdol – Březiněves a D0 Březiněves – Satalice) a jsou založeny na shodném dopravním modelu

#### **D.I.1.4. Závěr vlivů na obyvatelstvo**

Na základě vyhodnocení výstupů rozptylové a akustické studie lze i přes všechny uvedené nejistoty a při dodržení doporučení z odborných studií konstatovat, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě, jsou akceptovatelné pro posuzovaný záměr D8 MÚK Zdiby, MÚK Kostecká

Plánovaný záměr se nachází v oblasti, která je již exponovaná hlukem ze silniční dopravy a v současném stavu nelze u obyvatel vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování, rušení spánku a ohrožení zvýšeným rizikem kardiovaskulárních onemocnění. Realizace záměru v žádném posuzovaném stavu nebude v celkovém hodnocení příčinou zvýšení zdravotních rizik hlukem z dopravy.

Celkovou imisní situaci zájmového území ovlivní realizace záměru zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Na základě provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru nebude tato aktivita představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru.

#### **D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima např. povaha a množství emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zranitelnost záměru vůči změně klimatu)**

##### **D.I.2.1. Vlivy na ovzduší**

Pro potřeby dokumentace EIA byla zpracována rozptylová studie hodnotící vliv záměru na stav ovzduší v dotčeném území ve výhledových letech 2030 a 2050 porovnáním stavu s a bez záměru v roce 2030. Podrobné vyhodnocení je uvedeno ve zmíněné studii v příloze H.2.

##### **D.I.2.1.1. Vliv výstavby záměru**

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí.

Vliv na kvalitu ovzduší v bezprostředním okolí staveniště se v průběhu stavebních prací výrazně mění. Hlavním zdrojem emisní zátěže budou tři hlavní definované stavební činnosti, jejichž výčet a další podrobnosti jsou ve zmiňované kapitole B.I.6.7.

Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu, kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy.

V současné době se intenzity dopravy pohybují na D8 cca 80 – 96 tis. vozidel za 24 hodin. Staveništní doprava přispěje k této zátěži max 500 TNV nákladními vozidly denně. Což je 0,5 % z celkového počtu automobilů na dálnici D8. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Množství emisí ve fázi výstavby je závislé na druhu právě probíhajících stavebních prací. Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty emise TZL vznikající při stavebních činnostech (demolice, zemní práce, terénní úpravy), emise ze spalování nafty strojními mechanismy a emise z vyvolané nákladní staveništní a mimostaveništní dopravy. Intenzita vyvolané dopravy, nasazení strojních mechanismů a objem zemních prací se v průběhu celé doby výstavby různí. Pro výpočet rozptylové studie bylo uvažováno s teoretickou situací, kdyby docházelo k provádění nejvíce prašných činností v celé délce stavby po dobu celého roku a nasazení všech uvažovaných stavebních mechanismů současně. Pro potřeby výpočtu bylo dále uvažováno maximální zatížení vyvolanou dopravou na všech uvažovaných příjezdových směrech. Reálně lze očekávat, že vyvolaná doprava bude na těchto komunikacích nižší. Vypočtené příspěvky jsou tak odhadem předpokládaného znečištění, reálné imisní příspěvky vznikající při výstavbě záměru se mohou od uvedených výsledků lišit na základě konkrétního postupu stavebních prací, který určí zvolený zhotovitel stavby.

Nejvyšší příspěvky byly vypočteny v místě samotné stavby (zejména křižovatkové větve MÚK Zdiby a MÚK Březiněves), v oblastech nejbližší obytné zástavby byly imisní příspěvky záměru ve fázi výstavby vypočteny

Příspěvek k průměrným ročním koncentracím NO<sub>2</sub> ve fázi výstavby byl vypočten na úrovni do 0,59 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limitu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> je 40 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší vypočtené maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> ze zdrojů emisí zahrnutých do výpočtu jsou na úrovni 14,8 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro tuto charakteristiku je 200 µg/m<sup>3</sup> s přípustnou četností překročení 18 hodin. Nejvyšší příspěvky k průměrným ročním koncentracím NO<sub>2</sub> byly vypočteny v místě staveniště a v trase dálnice D8.

Nejvyšší vypočtené maximální 8-hodinové průměrné koncentrace CO ze zdrojů zahrnutých do výpočtu příspěvků ve fázi výstavby jsou na úrovni 49,7 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro tuto charakteristiku je na úrovni 10 000 µg/m<sup>3</sup>.

Příspěvek k průměrným ročním koncentracím PM<sub>10</sub> ve fázi výstavby byl vypočten na úrovni do 23,9 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> je 40 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM<sub>10</sub> je na úrovni 50 µg/m<sup>3</sup> s přípustnou četností překročení 35 dnů/rok. Průměrné denní koncentrace PM<sub>10</sub> byly vypočteny na úrovni vyšší než 50 µg/m<sup>3</sup>. Četnost překročení limitu 50 µg/m<sup>3</sup> vypočtená z pětiletých průměrných koncentrací dat ČHMÚ je v řešeném území na úrovni do 6 dnů/rok.

Celková četnost překročení IL limitu 50 µg/m<sup>3</sup> pro průměrné denní koncentrace PM<sub>10</sub> vypočtená výše uvedeným způsobem je v místě stavby přesahuje 35 dnů/rok (v součtu s imisním pozadím), ve větší vzdálenosti od hranice stavby četnost překročení klesá a v místě nejbližší obytné zástavby je na úrovni cca 17 dnů/rok (četnost překročení koncentrační složky IL v součtu s imisním pozadím). Jedná se o hodnoty dosažené v období výstavby. Po uvedení záměru do provozu lze očekávat koncentrace částic PM<sub>10</sub> na výrazně nižší úrovni. Příspěvek k průměrným ročním koncentracím PM<sub>2,5</sub> ve fázi výstavby byl vypočten na úrovni do 5,95 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> je 20 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší příspěvky k průměrným ročním koncentracím PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> byly vypočteny v místě staveniště, v oblasti MÚK Zdiby a Březiněves.

Příspěvek k průměrným ročním koncentracím benzenu ve fázi výstavby byl vypočten na úrovni do 0,007 µg/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzenu je 5 µg/m<sup>3</sup>. Nejvyšší příspěvky k průměrným ročním koncentracím benzenu byly vypočteny v místě staveniště a v trase dálnice D8.

Příspěvek k průměrným ročním koncentracím BaP ve fázi výstavby byl vypočten na úrovni do 0,012 ng/m<sup>3</sup>. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace BaP je 1 ng/m<sup>3</sup>. Nejvyšší příspěvky k průměrným ročním koncentracím BaP byly vypočteny v místě staveniště a v trase dálnice D8.

*V době výstavby nebude docházet k překračování imisních limitů u sledovaných látek.*

### **D.1.2.1.2. Vliv provozu záměru**

Záměrem investora je rozšíření dálnice D8 a úprava křižovatek. Výpočet rozptylové studie byl zpracován pro celkem 4 výpočtové stavy, které hodnotí celkové příspěvky dopravy na komunikacích v dotčeném území v různých výhledových letech a fázích realizace záměru (stav bez záměru / se záměrem). Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty emise z automobilové dopravy v řešených úsecích dálnice D8 a okolních

komunikacích. Pro výpočet emisí z dopravy byly použity údaje o intenzitě dopravy na dotčených komunikacích v území ve stávajícím stavu (rok 2019) a ve výhledových letech 2030 a 2050. Ostatní zdroje znečišťování ovzduší v území nebyly do výpočtu rozptylové studie zahrnuty.

Hodnocení samotného příspěvku záměru bylo provedeno pomocí rozdílů vypočtených imisních příspěvků ve výhledovém období 2030 ve stavu bez realizace záměru (výpočtový stav 2) a s realizací záměru (výpočtový stav 3). Obecně lze říct, že realizace záměru se projeví nejvíce zejména v oblastech MÚK Zdiby, MÚK Březiněves a Prosecké radiály, kde byl vypočten nárůst / pokles imisních příspěvků k průměrným ročním koncentracím NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a BaP na úrovni i více než 1 % příslušných imisních limitů. Lokálně byl vypočten vyšší pokles / nárůst imisních příspěvků dopravy i v jiných oblastech, kde dochází na komunikacích ke změně intenzit dopravy v souvislosti se změnami dopravní sítě v širším území.

V oblastech nejbližší obytné zástavby byl nejvyšší nárůst i pokles imisních příspěvků záměru k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek vypočten v bodech reprezentujících obytnou zástavbu jižní části městské části Březiněves a severní části Dáblic. V této oblasti dojde ke zrušení stávající MÚK Ďablická a její částečné náhrady vybranými prvky / částí MÚK Březiněves. Kromě změny intenzit dopravy zde nový tvar křižovatky v některých místech křižovatkové větve více přimyká nebo vzdaluje obytné zástavbě, co se projevuje i ve výši jejich vlivu na zástavbu.

#### Výpočtové vyhodnocení znečištění ovzduší v roce 2030 a 2050 a porovnání se stavem bez realizace záměru v roce 2030

Stav řešeného území v roce 2019 je uveden v kapitole C.2.1.

**Tabulka 43 Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky v dotčeném území – Výhledový stav (2030) – bez provozu záměru (nulová varianta)**

Koncentrace	Imisní limit <sup>1)</sup>	Nejvyšší vypočtené příspěvky
Průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	40	4,11
Maximální hodinové koncentrace NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	200 / 18	72,7
Maximální 8-hodinové koncentrace CO [µg/m <sup>3</sup> ]	10 000	471,4
Průměrné roční koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	40	21,9
Průměrné denní koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	50 / 35	233,7 / 10 <sup>2)</sup>
Průměrné roční koncentrace PM <sub>2,5</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	20	6,00
Průměrné roční koncentrace benzen [µg/m <sup>3</sup> ]	5	0,14
Průměrné roční koncentrace BaP [ng/m <sup>3</sup> ]	1	0,53

Vysv.: <sup>1)</sup> hodnota imisního limitu pro všechny zdroje v daném území, <sup>2)</sup> četnost překročení IL 50 µg/m<sup>3</sup> pro denní koncentrace PM<sub>10</sub> vypočtená ze součtu průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> pro danou lokalitu z dat ČHMÚ (pětileté průměrné koncentrace pro čtverec území 1 km<sup>2</sup>) a rozdílů průměrných ročních koncentrací ve výpočtových stavech 1 a 2

**Tabulka 44 Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky v dotčeném území – Výhledový stav (2030) – po zprovoznění záměru**

Koncentrace	Imisní limit <sup>1)</sup>	Nejvyšší vypočtené příspěvky
Průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	40	4,08
Maximální hodinové koncentrace NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	200 / 18	73,1
Maximální 8-hodinové koncentrace CO [µg/m <sup>3</sup> ]	10 000	449,1
Průměrné roční koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	40	21,5
Průměrné denní koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	50 / 35	231,8 / 11 <sup>2)</sup>
Průměrné roční koncentrace PM <sub>2,5</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	20	5,84
Průměrné roční koncentrace benzen [µg/m <sup>3</sup> ]	5	0,15
Průměrné roční koncentrace BaP [ng/m <sup>3</sup> ]	1	0,54

Vysv.: <sup>1)</sup> hodnota imisního limitu pro všechny zdroje v daném území, <sup>2)</sup> četnost překročení IL 50 µg/m<sup>3</sup> pro denní koncentrace PM<sub>10</sub> vypočtená ze součtu průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> pro danou lokalitu z dat ČHMÚ (pětileté průměrné koncentrace pro čtverec území 1 km<sup>2</sup>) a rozdílů průměrných ročních koncentrací ve výpočtových stavech 1 a 3.

**Tabulka 45 Nejvyšší vypočtené imisní příspěvky v dotčeném území – Výhledový stav (2050) – po zprovoznění záměru**

Koncentrace	Imisní limit <sup>1)</sup>	Nejvyšší vypočtené příspěvky
Průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	40	5,30
Maximální hodinové koncentrace NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	200 / 18	78,5
Maximální 8-hodinové koncentrace CO [µg/m <sup>3</sup> ]	10 000	549,5
Průměrné roční koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	40	30,1
Průměrné denní koncentrace PM <sub>10</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	50 / 35	259,7 / 65 <sup>2)</sup>
Průměrné roční koncentrace PM <sub>2,5</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	20	8,17
Průměrné roční koncentrace benzen [µg/m <sup>3</sup> ]	5	0,20
Průměrné roční koncentrace BaP [ng/m <sup>3</sup> ]	1	0,70

Vysv.: <sup>1)</sup> hodnota imisního limitu pro všechny zdroje v daném území, <sup>2)</sup> četnost překročení IL 50 µg/m<sup>3</sup> pro denní koncentrace PM<sub>10</sub> vypočtená ze součtu průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> pro danou lokalitu z dat ČHMÚ (pětilété průměrné koncentrace pro čtverec území 1 km<sup>2</sup>) a rozdílů průměrných ročních koncentrací ve výpočtových stavech 1 a 4

Byl doložen rozdíl imisních příspěvků vypočtených ve výpočtových stavech 3 a 2 (výhledové období 2030 ve stavu bez a se záměrem) a stav 4 (výhledové období 2050 ve stavu se záměrem) i ve vybraných bodech obytné zástavby. Nejvyšší nárůst i pokles imisních příspěvků k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek ve výpočtovém stavu 3 oproti výpočtovému stavu 2 (rok 2030, stav bez a s realizací záměru) byl ve vybraných bodech obytné zástavby v bodech reprezentujících obytnou zástavbu jižní části městské části Březiněves a severní části Ďáblic. V této oblasti dojde ke zrušení stávající MÚK Ďáblická a její částečné náhrady vybranými prvky / částí MÚK Březiněves. Kromě změny intenzit dopravy zde nový tvar křižovatky v některých místech křižovatkové větve více přimyká nebo vzdaluje obytné zástavbě, co se projevuje i ve vyšší jejich vlivu na zástavbu.

**Tabulka 46 Imisní příspěvky záměru ve vztahu k imisním limitům**

Číslo bodu <sup>1)</sup>	NO <sub>2</sub> - prům. rok [% IL]	PM <sub>10</sub> - prům. rok [% IL]	PM <sub>2,5</sub> - prům. rok [% IL]	Benzen - prům. rok [% IL]	BaP - prům. rok [% IL]
1	< 0,1	0,4	0,2	< 0,1	< 0,1
2	< 0,1	0,3	0,1	< 0,1	0,1
3	< 0,1	0,4	0,2	< 0,1	0,2
4	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1
5	< 0,1	0,2	0,1	< 0,1	< 0,1
6	< 0,1	0,4	0,2	< 0,1	< 0,1
7	< 0,1	0,4	0,2	< 0,1	< 0,1
8	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	0,1
9	< 0,1	0,3	0,2	< 0,1	0,4
10	< 0,1	0,3	0,2	< 0,1	0,4
11	0,1	0,5	0,3	< 0,1	1,2
12	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1
13	< 0,1	0,1	< 0,1	< 0,1	0,4
14	0,1	0,6	0,3	< 0,1	0,9
15	0,1	0,5	0,3	< 0,1	0,7

Součet imisních příspěvků záměru ve vybraných bodech obytné zástavby a hodnot pětilétéch průměrných koncentrací z dat ČHMÚ (pro čtverce území o rozloze 1 km<sup>2</sup> ve kterých tyto body leží) je uveden v následující tabulce. Pro výpočet byly použity hodnoty pětilétéch průměrů za období 2019-2023. Výsledné hodnoty tak uvádějí pouze odhad celkového budoucího zatížení území, neboť budoucí imisní zatížení lokality ve výhledovém roce 2030 bude záviset i na jiných zdrojích, které nejsou v rozptylové studii zahrnuty.

**Tabulka 47 Imisní příspěvky záměru v součtu s imisním pozadím lokality ve vybraných bodech zástavby**

Číslo bodu	Imisní příspěvky záměru v součtu s imisním pozadím					
	NO <sub>2</sub> - prům. rok [μg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>10</sub> - prům. rok [μg/m <sup>3</sup> ]	PM <sub>10</sub> - čet. překr. IL den. konc. <sup>1)</sup> [den/rok]	PM <sub>2,5</sub> - prům. rok [μg/m <sup>3</sup> ]	Benzen - prům. rok [μg/m <sup>3</sup> ]	BaP - prům. rok [ng/m <sup>3</sup> ]
1	12,4	17,3	3	12,1	0,9	0,5
2	12,4	17,3	3	12,1	0,9	0,5
3	13,3	17,2	3	12,0	0,8	0,6
4	13,4	17,3	3	12,2	1,0	0,6
5	12,8	17,0	3	11,9	0,8	0,5
6	13,5	16,9	3	11,7	0,9	0,5
7	12,8	16,8	3	11,7	0,9	0,5
8	13,0	16,9	3	11,9	0,9	0,5
9	14,3	16,9	3	11,8	1,0	0,5
10	14,3	16,9	3	11,8	1,0	0,5
11	14,4	17,0	3	11,9	1,0	0,5
12	14,9	17,5	4	12,3	1,0	0,6
13	14,9	17,5	4	12,3	1,0	0,6
14	19,4	18,8	6	13,0	1,2	0,6
15	14,4	17,9	4	12,6	0,9	0,5
Imisní limit	40	40	35	20	5	1

<sup>1)</sup> četnost překročení IL 50 μg/m<sup>3</sup> pro denní koncentrace PM<sub>10</sub> vypočtená postupem podle metodiky SYMOS'97

Imisní příspěvky záměru k průměrným ročním koncentracím znečišťujících látek, vztažené k příslušným imisním limitům, jsou uvedeny v následující tabulce. Příspěvek záměru je uveden v % imisního limitu.

Z uvedených hodnot je zřejmé, že příspěvky záměru jsou nevýznamné, prakticky zanedbatelné.

Dne 10. prosince 2024 vstoupila v platnost Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881). Transpozice Směrnice do české legislativy nebyla v době zpracování této studie zatím provedena, nicméně v příloze H.2.1. je uvedeno porovnání záměru s těmito výhledovými limity. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že vypočtený součet imisních příspěvků záměru a stávajícího imisního pozadí lokality je pro průměrné roční koncentrace pod úrovní hodnot budoucích imisních limitů (s výjimkou průměrných ročních koncentrací PM<sub>2,5</sub>, kde je výhledový limit 10 μg/m<sup>3</sup> překračován – viz výše uvedená tabulka). Imisní příspěvek záměru k průměrným ročním koncentracím PM<sub>2,5</sub> byl ve vybraných bodech obytné zástavby vypočten na úrovni méně než 1 % IL platného dle stávající legislativy a nepřekračuje ani úroveň 1 % výše předpokládaného budoucího imisního limitu. Vypočtené imisní příspěvky záměru k průměrným ročním koncentracím PM<sub>2,5</sub> nejsou na takové úrovni, aby měli s ohledem na celkové imisní zatížení území rozhodující vliv při vyhodnocování plnění imisních limitů.

Pro krátkodobé koncentrace nelze toto srovnání s ohledem na definici předpokládaných budoucích limitů, aktuální dostupnost údajů a výpočtových možností provést.

Podrobné posouzení příspěvku záměru ve vztahu k uplatnění kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2001 Sb. bude v souladu s § 11 odst. 4 zákona č. 201/2012 Sb. dále provedeno v řízení o vydání závazného stanoviska podle § 11 odst. 2 písm. d) zákona č. 201/2012 Sb.

#### Kompenzační opatření

Vypočtený nárůst imisních příspěvků dopravy v řešeném území ve stavu po realizaci záměru není na takové úrovni, aby v důsledku realizace záměru došlo v oblasti k překračování imisních limitů pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek. Kompenzační opatření dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. nejsou pro tento záměr vyžadována.

Ve fázi výstavby záměru může dočasně docházet k vyšším imisním příspěvkům, které budou omezeny pouze na dobu výstavby. Kompenzační opatření ve smyslu zákona o ovzduší se pro fázi výstavby záměru nestanovují. Zmírnění negativních důsledků výstavby na ovzduší lze ve fázi výstavby dosáhnout dodržováním technologicko-provozních opatření, které vedou zejména ke snižování prašnosti.

## D.1.2.2. Klima

Níže uvedené hodnocení vlivů záměru na klima bylo provedeno z hlediska zmírňování (mitigace) změny klimatu a dále z hlediska vlivy záměru na přizpůsobení se klimatu (adaptace) a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu. Z analýzy zranitelnosti záměru vůči klimatickým změnám a posouzení rizik vyplývá, že záměr je nejvíce zranitelný vůči klimatickému nebezpečí povodní, a to z důvodu umístění záměru, kdy dotčený úsek Prosecké radiály křížuje vodní tok Mratínského potoka, pro který je vymezeno záplavové území Q5-Q100 i aktivní zóna záplavového území. V místě křížení Prosecké radiály a Mratínského potoka nedochází ke změně trasování komunikace. Řešení kritického úseku záměru z pohledu zranitelnosti tak bude vycházet ze stávajícího řešení komunikace. Mimo tuto oblast je expozice nebezpečí povodní nízká. Nejmenší zranitelnost záměr jako celek vykazuje vůči nebezpečí přírodních požárů.

Případné dopady klimatických změn na záměr jsou ve většině případů nevýznamné až nízké. U povodní a přivalových povodní mohou být dopady mírně vyšší zejména při poškození technických objektů mostních konstrukcí a vodohospodářských zařízení. Žádný z uvažovaných hlavních projevů změny klimatu nepředstavuje pro záměr extrémní riziko. Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru (přestavba a zkapacitnění MÚK a stávajících komunikací) nedojde realizací záměru k významnému zhoršení rizik oproti současnosti. Významné rizika nejsou očekávána ani pro část záměru týkající se výstavby vybraných prvků MÚK Březiněves.

### Zmírňování (mitigace) změny klimatu

Mitigační opatření (opatření zaměřená na postupné snižování emisí skleníkových plynů zesilujících přirozený skleníkový efekt atmosféry) jsou v dopravním sektoru založena na využívání elektrického pohonu, pohonu na zemní plyn, podpoře alternativních paliv a alternativních způsobů dopravy. Silným opatřením pro oblast mitigace v dopravě jsou nařízení EÚ stanovující a zpřísňující normy pro nová vozidla. Posuzovaný záměr (přestavba a zkapacitnění MÚK a navazujících úseků dálnice D8 / Prosecké radiály) nemá takový charakter, aby mohlo působit jako typické mitigační opatření v sektoru doprava.

Kromě působení skleníkových plynů bude záměr působit na klimatický systém i nepřímo, v lokálním měřítku. Realizací záměru dojde k rozšíření vybraných stávajících komunikací a výstavbě některých nových komunikací (nové křižovatkové větve) a tím i k nárůstu zastavěné plochy v území. Zpevněný povrch vozovky bude ve srovnání se stávajícím nebezpečným povrchem schopen pojmout a následně vyzářit větší množství tepla, což se může v bezprostředním okolí komunikace projevit ve změně teplotních charakteristikách území. Uvedený efekt lze zmírnit vegetačními úpravami v okolí komunikace. Rozšíření zpevněné plochy komunikací se může rovněž projevit ve zvýšeném povrchovém odtoku dešťových vod ze zpevněných ploch. Návrh řešení odvedení srážkových vod však počítá se změnou stávajícího řešení, kdy jsou všechny srážkové vody z MÚK Zdiby odváděny do Mratínského potoka. Nově by měly vzniknout 3 vodohospodářské areály, tj. 3 samostatné dílčí odvodňovací povodí. Z pohledu odtokových charakteristik při vydatných srážkách nebo povodních se tak jedná o snížení rizika důsledků těchto klimatických nebezpečí.

Všechny uvedené vlivy záměru na klima (vyjma emisí skleníkových plynů) se projeví především v možné změně mikroklimatu lokality. S ohledem na stávající stav a rozsah záměru však tyto změny budou minimální.

### Vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu (adaptaci) a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu

Dopad projevu klimatické změny na záměr může být přímý (např. dlouhodobé sucho může mít za následek nedostatek vody pro energetiku), anebo nepřímý (např. nedostatkem vody pro energetiku mohou být ohroženy dodávky elektrické energie). Níže je uveden popis dopadů hlavních projevů změn na oblast dopravy tak, jak je uvádí národní adaptační strategie, který byl doplněn o komentář bližšího popisu vlivů změny klimatu ve vztahu k posuzovanému záměru.

#### Dlouhodobé sucho

Z klimatologického hlediska je sucho nahodile se opakující jev, který souvisí s nedostatkem vody v krajině. Dlouhodobé sucho nemá na silniční dopravu podstatnější negativní vliv kromě např. zvýšení prašnosti na vozovce a s tím spojenými vyššími nároky na údržbu a zhoršením kvality ovzduší vznosem prašných částic z vozovky při průjezdech vozidel (resuspence).

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Mimo výše uvedenou zvýšenou prašnost na vozovce nemá dlouhodobé sucho na záměr žádný přímý vliv. Nepřímo se dlouhodobé sucho může projevit v ohrožení vegetačního růstu silniční zeleně (výsadba dřevin v rámci vegetačních úprav). Vegetační úpravy budou podrobně řešeny až v navazujících stupních projektové přípravy.

### **Povodně a přívalové povodně**

Povodněmi se rozumí přechodné výrazné zvýšení hladiny vodních toků nebo jiných povrchových vod, při kterém voda již zaplavuje území mimo koryto vodního toku a může způsobit škody nebo dochází k zaplavení území při soustředěném odtoku srážkových vod. Průběh povodně je charakterizovaný vlastním druhem povodně, hodnotou kulminačního průtoku, tvarem a objemem povodňové vlny a ročním obdobím výskytu. Povodně jsou přírodním fenoménem, kterému nelze zcela zabránit, lze pouze zmírnit jejich následky. Specifikem jsou pak přívalové povodně, které jsou způsobené krátkodobými srážkami velké intenzity, zasahují obvykle malá území, a to především v létě. Projevují se velmi rychlým vzestupem hladiny vody a následně i velmi rychlým poklesem.

V případě silniční dopravy se dopady povodní mohou projevit poškozením komunikace a s ní souvisejících staveb (zejména mostů a propustků), překážkou na komunikaci, sesuvy půdy, výpadkem elektrického proudu, dále může dojít k překročení kapacity komunikací na objízdných trasách (kongesce).

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Záměrem řešené komunikace kříží vodní tok Mratínského potoka, a to v km cca -4,69 (Prosecká radiála). Pro Mratínský potok je vymezeno záplavové území pro Q5-Q100. Prosecká radiála kříží tento vodní tok mostními objekty. Levý most (směr do Prahy) šířkově vyhovuje pro nový stav, pravý most (směr Ústí nad Labem) bude při realizaci záměru nahrazen novou širší konstrukcí. V rámci další přípravy realizace stavby bude prověřen technický stav levého mostu a v případě jeho špatného stavebního stavu bude most zrekonstruován, případně nahrazen novou konstrukcí. Mostní objekty musí být navrženy a udržovány v takovém technickém stavu, aby nedocházelo k jejich poškozování při vyšších průtocích.

Návrh koncepce odvádění srážkových vod navíc uvažuje se změnou řešení odvodnění prostoru MÚK Zdiby. V návrhu se počítá se zrušením odvádění všech srážkových vod z MÚK Zdiby do Mratínského potoka. Srážkové vody z komunikací řešeného záměru budou odváděny do 3 vodohospodářských areálů, tj. prakticky dojde k vytvoření 3 dílčích samostatně odvodňovaných povodí. Tím, že prostor křižovatky MÚK Zdiby bude odvodněn do Přemyšlenského potoka, dojde ke zmenšení povodí, ze kterého dnes odtékají srážkové vody do Mratínského potoka o 10,987 ha, tj. ke snížení odtoku o 34 %. Lokálně spadlé srážky tak budou mít po realizaci záměru menší vliv na případný průběh povodňové vlny na Mratínském potoce v místě křížení s Proseckou radiálou. Pro realizaci tohoto řešení odvodnění je nutno revitalizovat část koryta Přemyšlenského potoka. Při této činnosti je nutno zohlednit možnost jeho rozlivu při povodních a přívalových povodních.

Srážkové vody ze staveb Pražského okruhu (D0 519, D0 520) a dálnice D8 / Prosecké radiály budou odváděny do 2 společných vodohospodářských areálů, a to DUN a RN Ďáblice a DUN a RN 2 (stavba D0 520). Technické řešení těchto retenčních nádrží je proto řešeno ve vzájemné vazbě pro všechny stavby tak, aby kapacitně vyhovovala celkovému budoucímu stavu po dostavbě Pražského okruhu a zkapacitnění dálnice D8 / Prosecké radiály.

Srážkové vody budou do nejbližších vodních toků svedeny přes dešťové usazovací nádrže (DUN) a retenční nádrže (RN). Komunikace řešeného záměru nejsou vedeny v zářezu, v okolí se nenachází lokality, kde by byl identifikován významný potenciál sesuvu půdy na silniční komunikaci. Přívalové povodně se tak mohou projevit při nedostatečné kapacitě dešťové kanalizace nebo retenčních nádrží, které budou mít za následek stání vody na vozovce spojené s rizikem smyku a dopravních nehod.

### **Vydatné srážky**

Vydatné srážky jsou charakterizovány velmi silnou intenzitou deště nebo sněžení. V nepříznivých podmínkách mohou dešťové srážky vést k rychlému odtoku, zejména na zpevněném, málo propustném nebo nasyceném povrchu a k zatopení níže ležících poloh, objektů, případně k vzestupům hladin vody ve vodních tocích a k povodním. Výskyt vydatných srážek je silně nahodilý.

Z hlediska silniční dopravy jsou při vydatných srážkách ohrožena místa terénních depresí, místa nedostatečně odvodněná či místa, kde byla překročena kapacita odvodnění komunikace (např. prostory podjezdů), dále prostory podzemních garáží. Při zatopení vozidel může dojít k ohrožení lidských životů jejich posádky a také vozidla samotná se mohou stát ohrožujícím prvkem pro ostatní účastníky silničního provozu. Rizikové jsou komunikace, kde vlivem jejich velkého sklonu a množství odtékající vody může dojít k nebezpečnému proudění a v důsledku toho pak k nekontrolovanému pohybu vozidel. Významné škody způsobuje poškození povrchu komunikace a jejích konstrukčních prvků erozí, splachy zeminy a hornin na komunikaci, sesuvy půdy způsobené přívalovými srážkami a pády stromů v důsledku podemletí vodou (ve spolupůsobení s větrem). Vydatné dešťové a sněhové srážky mohou vést ke snížení viditelnosti, což může mít za následek zvýšení nehodovosti. Samostatnou kategorií dopadu vydatných srážek jsou intenzivní sněhové srážky, které se mohou v důsledku značné variability meteorologických podmínek i přes celkové

oteplování klimatu v našich podmínkách vyskytnout a způsobují komplikace v silniční dopravě. Jsou často doprovázeny větrem, mají za následek jednak zhoršení podmínek pro provoz (snížení viditelnosti), v extrémním případě i přerušení provozu (zasypání komunikace).

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Vydatné srážky se ve vztahu ke záměru můžou projevit dočasnou nedostatečnou kapacitou dešťové kanalizace nebo retenčních nádrží, způsobující dočasné stání vody na vozovce. Může tak dojít k poškození dešťové kanalizace, povrchu vozovky a zvýšení riziku nehodovosti. Posuzovaný záměr v sobě zahrnuje i návrh systému nakládání se srážkovými vodami, který rozděluje území do 3 dílčích odvodňovacích povodní. Tím snižuje riziko poškození infrastruktury při vydatných srážkách. Vodohospodářské areály pro odvod srážkových vod jsou řešeny s kapacitní rezervou. V případě jižní části posuzovaného záměru je návrh odvodu srážkových vod řešen v souladu pro komunikaci dálnice D8/Prosecké radiály a budoucích staveb Pražského okruhu (D0 519 a D0 520).

Řešené úseky komunikací záměru se nachází v otevřené krajině. Vydatné srážky se silným větrem (bouřka) mohou tak v dané lokalitě ztížit řízení vozidla. Předmětné úseky komunikací se nenachází v území, kde by byl identifikován významný potenciál sesuvu půdy na silniční komunikaci. Komunikace záměru nejsou vedeny lesními porosty. Okolní vzrostlá vegetace je v dostatečné vzdálenosti od jízdnych pruhů vozovky. Přesto je nutné pro budoucí provoz sledovat její zdravotní stav tak, aby nemohlo dojít k pádu ojedinele se vyskytující vzrostlé vegetace na komunikaci při bouřce nebo silném větru. Stejně tak je nutné sledovat technický stav dopravního značení a dalších prvků telematických systémů tak, aby při bouřce nebo silném větru nemohlo dojít k jejich poškození omezujícím plynulost dopravy.

### **Zvyšování teplot**

Zvyšování teploty vzduchu je základním faktorem změny klimatu, který je pozadím vzniku a intenzity některých dalších projevů – zejména sucha (prostřednictvím zvyšování potenciální evapotranspirace) a výskytu extrémně vysokých teplot vzduchu (vln veder) a často s nimi spolupůsobí. Nejvýraznějším důsledkem nárůstu teplot vzduchu bylo, a do budoucna pravděpodobně bude, zvýšené riziko chřadnutí citlivých částí lesních porostů a také mírně zvýšené riziko požárů vegetace.

Vlivem rostoucích teplot lze předpokládat zkracování zimního období a s tím spojené snižování počtu dní s poklesem teploty pod bod mrazu 0 °C. V případě silničních komunikací tak lze předpokládat pokles nákladů na zimní údržbu především v nižších polohách. V zimním období bude častější přechod teploty přes 0 °C a s tím spojená možnost častější tvorby ledovky. Změny v zimních teplotách mohou mít zároveň špatný vliv na asfaltové povrchy vozovek a je tedy třeba počítat s nárůstem výdajů na jejich opravu.

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Vysoké teploty mohou být příčinou deformace materiálů použitých na stavbu. Celkové zvyšování teplot, zejména v zimním období, pak může způsobit četnější výskyt ledovky. V případě posuzovaného záměru je riziko ledovky a s tím způsobené nehodovosti vyšší v místech mostních objektů přes komunikace nižších tříd a na křižovatkových větvích MÚK. Těleso samotné dálnice D8 / Prosecké radiály je v řešeném úseku vedeno převážně po povrchu, s výjimkou míst křížení se silnicí I/19, ul. Dáblickou a budoucí D0. Křižovatkové větve MÚK jsou pak vedeny částečně nadjezdem a částečně podjezdem přes křižující komunikace. Vedení komunikací na povrchu nevyklučuje možnost vzniku ledovky, ale ve srovnání s mostními objekty jí snižuje. V případě mostních objektů je nutno řešit riziko podchlazování vozovky s možností vzniku ledovky. Opakované tání a tuhnutí během zimního období pak rovněž může poškozovat vozovku a stavební objekty. Pro realizaci stavby je proto nutno zvolit takové materiály, které budou proti tomuto jevu dostatečně odolné.

### **Extrémně vysoké teploty**

Extrémně vysoké teploty jsou umocněny přímým slunečním zářením, v jehož důsledku se v létě významně ohřívají zejména umělé povrchy, v jejich blízkosti jsou dosahovány vyšší teploty vzduchu než ve volné krajině a tyto projevy negativně působí na zdraví obyvatel. I když extrémně vysoké teploty mohou mít významné dopady i na ekosystémy, jejich hlavní dopady se obvykle vyskytují u antropogenních systémů a zejména v urbanizovaných územích. Komplex faktorů pak vede ke vzniku tzv. tepelného ostrova města, tj. situaci, kdy město nebo alespoň jeho centrální část je teplejší než okolní venkovská krajina.

Extrémně vysoké teploty mají vliv na komfort cestujících a řidičů a způsobují poškození dopravní infrastruktury (např. narušování povrchu silnic, jejich deformaci), ale i a zvýšení nehodovosti (např. v důsledku horší koncentrace řidičů). V důsledku častějšího výskytu extrémně vysokých teplot stoupá míra vybavenosti vozidel veřejné dopravy klimatizací i využití klimatizace, což umožňuje předcházet zdravotním dopadům vysokých teplot, zvyšuje komfort cestování a posiluje konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči dopravě individuální ve dnech s extrémními teplotami. Růst využívání klimatizace ve veřejné i individuální dopravě však mírně zvyšuje energetickou náročnost dopravy a působí tak protichůdně k mitigačním opatřením.

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Posuzovaný záměr je náchylný ke všem výše uvedeným projevům dopadů extrémně vysokých teplot. Pro zabránění deformace materiálů využitých na stavbu vozovky je doporučeno použití takových konstrukčních materiálů, které vykazují odolnost i vůči budoucím klimatologickým podmínkám lokality.

#### **Extrémní vítr**

Extrémní vítr se závažnými následky zpravidla postihuje pouze určitou část území. Následky silného větru spočívají především ve vlivu na dopravu, energetiku, komunikace a sídla a na lesní porosty, které může komplexně poškodit nebo zničit.

V silniční dopravě se extrémní vítr může projevit jednak s ohledem na bezpečnost dopravy, kdy může být jedním z hlavních důvodů vzniku dopravní nehody, např. v důsledku zatarasení cesty překážkou (např. spadlý strom). V zimním období extrémní vítr způsobuje tvorbu sněhových jazyků a závějí. Účinky větru na dopravu jsou kombinovány s dalšími meteorologickými jevy jako je snížená viditelnost, vlhká nebo kluzká vozovka, sníh atd., obvykle proto nelze jednoznačně identifikovat vítr jako příčinu dopravní nehody. Silný vítr doprovázený poryvy může vést ke vzniku řetězových nehod způsobených ztrátou ovladatelnosti vozidel.

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Předmětné úseky komunikací nejsou vedeny lesními porosty, riziko polomů s pády stromů na vozovku při silném větru je tak nízké. Okolní vzrostlá vegetace je v dostatečné vzdálenosti od jízdných pruhů vozovky. Přesto je nutné pro budoucí provoz sledovat její zdravotní stav tak, aby nemohlo dojít k pádu ojediněle se vyskytující vzrostlé vegetace na komunikaci při silném nebo nárazovém větru. Stejně tak je nutné sledovat technický stav dopravního značení a dalších prvků telematických systémů tak, aby při silném nebo nárazovém větru nemohlo dojít k jejich poškození s případným pádem na vozovku komunikace nebo omezujícím plynulost dopravy. Řešený úsek dálnice D8 / Prosecké radiály je vedený v otevřené krajině, proto zde existuje riziko výskytu bočního nárazového větru. Ten může způsobit dopravní nehodu náhlým vybočením automobilu z jízdního pruhu nebo převrácením kamionu.

#### **Požáry vegetace**

Přírodními požáry jsou označovány především lesní požáry a požáry travních porostů, ploch zemědělských kultur a rašelinišť, které představují aktuální problém. V souvislosti se změnou klimatu se předpokládá větší frekvence suchých a horkých období a je proto nutné počítat i se stoupající frekvencí a závažností přírodních požárů. K iniciaci požárů vegetace (lesů nebo travních porostů) dochází působením abiotického přírodního činitele (např. blesku) nebo lidského činitele (např. rozdělávání otevřeného ohně, vypalování trávy, zemědělské stroje, doprava (železnice)). Vzhledem k tomu, že se jedná o širokou škálu možností, kterými mohou být přírodní požáry založeny, je velmi obtížné předpovídat v přírodním prostředí ohniska vzplanutí. Oproti tomu předpoklady pro šíření již vzniklého požáru lze odhadnout, protože jsou závislé na meteorologických podmínkách, vlastnostech terénu a stavu vegetace. Území zasažené lesním požárem je ohrožené jak tepelnými efekty, tak zplodinami hoření, a doprava v něm je riziková. Zvláště velké nebezpečí je v případě změny směru větru a zasažení mohou být lidé snažící se evakuovat automobily.

*Projev změny klimatu ve vztahu k záměru:* Předmětné úseky komunikací nejsou vedeny lesními porosty, kde by hrozilo vyšší riziko vzniku požáru vegetace. Ke komunikacím typu dálnice existují objízdné trasy. V případě lokálního požáru vegetace v těsné blízkosti dálnice tak lze z bezpečnostních důvodů komunikaci dočasně uzavřít. Pro konstrukci staveb komunikací jsou používány takové materiály, které jsou dostatečně požárně odolné. Případné rozsáhlejší požáry vegetace v okolní zemědělsky využívané krajině mohou dočasně způsobit zhoršení viditelnosti s rizikem dopravní nehody.

*V období výstavby se bude z pohledu vlivu na kvalitu ovzduší o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů záměru v období výstavby jsou navržena opatření v kapitole D.IV.*

*Provoz záměru se projeví v kvalitě ovzduší kladným vlivem (zlepšením) v okolí komunikace D8, jelikož dojde ke zlepšení průjezdnosti dotčeného území.*

*Vlivy budou akceptovatelné.*

*Vliv záměru na klima bude málo významný. Nejvíce se projeví ve změně mikroklimatu v místě revitalizace Přemyšlenského potoka, kde dojde k obnově původní koryta potoka.*

## **D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)**

### **D.I.3.1. Hluk**

#### **D.I.3.1.1. Vliv výstavby záměru**

V období výstavby bude dočasným zdrojem hluku vlastní prostor staveniště - z provozu a pohybu stavebních strojů a mechanismů. Dalším zdrojem hluku budou pohyby nákladních aut po staveništi a komunikacích. Tyto zdroje mohou po časově omezenou dobu významněji působit na své nejbližší okolí, pokud se v blízkém okolí zařízení staveniště, nebo vlastní stavby či v blízkosti přepravních tras nachází chráněná zástavba.

Hladina hluku, s ohledem na přítomnost velmi dopravně zatížených komunikací, které jsou a budou dominantním zdrojem hluku v řešeném území, se ani v průběhu stavebních prací výrazně nezmění.

Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako nejvýznamnější činnost označit bourací, vrtné a zemní práce, v průběhu, kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy/materiálu.

Hladina hluku, s ohledem na přítomnost velmi dopravně zatížených komunikací, které jsou a budou dominantním zdrojem hluku v řešeném území, se ani v průběhu stavebních prací výrazně nezmění.

Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako nejvýznamnější činnost označit bourací, vrtné a zemní práce, v průběhu, kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy/materiálu.

V současné době se intenzity dopravy pohybují na D8 cca 80 – 96 tis. vozidel za 24 hodin. Staveništní doprava přispěje k této zátěži max 500 TNV nákladními vozidly denně. Což je 0,5 % z celkového počtu automobilů na dálnici D8. Je tedy zřejmé, že staveništní doprava nemůže významně ovlivnit akustickou situaci v dotčeném území.

U nejbližší chráněné zástavby nejsou překračovány hygienické limity. Práce v noci (včetně návozu a dovozu materiálu odpadů atp.) nebudou probíhat. Přepravní trasy budou pouze výjimečně a na omezenou dobu a hluk ze zařízení staveniště na základě zkušeností s obdobnými záměry, charakter stavební činnosti, vzdálenosti stavby od chráněných objektů a dalších zdrojů v lokalitě, resp. žádná další stavební činnost v lokalitě, záměr nepřekročí stanovený HL pro výstavbu ani pro hluk ze silniční dopravy. Stavební práce po většinu času zaniknou v hluku z dopravy na D8 a okolních komunikacích. Z pohledu vlivu hluku z výstavby na veřejné zdraví se jedná o krátkodobou expozici, která nemá významný vliv na zdraví obyvatel. Spíše se v tomto případě jednalo o obtěžování obyvatel zmíněných nejbližších chráněných objektů.

#### **D.I.3.1.2. Vliv provozu záměru**

Vliv záměru na akustickou situaci v dotčeném území byl hodnocen pro rok 2019 (viz kap. C.2) v době zprovoznění (r. 2030) a ve výhledu (r. 2050), a dále v porovnání stavu s a bez záměru v roce 2030 a stav v roce 2030. Podrobné vyhodnocení je uvedeno ve zmíněné studii v příloze H.3. Posouzení provozu bylo provedeno ve zvolených výpočtových bodech (viz kap. B.III).

V posouzení výhledových stavů se záměrem jsou započteny účinky protihlukových valů a protihlukových clon. Jejich podrobný rozsah je uveden v příloze H.3. kap. 7.1.

##### **Rok 2030 bez záměru**

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2030 (stav B.1) v denní době pohybují pro  $L_{Aeq,16h}$  v rozmezí 31,5 – 57,8 dB a v noční době se pohybují pro  $L_{Aeq,8h}$  v rozmezí 22,2 – 53,3 dB.

##### **Rok 2030 se záměrem**

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2030 (stav B.3) v denní době pohybují pro  $L_{Aeq,16h}$  v rozmezí 31,2 – 57,0 dB a v noční době se pohybují pro  $L_{Aeq,8h}$  v rozmezí 21,9 – 52,3 dB.

## Rok 2050 se záměrem

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v hodnoceném území se v roce 2050 (stav C) v denní době pohybují pro  $L_{Aeq,16h}$  v rozmezí 45,3 – 57,3 dB a v noční době se pohybují pro  $L_{Aeq,8h}$  v rozmezí 38,0 – 52,5 dB.

**Tabulka 48 Rozdíl výsledných hodnot  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy bez a se záměrem dálnice D8 v roce 2030**

VB	Výška nad terénem [m]	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ [dB]							
		Rok 2030 stav B.1		Rok 2030 stav B.2		Rozdíl B.2 – B.1		Hygienický limit pro stavy B.1 a B.2	
		T = 16 h	T = 8 h	T = 16 h	T = 8 h	T = 16 h	T = 8 h	T = 16 h	T = 8 h
1	1,5	55,2	47,7	54,2	47,7	-1,0	0,0	68	58
2	5,0	52,4	47,7	50,8	45,5	-1,6	-2,2		
3	5,0	53,1	48,7	52,5	47,5	-0,6	-1,2		
4	5,0	50,9	46,8	50,2	45,3	-0,7	-1,5		
5	4,5	31,5	22,2	31,2	21,9	-0,3	-0,3		
6	5,0	50,0	41,3	49,7	41,1	-0,3	-0,2		
7	6,0	54,0	48,2	53,9	47,7	-0,1	-0,5		
8	3,0	50,8	45,5	50,8	45,1	0,0	-0,4		
9	5,0	52,6	46,5	52,6	46,1	0,0	-0,4		
10	11,0	57,4	52,9	56,7	51,9	-0,7	-1,0		
11	11,0	57,8	53,3	57,0	52,3	-0,8	-1,0		
12	3,0	45,0	38,9	45,0	38,6	0,0	-0,3		
13	3,0	49,8	43,1	50,1	43,2	+0,3	+0,1		
14	6,0	52,3	47,7	51,7	46,7	-0,6	-1,0		

Legenda: červeně označená vypočtená hodnota  $L_{Aeq,T}$  překračuje příslušný hygienický limit

Z výsledků uvedených v předchozích kapitolách a z hlukových map (viz přílohy) vyplývá pro celé hodnocené území, že jsou v době realizace záměru splněny příslušné hygienické limity pro hluk dopravy.

Za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření nebude docházet k překročení navržených hygienických limitů v žádném z hodnocených stavů z důvodu realizace záměru. Navržená protihluková opatření u chráněných objektů ovlivněných hlukem z dálnice D8 vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

*V období výstavby se bude jednat o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů při období výstavby byla navržena opatření v kapitole D.IV.*

*Celkově lze konstatovat že vliv obou záměrů na akustickou situaci v území bude trvalý v některých místech pozitivní, v některých nevýznamný až nulový. Pro zajištění plnění limitů byla navržena protihluková opatření.*

### D.I.3.2. Vibrace, záření, vznik rušivých vlivů

MÚK Zdiby a přilehlé úseky dálnice D8 (od km cca -1,75 až km 0,00) a silnice I/9 nebudou vybaveny veřejným osvětlením.

Protože navazující úseky Pražského okruhu (úseky D0 519 a 520 Suchdol – Březiněves – Satalice) včetně MÚK Březiněves budou veřejným osvětlením vybaveny a Prosecká radiála je v současnosti vybavena veřejným osvětlením (ve směru od centra Prahy ukončeno v místě připojení větví MÚK Dáblická), bude začátek trasy dálnice D8 (až do cca km -1,75) vybaven veřejným osvětlením. Shodně tak budou veřejným osvětlením vybaveny větve MÚK Březiněves a přeložky ulic Dáblická a Na Hlavní.

Přesné místo ukončení veřejného osvětlení (zde předpokládáno cca km -1,75) a poloha a délka adaptačního pásma budou detailně dořešeny v dalších stupních projektové dokumentace na základě světelně technického výpočtu.

Komunikace nebude zdrojem zápachu, elektromagnetického či radioaktivního záření. Vznik vibrací, které by při provozu negativně ovlivňovaly stávající obytné objekty, se nepředpokládá. Eliminace vibrací u mostních objektů bude zajištěna standardními stavebními požadavky.

Negativní vlivy světelného znečištění budou minimalizovány splněním podmínek navržených v kap. D.IV. Dokumentace.

*Při výstavbě ani při provozu nebude záměr zdrojem vibrací a záření a dalších rušivých vlivů, které by mohly mít nepříznivé či neúnosné vlivy na životní prostředí.*

## **D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody**

### **D.I.4.1. Povrchové vody**

#### **Fáze výstavby**

V období výstavby bude možno nejprve využívat pro předčištění srážkových vod stávající odvodňovací systémy. Ty budou postupně nahrazeny nově vybudovanými areály. Před zprovozněním nového areálu DUN a RN MÚK Zdiby je nutno vybudovat rekonstrukci Přemyšlenského potoka v Zdibech, aby byl zajištěn odtok srážkových vod odváděných z nového areálu.

Rekonstrukci DUN Prosecká II lze realizovat až po vybudování areálu DUN a RN Ďáblice, aby byly minimalizovány nátoky do DUN Prosecká II a bylo možno zajistit dočasné staveništní předčištění vod. Optimální situace by byla, kdyby se nová DUN umístila tak, aby mohl stávající menší DUN fungovat při výstavbě, než bude zprovozněna DUN nová. V opačném případě bude nutno zajistit provizorní předčištění na přítoku či odtoku z areálu.

Uvedenými řešeními bude zajištěno potřebné požadované předčištění srážkových vod v období výstavby záměru před jejich odtokem do povrchových vod.

#### **Fáze provozu**

Navržené odvodňovací systémy včetně areálů sloužících pro předčištění srážkových vod zajistí, požadovanou ochranu vodních toků, které slouží jako recipient jak po stránce kvality vody, tak i množství vody, které bude do vodních toků odváděno.

Realizací dojde k nápravě stávajícího stavu, kdy oproti přirozeným povodím je většina křižovatky MÚK Zdiby odvodněna do Mratínského potoka (povodí Labe), po realizaci záměru budou vody odváděny do Přemyšlenského potoka (povodí Vltavy) kam patří. Z významný přínos záměru lze považovat obnovení koryta Přemyšlenského potoka ve Zdibech, které je prakticky vyvolanou akcí záměru.

Výstavbou areálu DUN a RN Zdiby dojde ke zvýšení ochrany Mratínského potoka před vybřežováním, tím by mělo dojít k eliminaci hrozby zátop stávající zástavby severně od ul. Kostecké. Současně realizací záměru dojde ke snížení jak celkových, tak zejména špičkových přítoků srážkových vod do Mratínského potoka. Protože areálu DUN a RN Ďáblice bude vybudován v kapacitě pro výhledové připojení přítoků z D0 519 a D0 520, tak lze využít rezervních retenčních kapacit a při provozu tohoto záměru snížit velikost odtoku do Mratínského potoka. Všechna uvedená opatření by měla s rezervou umožnit zprovoznění tohoto záměru bez realizace suchých poldrů Mírovice a Třeboradice, které připravuje Povodí Labe, s.p.. Do podmínek realizace záměru v kap. D.IV je začleněn i požadavek na zpracování Komplexní vodohospodářskou studii povodí Mratínského potoka v rámci dokumentace pro povolení záměru (stejně jako u záměru D0 519 a D0 520). V této studii bude i podrobně posouzena potřeba zprovoznění realizace suchých poldrů Mírovice a Třeboradice, které připravuje Povodí Labe, s.p.. Pokud by byla modelovým posouzením prokázána, musí být realizace těchto poldrů provedena před zprovozněním zde hodnoceného záměru, buď v rámci naplánované výstavby Povodím Labe, nebo jako vyvolaná investice tohoto záměru.

Z provedených hydrotechnických výpočtů a posouzení vlivu zimní údržby plyne, že pro provoz záměru je plně dostatečné realizovat jen DUN a RN Ďáblice a není potřeba budovat i areálu DUN a RN2, který je umístěn v trase stavby D0 520.

Vliv výstavby a provozu odvodňovacího systému dálnice D8 na Máslovický potok je podrobně posouzen v rámci procesu EIA D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění (kód záměru MZP527, vliv provozu odvodňovacího systému na Líbeznický potok je podrobně posuzován v rámci záměru I/9 Líbeznice-Zdiby.

Zájmové území je v kontaktu s vodními útvary povrchových vod tekoucích

– severní část území - Vltava od toku Berounka po ústí do Labe (DVL\_0820)

- Ekologický potenciál – střední

- Chemický stav – nedosažení dobrého stavu

- Celkový stav – nevyhovující

Střední a jižní část území - Mratínský potok od pramene do ústí do Labe (HSL\_3060)

- Ekologický stav – střední

- Chemický stav – nedosažení dobrého stavu

- Celkový stav – nevyhovující

#### D.I.4.2. Podzemní vody

Navržený odvodňovací systém má prakticky stejný charakter, jako stávající odvodnění a to včetně využití zatravněných příkopů. Lze proto odůvodněně očekávat, že realizací záměru tak dojde ke nevýznamnému snížení dotace podzemních vody. Vyčíslení tohoto snížení je velmi problematické, a to i s ohledem na možnost stanovení podílu vsáknutých vod v zatravněných příkopech a množství vody odvedené příkopem pryč. Pro stanovení tohoto množství nejsou v současné době při použití racionálních metod dostatečné podklady.

S ohledem na charakterech využití přilehlých i vzdálenějších ploch a celkovou velikost odvodňované plochy dálnice lze odůvodněně předpokládat, že k významnému negativním u vlivu na podzemní vody nemůže dojít.

Záměr se nachází v území vodního útvaru podzemní vod – Křída severně od Prahy (ID 62500), kde je kvantitativní stav hodnocen jako dobrý a chemický stav jako nevyhovující.

Přínosem navrženého řešení odvodnění je výrazné snížení nebezpečí negativních dopadů na podzemní vody při havarijních stavech a snížení možné kontaminace znečištěnou vodu z dálnice.

Při výstavbě by k negativnímu ovlivnění podzemních vod při dodržení standardních požadovaných opatření nemělo dojít, a to i s ohledem na to, že bude možno využívat nejprve stávající a následně nově navržené areály a odvodňovací systémy.

#### D.I.4.3. Zhodnocení vlivu záměru na stav vodních útvarů a na budoucí možnosti docílení dobrého stavu vodních útvarů

V následující tabulce je uvedeno shrnutí vyhodnocení relevantních kritérií pro určení vlivu záměru na stav vodních útvarů a na budoucí možnosti docílení dobrého stavu vodních útvarů dle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, konsolidované znění.

**Tabulka 49 – Zhodnocení vlivu záměru z pohledu požadavků Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES**

Kritérium:	Zabránění zhoršování, ochrana a zlepšení stavu vodních ekosystémů, suchozemských ekosystémů a mokřadů závislých na vodních ekosystémech
Vliv záměru:	Při realizaci záměru dojde k výstavbě dvou nových vodohospodářských areálů, kde bude zajištěno předčištění srážkových vod, současně i úplnému zachycení látek uniklých při případných haváriích do kanalizačního systému a k výstavbě retenčních nádrží pro ochranu vodních toků. Současně dojde k výstavbě cca 560 m nového přírodního koryta Přemyšlenského

	potoka v úseku, kde bylo dřívější výstavbou zcela zrušeno a k odvádění srážkových vod z původního povodí Přemyslského potoka v prostoru křižovatky MUK Zdiby, ze kterého jsou dne srážkové vody předváděny do povodí Mratínského potoka.
Významnost vlivu:	Obnova koryta Přemyslského potoka včetně původního povodí tohoto potoka je pozitivním vlivem realizace záměru, který se projeví i v níže položeném úseku potoka. Realizací navržených vodohospodářských areálů dojde ke zlepšení ochrany vodních ekosystémů v obou potocích.
Kritérium:	Udržitelné užívání vod založené na dlouhodobé ochraně dosažitelných vodních zdrojů
Vliv záměru:	Realizací záměru nedojde k novému ovlivnění vodních zdrojů. V oblasti Zdib, kde dojde k obnovení původního koryta Přemyslského potoka dojde k obnovení přítoků do níže položených rybníků a průtoků vody v nové korytě potoka, což by mělo mít málo významný pozitivní vliv i na hladinu podzemních vod.
Významnost vlivu:	Záměr bude mít málo významný pozitivní vliv na podzemní vody a tím následně na užívání lokálních vodních zdrojů.
Kritérium:	Ochrana a zlepšení vodního prostředí - cílené snižování vypouštění, emisí a úniků prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění, emisí a úniků prioritních nebezpečných látek
Vliv záměru:	Navržené nové vodohospodářské areály nebudou mít významný vliv na zlepšení ochrany před emisemi nebezpečných látek.
Významnost vlivu:	Realizací záměru nedojde k jakémukoliv zhoršení (prakticky nedojde ke změně) v ochraně před prioritními látkami.
Kritérium:	Cílené snižování znečišťování podzemních vod a zabránění jejich znečišťování
Vliv záměru:	Při realizaci záměru dojde k výstavbě dvou nových vodohospodářských areálů, kde bude zajištěno předčištění srážkových vod a současně i úplné zachycení látek uniklých při případných haváriích do kanalizačního systému. Oproti stávajícímu stavu tak dojde k zvýšení bezpečnosti ochrany podzemních vod před jejich znečištěním.
Významnost vlivu:	Realizace a provoz záměru zvýší oproti stávajícímu stavu ochranu podzemních vod před znečištěním.
Kritérium:	Zmírnění účinků povodní a období sucha
Vliv záměru:	V rámci výstavby záměru dojde k realizaci retenčních nádrží, které budou mít malý pozitivní vliv na snížení kulminačních průtoků ve vodních tocích při povodních, a to zejména na Mratínský potok, kde působí povodňové průtoky v toku zatápěné okolních nemovitostí a pozemků.
Významnost vlivu:	Realizace a provoz záměru bude mít mírný pozitivní vliv na průběh povodní. Vliv na zlepšení m-denních průtoků v tocích v období sucha nebude prakticky žádný.

*Celkově lze konstatovat, že navržené odvodňovací systémy zajistí minimalizaci negativních vlivů na povrchové vody minimálně na dnes standardně požadovanou úroveň, přičemž ochrana Mratínského potoka před velkými vodami je zvýšena až pro téměř 100 letou periodicitu srážek. Celkově lze hodnotit vlivy záměru na vodní toky pozitivně, jednak protože navrátí srážkové vody do Přemyslského potoka a zajistí obnovení zrušeného koryta potoka v přírodní podobě, tak i protože současně zvýší ochranu Mratínského potoka před zátopami snížením kulminačních průtoků. Vlivy záměru na povrchové vody budou z pohledu životního prostředí akceptovatelné za předpokladu dodržení standardních požadovaných opatření v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních, a to jak za provozu, tak za výstavby.*

*Vlivy záměru na podzemní vody budou málo významně pozitivní, z pohledu životního prostředí akceptovatelné za předpokladu dodržení standardních požadovaných opatření v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních, a to jak za provozu, tak za výstavby. K negativnímu ovlivnění vodních zdrojů nedojde.*

*K negativnímu ovlivnění útvarů podzemních ani povrchových vod nedojde.*

## D.I.5. Vlivy na půdu

Hlavní vliv na půdu je dán zábořem. Rozsah zábořů z pohledu tříd ochrany ZPF byl vyčíslen v kapitole B.II.1.

V tomto stupni dokumentace je trvalý zábor pozemků ZPF orientačně vyčíslen přibližně na 727 342 m<sup>2</sup>. Dočasné záboře nebyly v této fázi PD stanoveny, jelikož není známá přesná poloha IČ. S ohledem na to, že při dočasném záboře pozemků je vždy nutné je uvést do původního stavu, není nutné pro potřeby posouzení vlivu stavby na půdu je znát. Přesné stanovení zábořů bude provedeno v dalších stupních projektové dokumentace. Z uvedených informací je zřejmé, že dojde k záboře půd všech tříd ochrany půdy. Půdy I. třídy ochrany jsou dle platných právních předpisů řazeny k půdám s nadprůměrnou produkční schopností a lze je vyjímat pouze ve výjimečných případech (např. liniové stavby zásadního významu, záměry související s obnovou ekologické stability krajiny atp.), kdy veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany půdy. Problematika odnětí zemědělské půdy ze ZPF je řešena v navazujícím řízení. Není tedy třeba přijímat opatření za účelem její ochrany nad rámec požadovaných v příslušných právních předpisech.

K záboře PUPFL nedojde.

K potenciálnímu znečištění půdy může dojít během výstavby následkem náhodných úkapů ropných látek z motorových vozidel a stavební mechaniky. V období provozu existuje riziko kontaminace půdy z případné havárie vozidla. V případě kontaminace půdy bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy legislativou. Dalšími potenciálními zdroji kontaminace půd jsou emise výfukových plynů a posypové soli při zimní údržbě. Větší koncentrace škodlivin lze zjistit pouze v bezprostřední blízkosti vozovky a ve vzdálenosti do cca 2÷5 m. Ve vzdálenosti cca 10 m lze u takto frekventované komunikace očekávat, že se kontaminace bude blížit pozadovým hodnotám.

Lokálně mohou vznikat eroze na svazích násypů i zářezů silničního tělesa. Jejich vznik je nejpravděpodobnější v období výstavby, než dojde k vytvoření zatravnění. Jednalo by se o plošné omezené eroze, které budou stabilizovány dle projektu výstavby záměru a následně dle předpisů ŘSD.

Dílčí úseky v těsné blízkosti záměru jsou mírně náchylné k sesuvům. Toto je zohledněno v rámci projekčních prací v navazující projektové dokumentaci. Není nutné přijímat opatření.

*Většina zábořů půdy se bude odehrávat na zábořech orné půdy.*

*Dotčené území není významně náchylné k sesuvným jevům a projevy svahových pohybů nebyly zaznamenány. Vlivem realizace záměru není důvod předpokládat, že bude zvýšeno nebezpečí vzniku erozí v území (vyjma krátkodobých lokálních na násypových či zářezových svazích).*

*Výstavba i provoz záměru bude mít trvalý, nepříznivý vliv na půdu z hlediska trvalých zábořů. Vliv bude málo významný, krátkodobý a vratný v případě dočasně zabraných pozemků ZPF, které budou uvedeny do původního stavu. Uvedené negativní vlivy na půdu jsou akceptovatelné s ohledem na to, že záměr je již umístěn a pouze je upravován, anebo rozšiřován. Záměr dále má pozitivní vliv ve smyslu zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení plynulosti dopravy. Jedná se o významnou dopravní stavbu v dotčeném území. Není nutné přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.*

## D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

### D.I.6.1. Horninové prostředí

S ohledem na charakter záměru – rozšíření stávajících komunikací a úprava MÚK nepředpokládáme, že by došlo k ovlivnění horninového prostředí. Nebude se jednat o nové zásahy do horninového prostředí, nicméně s ohledem na jejich rozsah a hloubku lze označit maximálně za málo významné a lokálně omezené. Dojde prakticky jen k rozšíření stávajících zářezů/násypů. Z pohledu procesu EIA budou tyto zásahy do horninového prostředí nevýznamné zcela, lokálně málo významné.

K potenciálnímu znečištění horninového prostředí může dojít během výstavby následkem náhodných úkapů ropných látek z motorových vozidel a stavební mechaniky. V období provozu existuje riziko kontaminace horninového prostředí z případné havárie vozidla. V případě kontaminace horninového prostředí bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy.

Z hlediska seismicity leží území záměru trasy v oblasti bez rizika zemětřesení.

### **D.I.6.2. Ložiska nerostů**

Záměr nezasahuje do poddolovaného území, do ložiska nerostných surovin ani do chráněného ložiskového území.

### **D.I.6.3. Ostatní přírodní zdroje**

Přírodní zdroje (např. zdroje pitné a užitkové vody, přírodních a léčivých vod, termálních vod, aj.) nebudou záměrem negativně ovlivněny, jelikož se v dotčeném území nenacházejí.

*Vliv záměru na přírodní zdroje v období provozu bude málo významný až nulový. Není nutné přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.*

*Ovlivnění přírodních zdrojů vyjma výše uvedených v období výstavby s ohledem na krátkou dobu stavebních prací nepředpokládáme. Vliv bude nevýznamný až nulový řešitelný opatřeními požadovanými v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních.*

### **D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)**

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno hodnocení dle § 67 ZOPK, které je součástí příloh dokumentace jako příloha č. H.6. V kapitole C.2.6 jsme uvedli jeho stručné shrnutí. Zde uvádíme závěrečné hodnocení.

#### **D.I.7.1. Vlivy na faunu a flóru**

##### Přímé vlivy na flóru

V dotčeném území nepotvrdil provedený průzkum ani rešerše nálezočných databází a odborné literatury výskyt žádného zvláště chráněného druhu rostlin. Vzhledem k charakteru zásahu lze vyloučit i nepřímý vliv na zvláště chráněné druhy rostlin.

Dotčené území zahrnuje především silně ovlivněný, resp. člověkem vytvořený biotop X8 Křoviny s ruderalními a nepůvodními druhy, který charakterizují silně narušované a člověkem ovlivňované křoviny s hojnými ruderalními druhy a výsadby nepůvodních druhů keřů.

Menší část dotčeného území tvoří silně ovlivněný, resp. člověkem vytvořený biotop X7B Ruderalní bylinná vegetace mimo sídla, ostatní porosty. Jedná se o porosty, které nemají ani žádný ochranný význam, ani potenciál vývoje či přeměny v přírodní biotop.

Malou část dotčeného území tvoří silně ovlivněný, resp. člověkem vytvořený biotop X13 Nelesní stromové výsadby mimo sídla, konkrétně stromové výsadby.

Místa jsou na okrajích zemědělsky obhospodařovaných ploch linie silně ovlivněného biotopu X12B Nálety pionýrských dřevin, ostatní porosty, tedy linie či malé skupiny stromů, vzniklé spontánně, v jejichž podrostu převládají ruderalní a nitrofilní druhy.

Dotčené území je tvořeno velice pestrou mozaikou plošek tvořených výše uvedenými silně ovlivněnými, resp. člověkem vytvořenými biotopy. Z výše uvedených důvodů nebyly výsledky průzkumu rozděleny do dílčích lokalit, neboť výskyt jednotlivých níže popsaných druhů rostlin a živočichů může být potenciálně ve všech částech dotčeného území.

Z přírodovědného hlediska je nejzajímavějším prvkem ochranný val, který chrání obec Březiněves před vlivem dálnice, zejména před hlukem. Na tomto valu jsou linie vysazených keřů, které tvoří zapojené porosty a mezi nimi jsou různě velké plochy bylinné vegetace.

V dotčeném území se vyskytuje velký počet nepůvodních druhů rostlin různých kategorií šedého či černého seznamu nepůvodních druhů. Při velkých přesunech hmot, obnažení půdního povrchu a dočasněmu

upuštění od zemědělského hospodaření v pásmu výstavby hrozí velký rozmach nepůvodních a invazních druhů rostlin. V rámci stavby je nutno věnovat velký důraz na ochranu před šířením invazních druhů rostlin.

Další vlivy, jako je znečištění prostředí toxickými látkami, lze považovat pouze za potenciální při haváriích (provoz a výstavba zásahu). Podél komunikace lze očekávat vyšší salinitu vlivem zimního solení vozovky. Ta se však dotkne převážně vegetačních úprav (umělé výsadby).

Vlivy na jednotlivé populace rostlin lze s ohledem na charakter stavby i typ dotčeného prostředí vyhodnotit jako nevýznamné. Riziko další ruderalizace území při narušení půdního krytu téměř není, protože již ve stávajícím stavu dochází na opuštěných a neobhospodařovaných plochách v okolí zásahu k expanzi mnoha nepůvodních rostlin. Jakákoliv snaha o zlepšení tohoto stavu či návrhy opatření ke zmírnění rizika při realizaci záměru nebudou efektivní a smysluplné.

Opatření vedoucí k eliminaci negativních vlivů nejsou navržena, neboť dojde k zásahům nebo potenciálnímu ovlivnění pouze silně antropicky ovlivněných biotopů. Ke snížení druhové diverzity nedojde.

Celkem bylo ve studovaném území zaznamenáno 207 druhů cévnatých rostlin.

#### Dendrologický průzkum

Pro potřeby dokumentace byl zpracován dendrologický průzkum, který je součástí příloh jako příloha č. H.7. rámci předběžného dendrologického průzkumu bylo inventarizováno cca 106 kusů soliterních dřevin. Dále bylo inventarizováno 72 660 m<sup>2</sup> porostu dřevin či keřových porostů. Výčet druhů je uveden ve studii, včetně sadovnické hodnoty, průměru a obvodu/rozlohy porostu. Rozsah kácení bude stanoven v další fázi projektové dokumentace, kdy bude stanovena i náhrada za vykácené dřeviny. Vždy je snaha dbát na minimalizaci množství kácených stromů. Ponechané dřeviny budou ochráněny po dobu stavebních prací dle normy ČSN 83 9061.

#### Přímé vlivy na faunu

Byl pozorován výskyt 3 druhů zvláště chráněných druhů bezobratlých, 2 chráněné druhy obojživelníků, 2 chráněné druhy plazů, 5 zvláště chráněné druhy ptáků a 3 zvláště chráněné druhy savců.

#### *Bezobratlí*

*Ze zvláště chráněných druhů zde byl zastižen čmelák rokytový (Bombus hypnorum, O), čmelák zemní (Bombus terrestris, O) a zlatohlávek tmavý (Oxythyrea funesta, O).*

Čmeláci rodu *Bombus* byli pozorováni na kvetoucí vegetaci v blízkosti pozemních komunikací, kde byla pozorována i hnízda na osluněných místech s nižší vegetací. Přítomnost hnízd přímo v době realizace záměru v dotčeném území je vysoce pravděpodobná, neboť místy jsou pro to vhodné podmínky.

V dotčeném území byli zastiženi běžné druhy čmeláků. V prostředí obdobného charakteru se běžně nacházejí. V období výstavby dojde k dočasnému zničení vhodných biotopů, které však budou obnoveny na okrajích komunikací a svazích náspů a zářezů. Lze předpokládat, že po ukončení výstavby dojde k rychlé obnově populací běžných druhů čmeláků v dotčeném území, a to dočasně nad současnou úroveň. S postupujícím zapojováním vysazených porostů náhradních, event. vegetačních výsadeb se budou příznivé podmínky pro čmeláky mírně zhoršovat směrem ke současné úrovni.

Mravenci rodu *Formica* nebyli na lokalitě pozorováni. Pro výskyt hnízd lesních nebo lučních druhů mravenců rodu *Formica* nejsou na záměrem dotčených plochách vhodné podmínky.

Na okrajích komunikací v řídké vegetaci byl zastižen zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta, O*). Jedná se o druh, který se v posledním období šíří na sekundárních stanovištích a v prostředí stejného charakteru je běžně nacházen.

V období výstavby dojde k dočasnému zničení vhodných biotopů, které však budou obnoveny na okrajích komunikací a svazích náspů a zářezů. Lze předpokládat, že po ukončení výstavby dojde k rychlé obnově populací zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta, O*) v dotčeném území, a to dočasně nad současnou úroveň. S postupujícím zapojováním vysazených porostů náhradních, event. vegetačních výsadeb se budou příznivé podmínky pro zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta, O*) mírně zhoršovat směrem ke současné úrovni.

#### *Obojživelníci*

Při stavebních pracích nedojde k zásahu do reprodukčních vodních biotopů obojživelníků. V místech, která budou přímo dotčena zásahem se vyskytují na terestrických (tj. nikoliv reprodukčních) biotopech ropuchy obecné (*Bufo bufo, O, VU*) a to v zapojených porostech dřevin, na okrajích polí apod. V období výstavby

dojde k dočasnému zničení vhodných biotopů, které však budou obnoveny na okrajích komunikací a svazích náspů a zářezů. Lze předpokládat, že po ukončení výstavby dojde k postupné obnově populací ropuchy obecné v dotčeném území. V souhrnu bude mít záměr mírně negativní, avšak okrajový a nevýznamný vliv na obojživelníky.

#### *Ryby*

V místě, kde bude vybudováno nově koryto Přemyšlenského potoka dnes žádné není, proto se tam nevyskytují ani žádné ryby. Obdobně v úseku, kde dojde k zásahu do koryta Mratínského potoka, který zde občasně vysychá, žádné ryby nebudou ovlivněny. Nelze ani předpokládat významný vliv záměru na ryby v níže ležících úsecích Mratínského potoka, neboť vliv záměru se může omezovat na zvýšení zákalu v etapě výstavby (lze jej významně omezit používáním záchytných jímek a jiných zmírňujících opatření), event. ovlivnění průtokových charakteristik jak v etapě výstavby, tak i v etapě provozu záměru. Významný vliv záměru na ryby je tedy možno vyloučit.

#### *Plazi*

V místech s řídkou nízkou vegetací, často v bezprostřední blízkosti komunikací, se ostrůvkovitě vyskytují ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV). V navazujících travních porostech se vyskytuje populace slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, SO, NT).

Ještěrka obecná v současné době obývá především sekundární biotopy podél silnic, cest apod., s nízkou, řídkou vegetací a písčítými či hlinitopísčítými svahy zářezů či náspů.

Slepýš křehký v současné době rovněž obývá převážně sekundární biotopy, v zahradách, na plochách travnatých nebo s rozptýlenou keřovou vegetací ve stavební zástavbě apod.

Záměr bude mít dočasně mírně negativní vliv záměru na populace obou druhů v etapě výstavby, kdy budou jejich stanoviště zničena. Vzhledem k charakteru území, kdy jsou komunikace vedeny mezi intenzivně obdělávanými poli, větší část adultních a subadultních jedinců nebude moci přečkat období výstavby v refugiích a lze tedy předpokládat významnou redukci populací. Na druhou stranu lze očekávat obnovení jejich populací v etapě provozu, spolu s tím, jak se budou obnovovat jejich stanoviště. Vzhledem k životní strategii obou druhů bude vliv záměru na oba druhy krátkodobý (po dobu výstavby a krátce po dokončení), mírně negativní a reversibilní, a to z toho důvodu, že dojde k obnově biotopů v obdobném rozsahu, jako je dnes.

#### *Ptáci*

Vliv záměru na ptáky bude spočívat v dočasném negativním vlivu spočívajícím ve zničení reprodukčních i potravních biotopů, zejména v kácení zapojených porostů keřů, jednotlivých větších dřevin a obecně záboru biotopů.

Značná část dotčených ptáků najde refugium v okolí, kde se vyskytují podobné biotopy v okolí komunikací, v okolí průmyslových a skladových areálů, v brownfieldech a na dočasně neobhospodařovaných zemědělských pozemcích.

V rámci preventivní ochrany ptáků je kácení dřevin (mimo lesních i lesních) možno provést mimo hnízdní období, tedy v období od 1. října do 31. března.

Vzhledem k oplocení dálnice lze očekávat, že se zmenší počet zvířat sražených auty, a tím i potravní nabídka pro mrchožrouty, což je třeba považovat za pozitivní vliv.

Výstavba ani provoz záměru nebude mít negativní efekt na využívání okolních ploch zemědělské půdy ptáky při predaci živočichů, zejména hrabošů, v různých fázích cyklu zemědělského hospodaření, tj. na luňáka hnědého, luňáka červeného, káni lesní, volavku popelavou atd.

#### *Savci*

Při výstavbě

Při realizaci záměru dojde k nevýznamnému záboru biotopů eurytopních druhů savců na velmi malé ploše. Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení savců využívajících bezprostřední okolí stavenišť. Očekávat lze proto stažení savců do okolních refugií, po ukončení záměru však dojde k návratu do původního stavu.

Vcelku je možno rekapitulovat, že záměr bude mít v době výstavby na savce vliv mírně negativní, avšak přijatelný.

Při provozu

Záměr, pokud bude realizován v navržené podobě, bude mít pozitivní vliv na savce, neboť zprůchodní dosavadní téměř neprůchodnou migrační překážku. Realizací záměru se také zmírní mortalita savců na komunikacích.

V dotčeném území byly zaznamenány tři druhy netopýrů, pro které je okolí dálnice potravním biotopem. Jedná se o druhy netopýrů, kteří využívají jako úkryt různé škvíry, např. ve starých stromech a v budovách. Nejvíce vhodných dutin nabízejí staré stromy ve stadiu senescence, které se však nenacházejí v přímo dotčeném území, ale např. v starších větrolamech vedených kolmo k silnici II/608 Dolní Chabry – Zdiby.

#### Nepřímé vlivy na faunu a flóru

Možné šíření invazních druhů flóry a ruderalizace v důsledku narušení půdních horizontů a přemísťování zemin s diasporami a regeneračními orgány těchto druhů při terénních úpravách. V území dotčeném posuzovanou stavbou však nebyly zaznamenány agresivní invazní druhy, masivně zmlazující z podzemních částí (jako např. křídlatky - *Reynoutria spp.*). V místech, kde není sečeno, do společenstev vstupují okrajově druhy ruderalní vegetace s invazním bělotrnem kulatohlavým z asociace *Artemisio vulgaris-Echinopsietum sphaerocephali* s dominantním *Echinops sphaerocephalus*.

*V kapitole D.IV jsou uvedena potřebná opatření. Vliv záměru bude nevýznamný. K významnému ovlivnění, dosažení či udržení příznivého stavu zvláště chráněných druhů z hlediska jejich ochrany nedojde.*

## **D.I.7.2. Vliv na VKP, ÚSES, ZCHÚ a Natura 2000**

### VKP

Realizací záměru nebudou dotčeny žádné registrované významné krajinné prvky. Záměr kříží VKP ze zákona Mratínský potok. Do něj budou svedeny dešťové vody přes DÚN a RN.

Ekologicko-stabilizační funkce Mratínského potoka v místě, kde křížuje se záměrem, je velice snižená. Jedná se o periodický vodní tok, který v letních měsících téměř vysychá. Je dotován hlavně odvodněním dálnice D8 (průtoky jsou transformovány v betonové retenční nádrži s kolmými stěnami. Voda v retenční nádrži je zjevně kontaminována úkapy ropných látek z dálnice D8 (vizuálně patrné). Vzhledem k vysokým kolmým stěnám retenční nádrže, která je těsně připojena k tělesu dálničního mostu je potenciální migrační průchod pod dálničním mostem pro migrace většiny druhů živočichů naprosto neprostupný.

Lze předpokládat, že záměr bude mít mírně negativní, avšak akceptovatelný vliv na VKP Mratínský potok v období výstavby. Při provozu dojde k výraznému snížení přítoků z ul. Cínovecké do Mratínského potoka, protože převážná část srážkových vod bude vedena z areálu DUN a RN Ďáblice novým potrubím do Mratínského potoka v lokalitě Červený mlýn, tudíž v území u ul. Cínovecké dojde k výraznému zlepšení stávajícího stavu, kdy dochází k častému vyběžení potoka na soukromé pozemky.

V rámci tohoto záměru dojde k revitalizaci Přemyšlenského potoka, v rámci které dojde prakticky k obnovení koryta potoka v úseku, kde byl historicky zcela zrušen. Revitalizace se navrhuje přírodního charakteru s meandrovitě vedeným korytem. Lze očekávat, že obnova úseku Přemyšlenského potoka bude mít výrazný pozitivní vliv na ekologicko-stabilizační funkci VKP Přemyšlenský potok.

Vzhledem k výše uvedenému je možno souhrnně konstatovat, že záměr bude mít jak na VKP Mratínský potok, tak na VKP Přemyšlenský potok po jeho realizaci pozitivní vlivy. Další VKP ze zákona, ani registrované prvky VKP nebudou záměrem negativně ovlivněny.

### ÚSES

V rámci výstavby dojde ke zrušení stávajícího přemostění na účelové komunikace a k nové výstavbě mostu, který je současně navržen pro potřeby biokoridoru. Prakticky bude využit pro ÚSES RBK 1146 a R4/34, pro které prakticky zprovozní trasu přes D8, což je pozitivní vliv realizace záměru. Regionální biokoridor R4/35 je v místě křížení s ulicí Cínoveckou / dálnicí D8 podél Mratínského potoka navržen správným způsobem, ale je nefunkční jak v místě křížení s dálnicí D8, tak i v dalším průběhu. V případě realizace návrhu dojde ke zlepšení oproti současnému stavu. Je nutno obnovit průchod suchou cestou podél Mratínského potoka a vysadit alespoň základ biokoridoru v místě křížení.

Lokální systém ÚSES v dotčeném území je v případě nefunkčních (navržených) skladebných částí vymezen v mnoha případech nevhodně, bez ohledu na skutečný stav. To by mělo být řešeno na úrovni územního plánování správným upřesněním polohy biokoridorů a biocenter, a nikoliv neorganickým omezením řešením systému komunikací v území.

Lze říct, že vliv záměru na lokální prvky ÚSES je hodnocen jako slabý až středně silný. Rozšířením dálnice nedojde k významné změně stávajícího stavu a současná funkce ÚSES v dotčeném území nebude oslabena. Vlivy provozu na prvky ÚSES (rušení hlukem a světlem z dálniční dopravy) budou obdobné současné úrovni rušení, nárůst jejich intenzity nebude z hlediska míry ovlivnění lokálních prvků ÚSES podstatný. Tam kde je to možné, musí být dodržena opatření na zachování nebo podporu prostupnosti tělesa dálnice, jako je ponechávání vzrostlých zapojených porostů jako migračních zastávek (stepping stone), zvýšení kapacity propustků a ponechání průchodů v podmostí suchou cestou.

### ZCHÚ

Záměr není ve střetu s lokalitami zvláště chráněných území.

### Území soustavy Natura

Území není součástí žádné evropsky významné lokality (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EEC, o stanovištích.

V zájmovém území nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

## **D.I.7.3. Závěr**

Celkově lze konstatovat, že území je v současné době přírodně degradované (viz také fotodokumentace v H67).

Přírodní biotopy se v dotčeném území vyskytují jen v lesním fragmentu Amerika v Sedlci a záměrem budou dotčeny jen minimálně (přeložka polní cesty podél tohoto lesního fragmentu).

Z přírodovědného hlediska je nejzajímavějším prvkem ochranný val, který chrání obec Březiněves před vlivem dálnice, zejména před hlukem. Na tomto valu jsou linie vysazených keřů, které tvoří zapojené porosty a mezi nimi jsou různě velké plochy bylinné vegetace.

V dotčeném území se vyskytuje velký počet nepůvodních druhů rostlin různých kategorií šedého či černého seznamu nepůvodních druhů. Při velkých přesunech hmot, obnažení půdního povrchu a dočasnému upuštění od zemědělského hospodaření v pásmu výstavby hrozí velký rozmach nepůvodních a invazních druhů rostlin. V rámci stavby je nutno věnovat velký důraz na ochranu před šířením invazních druhů rostlin.

Záměr nezasahuje do přírodního parku a kříží VKP Mratínský potok.

V dotčeném území, ani v jeho okolí se nenachází žádné chráněné území systému NATURA 2000. Záměry jej nemohou ovlivnit.

Záměr je ve střetu s funkčními i nefunkčními prvky ÚSES.

Vliv na biologickou rozmanitost uvedeného území projektovanou činností bude přijatelný (a to jak dočasně, tak i trvale). V prostoru vlastních plánovaných aktivit může dojít k dočasnému ovlivnění druhové diverzity ve smyslu mírné obměny zastoupení (pouze eurypních) druhů (z důvodu vzniku dočasného „přechodné nového biotopu“ – nebo také na plochách osázených dřevinami a trávničky dle návrhu sadových úprav). V kontextu širšího dotčeného území nemůže dojít k ovlivnění biologické rozmanitosti v období realizace ani následném provozu hodnoceného záměru.

Dosavadní průzkumy lokality neprokázaly možný významný konflikt se zájmy ochrany přírody, které jsou chráněné podle Zákona. Plánovanou činností a následným využitím při respektování doporučení viz kapitola

D.IV nedojde ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů. Nedojde tedy k porušení zákazů stanovených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

*Výstavba a provoz záměru nebude mít významný negativní vliv na zjištěné zvláště chráněné druhy živočichů v území. Vliv na VKP bude málo významný. Biologická rozmanitost nebude ovlivněna. Vlivy lze komplexně označit za krátkodobé, vratné a málo významné až nevýznamné. Záměr je proto z pohledu vlivů na biologickou rozmanitost vyhodnocen jako akceptovatelný. Opatření k minimalizaci a eliminaci vlivů záměru jsou uvedena v kapitole D.IV.*

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

Na základě provedené studie vlivu záměru na krajinný ráz lze konstatovat, že navrhovaný záměr bude mít v rámci hodnoceného území především místní a krátkodobé efekty. Krajina v zájmovém území je převážně zemědělská s intenzivně obhospodařovanými poli a jen ojedinělými přírodními prvky, což znamená, že navrhovaný záměr nezasahuje do chráněných přírodních území a zůstává v oblasti s nízkou ekologickou hodnotou. Kulturní a historické hodnoty krajiny, zejména v oblasti historických sídel a drobných krajinných struktur, budou pouze minimálně ovlivněny. Zájmové území je bohaté na kulturní památky, které se nacházejí v obcích, které však nejsou záměrem přímo zasahovány.

Celkový vliv na krajinný charakter území bude slabý. Vytvořené vizuální změny, jako je změna ve tvaru terénu, výstavba nových objektů nebo změna vegetace, budou vyváženy implementací specifických opatření pro zmírnění těchto vlivů.

*Vliv stavby na krajinný ráz bude s ohledem na charakter záměru nevýznamný až nulový. Celkově je vliv záměru akceptovatelný, a tudíž z pohledu zákona 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů jej lze považovat za únosný zásah do krajinného rázu.*

### **D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Stavebníci jsou již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchraný archeologický výzkum. Ochrana arch. nálezů je v tomto případě zcela dostatečně řešena v rámci projektové přípravy stavby, a není proto potřeba tuto problematiku v procesu EIA dále řešit. Není třeba přijímat žádná opatření.

Podrobný popis kulturních, historických a archeologických památek byl popsán v příslušných kapitolách Dokumentace, stejně tak hmotný majetek.

V rámci stavby dojde k demolici ČSPH MOL Zdiby I. (směr Ústí n.L.) – kompletní demolice areálu, která spočívá v demontáži technologického vybavení, demolici budovy a přístřešku a demolici zpevněných ploch. Dále dojde k demolici ČSPH MOL Zdiby II. (směr Praha) – kompletní demolice rozsahu areálu souvisejícího s čerpací stanicí, která spočívá v demontáži technologického vybavení, demolici budovy a přístřešku a demolici zpevněných ploch. Objekty souvisejících s areálem autocentrum Domanský budou zachovány včetně zpevněných ploch.

Dále dojde k demolici silničních objektů - most na ul. Cínovecká přes ul. Ďáblická (ev.č. 8-004c.1 / X - 591..1 a 8-004c.2 / X - 591..2): most bude postupně po částech zbourán a mostu na polní cestě přes ul. Cínoveckou (Podjezd, ev.č. 8-004d.1 a 8-004d.2) a k demolici rušených vozovek a likvidaci překládaných inženýrských sítí.

Umístění záměru nevyžaduje demolice žádných dalších obytných, rekreačních nebo průmyslových budov nebo areálů. Provedeny budou demolice stávajících komunikací, mostu, přeložky inženýrských sítí, propustků, svodidel atp. Problematika demolic je zcela dostatečně řešena v rámci projektové přípravy staveb a není v tomto případě potřeba tuto problematiku zde v oznámení dále řešit.

V zájmovém území může dojít při výstavbě k narušení archeologických nálezů (podrobně viz kapitola C.1.4. Území historického, kulturního nebo archeologického významu). Ochrana archeologického kulturního

dědictví je řešena v Úmluvě o ochraně archeologického dědictví Evropy (Maltské konvenci, sbírka mezinárodních smluv č. 99/2000) a v § 21–24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o státní památkové péči“). §22 říká – *Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.* Ochrana arch. nálezů je v tomto případě zcela dostatečně řešena v rámci projektové přípravy stavby, a není proto potřeba tuto problematiku zde v oznámení dále řešit. Není třeba přijímat žádná opatření.

*Kulturní a historické památky podléhající ochraně dle zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění nebudou posuzovaným záměrem dotčeny. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů budou nevýznamné až nulové, realizaci záměru lze tedy považovat za akceptovatelnou.*

## **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**

Riziko je v komplexním pojetí chápáno jako relace mezi očekávanou ztrátou (poškození zdraví, ztrátou života, ztrátou majetku atd.) a neurčitostí uvažované ztráty (zpravidla vyjádřenou pravděpodobností nebo frekvencí výskytu). V užším pojetí se někdy pojem riziko redukuje na pravděpodobnost, se kterou dojde za definovaných podmínek expozice (doby působení) k projevu nepříznivého účinku. Je nezbytné si uvědomit, že riziko se rovná nule pouze v případě, že expozice dané látce nenastává (je nulová).

Z definice rizika vyplývá, že riziko je charakterizováno ztrátou (typem ztrát) a frekvencí událostí. Ztráty mohou představovat zdraví člověka, život člověka nebo lidí, majetek nebo životní prostředí. V souvislosti s tím hovoříme o riziku zdravotním, společenském, ekonomickém a ekologickém. Používání termínů jako např. mechanické, tepelné, magnetické či elektrické riziko vychází z některých nekvalifikovaných překladů zahraniční literatury, přestože v původní literatuře jsou tyto pojmy důsledně rozlišovány. Zcela zákonitě bychom museli taková rizika definovat, přičemž by se ukázalo, že se jedná o ztráty na zdraví (zdravotní riziko) atd.

Environmentální riziko je pojem, který zahrnuje riziko pro osoby, majetek a životní prostředí. Rozhodujícím v oblasti environmentálních rizik je zákon č. 224/2015 Sb. (o prevenci závažných havárií), zákon č. 167/2008 (O předcházení ekologické újmy a o její nápravě) a NV č. 295/2011 Sb. (o způsobu hodnocení rizik ekologické újmy), dále zákon č. 258/2000 Sb. (o ochraně veřejného zdraví), zákon č. 350/2011 Sb. (chemický zákon), zákon č. 326/2004 Sb. (o rostlinolékařské péči), zákon č. 477/2001 Sb. (o obalech), samozřejmě i zákon č. 541/2020 Sb. (o odpadech), č. 201/2012 Sb. (o ochraně ovzduší), č. 254/2001 Sb. (o vodách), č. 17/1992 Sb. (o životním prostředí) a příslušné prováděcí předpisy a normy.

Rozebírat environmentální rizika detailně v rámci procesu EIA se jeví nadbytečné, neboť prevence – tj. organizační a technická opatření nebo činnosti, jejichž cílem je předejít závažné havárii a vytvořit podmínky pro zajištění havarijní připravenosti, jsou dostatečně ošetřeny zákony. V následujícím textu je tedy uveden pouze stručný popis dané problematiky a příklady.

### Přípravné práce

Povinností zadavatele stavby je např. již v době projektování určit koordinátora BOZP pro přípravu, který pro projektanta zpracuje „Plán BOZP na staveništi“. Ten je pak součástí projektové dokumentace. Plán BOZP na staveništi se soustředí zejména na práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo zdraví (např. práce v ochranném pásmu energetických vedení, práce ve výšce nad 10 m, práce spojené s osazováním těžkých betonových, ocelových dílců atd., práce ve výkopech hlubších než 5 m). Pro realizaci pak investor (zadavatel) stavby určuje koordinátora BOZP na staveništi pro realizaci (může být totožný s koordinátorem pro přípravu), který pak na vlastní stavbě dbá a dohlíží na dodržování a plnění bezpečnostních požadavků.

### Výstavba

Povinností zadavatele stavby je zaslání oznámení o zahájení prací na oblastní inspektorát práce dle místa stavby. Oznámení investor zasílá 8 dní před předáním staveniště zhotoviteli. Kopie tohoto oznámení se, podobně jako stavební povolení, vyvěšuje na viditelném místě u vstupu na stavbu.

Zadavatel stavby nesmí zapomenout na povinnost poskytovat koordinátorovi spolupráci a součinnost, předat podklady a informace potřebné pro jeho činnost a v neposlední řadě zavázat nejlépe smluvně všechny zhotovitele případně jiné fyzické osoby k součinnosti s koordinátorem po celou dobu přípravy a realizace stavby. Povinnosti zadavatele (investora) jsou smluvně nepřenosné a jejich nedodržením se zadavatelé (investoři) vystavují nebezpečí uložení vysoké pokuty. Jeden z celostátních úkolů, které Státní úřad inspekce práce plní, je úkol zaměřený na kontrolu dodržování tohoto zákona ze strany zadavatelů staveb.

Všechny podmínky pro provádění stavby musí vycházet z požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci ve smyslu §101 - §108 zák. č. 262/2006 Sb. (zákoník práce), §3 zák. č. 309/2006 Sb. (zákon o BOZP), NV č. 591/2006 Sb., případně dalších platných předpisů s ohledem na charakter prováděných prací.

Zhotovitel stavby je povinen, a to nejpozději do předání staveniště zajistit v jeho prostoru vytyčení všech podzemních a nadzemních vedení. V místech křížení s jinými podzemními sítěmi budou výkopy prováděny ručně. V prostorech ochranných pásem nadzemních vedení není dovoleno používat lanových mechanismů.

Všichni pracovníci podílející se na výstavbě musí být prokazatelně poučeni o dodržování bezpečnostních předpisů a jiných zákonných opatřeních zajišťujících bezpečnost a ochranu zdraví pracovníků a musí být přezkoušeni z těchto bezpečnostních předpisů. Koncepce seznámení se s předpisy BOZP a kontrola jejich dodržování všemi pracovníky, podílejícími se na přípravě a realizaci stavby se řídí ustanoveními §14 - §18 zák. č. 309/2006 Sb., §7 a §8 NV č. 591/2006 Sb., a to návazně na povinnosti zadavatele stavby a koordinátora BOZP (bude-li pro stavbu určen). Rovněž je nutno dodržovat interní předpisy BOZP zhotovitele (zhotovitelů) stavby, především při provádění speciálních stavebních či montážních prací.

Je potřeba zabránit přístupu nepovolaných osob na staveniště. Vyznačit hranice obvodu staveniště (např. fólií, zábrany apod.) a označit tabulkami „Zákaz vstupu nepovolaných osob“. Při provádění stavebně-montážních prací je nutné dodržet správné technologické postupy ve smyslu technologických pravidel (vnitřních bezpečnostních předpisů) zpracovaných zhotovitelem stavby. O zajištění předepsaných opatření, použití ochranných prostředků a provedení instruktaže je třeba pořídit zápis do stavebního deníku.

Pro napojování, opravy a údržby el. zařízení mohou být povolány jen osoby, které mají k těmto úkolům potřebnou kvalifikaci. Při manipulaci s břemeny nutno dodržovat předpisy pro práci v ochranném pásmu vedení NN na staveništi. Vzhledem k velkému rozsahu stavby bude nutná stálá účast koordinátora BOZP.

Zhotovitel stavby bude zajišťovat kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby (kontejnerů). U malých nepropustných ploch je možno provést dekontaminaci vapexem. U stacionárních strojů bude osazena vana pro zachyt unikajících olejů.

#### Provoz

Riziko havárie souvisí např. s dopravními nehodami a s nedbalostí při údržbě komunikace apod. Tato rizika lze minimalizovat poučením pracovníků a jejich pravidelným školením, dodržováním pracovních a dopravních předpisů, vedením provozního deníku, připraveností prostředků k odstranění úniku lehkých kapalin atd. – celkově havarijní připraveností.

Záměr v podstatě zkapacitňuje stávající komunikace a mimoúrovňové křižovatky. Součástí záměru jsou standardní objekty dálnic, které nepatří k objektům navrhovaným na dálnicích, s potencionálně vysokými riziky pro životní prostředí jako je např. estakády na významnými vodními toky, tunelové stavby apod. V území se nenacházejí chráněné objekty či území, které by při havarijních stavech na dálnici s sebou nesla zvýšené riziko ohrožení pro široké okolí záměru. Stávající čerpací stanice pohonných hmot budou v rámci výstavby zrušeny. Lze proto konstatovat, že plnění provozních a havarijních předpisů jak pro období výstavby, tak zejména pro období provozu dávají zcela dostatečnou záruku, že případné havárie či havarijní stav budou v potřebné době eliminovány a neovlivní širší okolí záměru.

## **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**

### Obyvatelstvo a veřejné zdraví

V období výstavby bude vliv vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví záměru krátkodobý, nevýznamný až nulový. Z pohledu vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze realizaci záměru doporučit a považovat ji za potřebnou, protože bez jeho realizace by i na dále docházelo ke zvýšenému bezpečnostnímu riziku z důvodu tvorby kolon. Realizace záměru z hlediska sociálně ekonomických vlivů představuje tedy dlouhodobý příznivý vliv.

### Kvalita ovzduší a klima

V období výstavby se bude z pohledu vlivu na kvalitu ovzduší jednat o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů záměru v období výstavby jsou navržena opatření v kapitole D.IV. Provoz záměru se projeví v kvalitě ovzduší kladným vlivem (zlepšením) v okolí komunikace D8, jelikož dojde ke zlepšení průjezdnosti dotčeného území. Vlivy budou akceptovatelné.

Vliv záměru na klima bude málo významný.

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

V období výstavby se bude jednat o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů při období výstavby byla navržena opatření v kapitole D.IV.

Celkově lze konstatovat že vliv záměru na akustickou situaci v území bude trvalý a pozitivní. Pro zajištění plnění limitů byla navržena protihluková opatření.

Negativní vlivy světelného znečištění budou minimalizovány splněním podmínek navržených v kap. D.IV. Dokumentace.

Při výstavbě ani při provozu nebude záměr zdrojem vibrací a záření a dalších rušivých vlivů, které by mohly mít nepříznivé či neúnosné vlivy na životní prostředí.

### Povrchové a podzemní vody

Lze konstatovat, že navržený odvodňovací systémy zajistí minimalizaci negativních vlivů na povrchové vody na dnes standardně požadovanou úroveň. Celkově lze hodnotit vlivy záměru na vodní toky pozitivně, protože navrátí srážkové vody do Přemyšlenského potoka a současně zvýší ochranu Mratínského potoka před zátopami. Vlivy záměru na povrchové vody budou z pohledu životního prostředí akceptovatelné za předpokladu dodržení standardních požadovaných opatření v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních, a to jak za provozu, tak za výstavby.

Vlivy záměru na podzemní vody budou z pohledu životního prostředí akceptovatelné za předpokladu dodržení standardních požadovaných opatření v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních, a to jak za provozu, tak za výstavby.

### Půda

Dotčené území není významně náchylné k sesuvným jevům a projevy svahových pohybů nebyly zaznamenány. Vlivem realizace záměru není důvod předpokládat, že bude zvýšeno nebezpečí vzniku erozí v území (vyjma krátkodobých lokálních na násypových či zářezových svazích).

Výstavba i provoz záměru bude mít trvalý, nepříznivý vliv na půdu z hlediska trvalých záborů. Vliv bude málo významný, krátkodobý a vratný v případě dočasně zabraných pozemků ZPF, které budou uvedeny do původního stavu. Uvedené negativní vlivy na půdu jsou akceptovatelné s ohledem na to, že záměry jsou již umístěny a pouze jsou upravovány, anebo rozšiřovány. Záměry jsou v souladu s územně plánovacími dokumentacemi. Záměry dále mají pozitivní vliv ve smyslu zvýšením bezpečnosti provozu zlepšení plynulosti dopravy. Jedná se o významné dopravní stavby v dotčeném území. Není nutné přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.

### Přírodní zdroje

Vliv záměru na přírodní zdroje v období provozu bude málo významný až nulový. Není nutné přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.

Ovlivnění přírodních zdrojů vyjma výše uvedených v období výstavby s ohledem na krátkou dobu stavebních prací nepředpokládáme. Vliv bude nevýznamný až nulový řešitelný opatřeními požadovanými v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních.

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

Výstavba a provoz záměru nebude mít významný negativní vliv na zjištěné zvláště chráněné druhy živočichů v území. V dotčeném území se nacházejí VKP. Biologická rozmanitost nebude ovlivněna. Vlivy lze komplexně označit za krátkodobé, vratné a málo významné až nevýznamné. Záměr je proto z pohledu vlivů na biologickou rozmanitost vyhodnocen jako akceptovatelný. Opatření k minimalizaci a eliminaci vlivů záměru jsou uvedena v kapitole D.IV

### Krajina a její ekologické funkce

Vliv stavby na krajinný ráz bude s ohledem na charakter záměr nevýznamný až nulový. Vliv záměru je akceptovatelný.

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

Kulturní a historické památky podléhající ochraně dle zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění nebudou posuzovaným záměrem dotčeny. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů lze označit za trvalé, za nevýznamné až málo významné, realizaci záměru lze tedy považovat za akceptovatelnou.

Záměr nebude mít přeshraniční vliv.

## **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 (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně**

V této kapitole jsou specifikována ta opatření, která nejsou začleněna do projektu záměru, nebo ta, která dle zpracovatelů dokumentace vyžadují zvýšenou pozornost. Do podmínek nebyla začleněna opatření, která vycházejí z jiných souvisejících předpisů pro výstavbu a provozu záměru, a která budou automaticky řešena v rámci následujícího povoloovacího procesu stavby a provozu záměru.

### **D.IV.1. Kompenzační opatření**

Potřebná kompenzační opatření z pohledu ochrany životního prostředí (např. ochrany vodních zdrojů, za vykácenou mimolesní zeleň, ovzduší atd.) jsou v potřebném rozsahu řešena v rámci samostatných složkových zákonů (vodní zákony, zákon o ochraně přírody a krajiny, zákon o ovzduší, aj.) v rámci této Dokumentace proto již nejsou žádná další kompenzační opatření navržena.

## **D.IV.2. Podmínky pro fázi přípravy záměru**

1. Do dokumentace pro povolení záměru zpracovat zásady Projekt monitoringu, který bude řešit sledování akustické situace v území jak v období výstavby tak v rámci provozu záměru, sledování kvality ovzduší v období výstavby a sledování kvality povrchových vodních toků jak v období výstavby, tak provozu záměru.
2. Do dokumentace pro povolení záměru aktualizovat akustickou studii pro období výstavby a období provozu záměru.
3. Do dokumentace pro povolení záměru, aktualizovat rozptylovou studii z období realizace záměru.
4. V maximální možné míře navrhnout a realizovat multifunkční ochranné zemní valy nebo kombinace zemních valů a nižších protihlukových stěn.
5. Protihlukové stěny přednostně realizovat ve vztahu k ochraně ptactva jako neprůhledné. V případě použití transparentních nebo reflexních výplní provést opatření k předcházení úrazů ptáků ve shodě se Standardem Agentury ochrany přírody a krajiny ČR č. 02 007 „Opatření v rámci prevence kolizí ptáků s transparentními a reflexními materiály“.
6. Na mostních konstrukcích použít mostní závěry se sníženou hlučností pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry. V místech, kde budou mostní závěry realizovány, je nutné při realizaci vozovky a dilatačních spár dodržovat co nejvyšší rovinnost, aby docházelo k maximální možné eliminaci akustických emisí.
7. V dokumentaci pro povolení záměru navrhovat na polních a lesních cestách, účelových komunikacích a cestách určených pro pěší, cyklisty a nemotorová vozidla přednostně nebezpečný (propustný) povrch. Vhodnost provedení propustného povrchu prověřit i na sružených plochách integrovaného záchranného systému a obsluhy.
8. V rámci zpracování dokumentace pro povolení záměru minimalizovat nezbytné úpravy překládaných komunikací, včetně polních cest, podél kterých je ve stávajícím stavu vysazeno stromořadí.
9. V dokumentaci pro povolení záměru stanovit v rámci bezpečnostního auditu komunikace úseky komunikací, které je z hlediska bezpečnosti provozu nezbytné zajistit veřejným osvětlením. Ostatní úseky trasy neosvětlovat. V rámci veřejného osvětlení realizovat následující opatření
  - a. Výšky stožárů veřejného osvětlení na osvětlených úsecích komunikace přizpůsobit okolnímu terénu a vegetaci tak, aby byl co nejvíce minimalizován jejich přesah nad terén a vegetaci.
  - b. Navrhovat svítidla osvětlující pouze dolní poloprostor (ULR = 0 %). Konstrukce osvětlení musí vyloučit světelné emise do boku a vzhůru.
  - c. Používat osvětlení komunikací pouze teple bílé, s výrazně omezenou modrou složkou. Používat pouze světelné zdroje, které nevyzařují více než 10 % energie ve vlnových délkách menších než 500 nm, a kde je náhradní teplota chromatičnosti světelného zdroje menší nebo rovna 2700 K.
  - d. Využívat možnosti regulace osvětlení (snížení intenzity) dle dopravní situace a meteorologických podmínek s důrazem na klidový režim během klidné části noci.
  - e. Návrh osvětlení bude prováděn v souladu s požadavky Metodického pokynu Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a dle ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.
10. V dokumentaci pro povolení záměru zpracovat projekt dopravní telematiky pro detekci nestandardních provozních stavů (nehody, kongesce, stojící vozidla) a následné distribuce dopravních informací řidičům a veřejnosti. Systém musí vyhodnocovat meteorologické podmínky a informovat o nebezpečí tvorby námrazy, smyku a dalších rizik souvisejících s povětrnostními vlivy.
11. V dokumentaci pro povolení záměru navrhnout přístupovou komunikaci do areálu autocentrum Domanský z OK Zdiby (západ) po veřejně přístupných pozemních komunikacích.
12. Do dokumentace pro povolení záměru, do části řešící organizaci výstavby zapracovat tato opatření na ochranu ovzduší při výstavbě:

- a. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém a/nebo větrném počasí, je nezbytné, aby zhotovitel (stavebník) minimálně jednou denně zaznamenal do stavebního deníku klimatické podmínky, mezi které patří minimálně údaje o rychlosti větru a teplotě. Tyto údaje je možno doložit buď přímým měřením na reprezentativním místě přímo na staveništi nebo v reprezentativní lokalitě mimo staveniště v jeho blízkosti, nebo údaji z reprezentativní stanice stabilních meteorologických měření v oblasti staveniště.
- b. Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
- c. Venkovní skládky umísťovat na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový materiál s přirozeně vlhkým materiálem.
- d. Při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukání prachu větrem volbou jejich tvaru, velikostí, orientací vůči převládajícímu směru větru, příp. použitím clon, bariér, plachet či sítí.
- e. Skrápět (zvlhčovat) odkryté suché a sypké plochy při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
- f. Zakrýt, případně skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
- g. Na stavbě nebude docházet ke spalování dřeva ani jiného rostlinného materiálu
- h. Dodržovat zásadu čištění vozidel vyjíždějících na vozovku. Používat vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry.
- i. Pravidelně čistit staveništní komunikace, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti, a to v závěru každého dne nebo po ukončení prací, respektive odjezdu stavebních strojů a nákladních vozidel.
- j. Čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně mokrou cestou.
- k. U postřiků je možné použít aditiva (chemické stabilizátory), která výrazně zvyšují protiprašné vlastnosti. S ohledem na obecné požadavky ochrany životního prostředí je vhodné používat biologicky rozložitelná aditiva. Postřiky chemickými stabilizátory jsou účinné zejména v oblastech, kde již není povrch narušován další činností.
- l. 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.
- m. Při rozrušování konstrukcí (demolice, řezání, broušení atd.) a při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání.
- n. Minimalizovat procesy řezání a broušení na staveništi, preferovat používání prefabrikovaných stavebních materiálů.
- o. Při řezání používat stroje se skrápěním, smáčet pracovní plochu, při odsávání používat vaky na prach.
- p. Při broušení a řezání vozovek, chodníků, panelů apod. používat pilu s diamantovými řezným kotoučem a vodním čerpadlem.
- q. Používat nesilniční pojízdné stroje (bagry, rypadla, nakladače, jeřáby, buldozery atd.) splňující alespoň emisní Etapu IIIA (Stage IIIA). Pokud nelze prokázat úroveň plnění emisní Etapy, musí být prokázáno, že byl nesilniční pojízdný stroj vyroben po 31. 12. 2007.
- r. V případě, že nesilniční pojízdný stroj nespĺňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIA, nebo byl vyroben před 31. 12. 2007, musí být dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.
- s. Používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO V. Pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2008.

- t. V případě, že nákladní vozidlo nespĺňuje mezní hodnoty emisí EURO V nebo bylo vyrobeno před 1. 10. 2008, musí být dovybaveno alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.
  - u. Zaplachtovat automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm. Důsledně vyžadovat plnění tohoto opatření.
  - v. V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem.
  - w. Důsledně vypínat motory strojů a nákladních auto, mobilů, které nejsou v pracovním procesu (např. čekají na nakládku atp.).
  - x. Stavební práce budou probíhat od 7 – 21 h. V blízkosti chráněné zástavby pouze v pracovních dnech. Materiál z/na stavbu bude odvážen/zavážen (zejm. plnění sil) také mezi 7 – 21 h, pokud budou přepravní trasy v blízkosti chráněné zástavby pak pouze v pracovní dny. Pokud bude nutné provádět stavební práce/závoz/odvoz materiálů mimo pracovní dny anebo v noční době, musí být tato situace projednána s příslušnou hygienickou stanicí.
  - y. Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
  - z. V blízkosti chráněné zástavby řidiči nákladních automobilů po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnou motor. Stavební mechanismy budou vypínány po ukončení operace a v období vyčkávání na další činnost, budou používány zvukově izolační kryty příslušných strojů.
13. V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat komplexní vodohospodářskou studii povodí Mratínského potoka, která v širších vztazích prověří možnost částečného přenesení transformační funkce RN na odvodnění záměru na plánované poldry Mírovice a Třeboradice, které připravuje Povodí Labe, s.p. V širších vztazích vyhodnotit rizika povodňových situací (včetně zvýšení míry rizika ve vztahu k nově připravovaným významným stavbám v území generujícím nové zpevněné plochy) a zohlednit potenciální kumulativní vlivy tzv. kritických bodů jako zdrojů nebezpečí povodní z přívalových srážek a provést návrh relevantních opatření. Ve studii bude dále posouzen provoz zde hodnoceného záměru bez realizace suchých poldrů Mírovice a Třeboradice. V případě, že by se nepotvrdily závěry z hydrotechnických výpočtů, provedených v rámci Dokumentace, a prokázala se nutnost realizace suchých poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce před zprovozněním zde hodnoceného záměru, musí být tyto poldry zprovozněny do kolaudace zde hodnoceného záměru. Studii projednat se správcem vodního toku.
14. V rámci dokumentace pro povolení záměru optimalizovat hospodaření se srážkovými vodami dle následujících požadavků -
- a. Při návrhu odvodňovacího systému přednostně využít princip decentralizovaného hospodaření se srážkovými vodami včetně využití vsakování.
  - b. Prvky odvodňovacího systému musí být, pokud jimi budou dopravovány vody obsahující látky ze zimní údržby, posouzeny z hlediska možné kontaminace podzemních vod chloridy.
  - c. Dešťovou usazovací nádrž (DUN) a retenční nádrž (RN) v areálu DUN a RN Ďáblice navrhnout v přírodního charakteru. RN přednostně navrhnout se stálou hladinou vody. V případě rekonstrukce DUN Prosek II použít přednostně rekonstrukci přírodního charakteru.
  - d. V DUN zajistit havarijný prostor pro zachycení látek při haváriích objemu min. 30 m<sup>3</sup>
  - e. Odlučovač lehkých kapalin přednostně navrhnout na odtok z RN.
  - f. Vodohospodářské řešení nakládání s dešťovými vodami koncipovat i s cílem podpory modrozelené infrastruktury s ohledem na využívání dešťových vod pro závlaku navržených vegetačních úprav. Čisté srážkové vody z přilehlých ploch (např. plochy v MÚK atd.), které nebudou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, v co nejvyšší míře zasakovat v místě spadu, pouze v nezbytných případech svádět do vodních toků.
  - g. Prověřit kapacitu RN ve vztahu k potenciálně vyšším (extrémním) srážkovým úhrnům, které mohou v budoucnu nastávat s ohledem na klimatické změny.

15. V dokumentaci pro povolení záměru navrhnout revitalizace a výsadby dřevin na zbytkových plochách zemědělského půdního fondu, které z důvodů polohy, velikost apod. již budou nevhodné pro intenzivní zemědělskou výrobu.
16. Mimo zastavěné území obcí vysazovat pouze autochtonní dřeviny a vyhýbat se použití zahradních kultivarů těchto dřevin, s výjimkou odůvodněných situací, např. z důvodů vzrůstnosti.
17. V dokumentaci pro povolení záměru navrhnout na ekoduktu Březinka vhodné zábrany proti rušení migrujících zvířat světly aut z dálnice D8 a doplnit naváděcí zeleň „nášlapnými kameny (stepping stones)“ v podobě remízků o minimální ploše 100 m<sup>2</sup> na každé straně, tj. směrem k Březiněvsi a směrem ke Zdibům.
18. V dokumentaci pro povolení záměru navrhnout změny vymezení navržených (nefunkčních) skladebných částí územních systémů ekologické stability tak, aby byly splněny základní předpoklady jejich účinnosti. Přeložit regionální biokoridor RK 1146 na ekodukt Březinka, zvětšit navrženou šířku biokoridoru tak, aby byla větší, než je šířka křížené dálnice D8 (včetně paralelních účelových komunikací) a obdobně upravit šíři a polohu regionálního biokoridoru R4/34. V prostoru ekoduktu Březinka založit základy regionálního biokoridoru RK1146 a regionálního biokoridoru R3/34. Na regionální biokoridory navázat lokální systém ekologické stability.
19. V dokumentaci pro povolení záměru upravit vymezení navrženého nefunkčního regionálního biokoridoru R4/35 na šíři, které odpovídá křížené dálnici D8 a koordinovat jeho vymezení s paralelně vedeným záměrem vysokorychlostní železniční trati RS 4 Praha – Dráždany, úsek Praha-Balabenka – sjezd Lovosice (VRT Podřipsko).
20. V dokumentaci pro povolení záměru navrhnout opatření pro obnovení migrační prostupnosti Mratínského potoka v místě křížení s dálnicí D8 suchou cestou po obou stranách potoka.
21. Z důvodu prevence ruderalizace území navrhnout v rámci konečných terénních úprav rekultivovat všechny plochy zasažené stavebními pracemi.

### **D.IV.3. Podmínky pro fázi výstavby**

22. Zajistit po celou dobu přípravy a výstavby kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace stavby a jejích potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy.
23. Aktualizovat hlukovou studii pro období výstavby na základě definitivního harmonogramu výstavby a nasazení stavebních strojů a v případě potřeby realizovat potřebná protihluková opatření na ochranu chráněných objektů v období výstavby před nadměrným hlukem.
24. Všechna opatření uvedená v projektu organizace výstavby budou zařazena do provozních předpisů stavby a bude zajištěno prokazatelné seznámení všech pracovníků s těmito opatřeními. Dodržování opatření bude kontrolováno dle harmonogramu prací a výsledky kontrol budou zapisovány do stavebního deníku.
25. Po dobu realizace výstavby záměru bude investorem zajištěn ekologický (biologický) dozor, který bude prováděn způsobilou osobou v oblasti životního prostředí k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody. Biologický stavební dozor bude kontrolovat dodržování technologických postupů, termínů a činností potenciálně ohrožujících faunu, flóru, kvalitu vod a půdy. Dále bude kontrolovat plnění podmínek obsažených v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody, v projektu stavby a v havarijním a povodňovém plánu. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu, popř. transfer volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby, odsouhlasovat terénní úpravy s ohledem na možné negativní vlivy na obojživelníky a plazy, povolovat kácení mimo vegetační období apod. Provedená opatření bude zaznamenávat do stavebního deníku.
26. Kácení dřevin bude realizováno v období vegetačního klidu, ideálně mimo období obvyklého hlavního hnízdění ptáků, tedy mimo 15. března až 15. září (ochrana volně žijících ptáků, Zákon č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, § 5a). Termín kácení dřevin může být upraven biologickým dozorem.
27. V rámci preventivní ochrany ptáků kácení dřevin rostoucích mimo les (s výjimkou vysokých dutinových stromů) provést, v době od 1. listopadu do 31. března. Pokud by muselo být kácení dřevin rostoucích mimo les ze závažných důvodů realizováno mimo období od 1. listopadu do 31. března, resp. od 1. září do 31. října u dřevin významných z hlediska reprodukce a hibernace netopýrů, provést kácení jen

- v takovém případě, že ekologický dozor provede bezprostředně před kácením prohlídku každého stromu na přítomnost zvláště chráněných druhů a jiných zájmů ochrany přírody a jejich přítomnost vyloučí.
28. Kácení vysokých dutinových stromů, významných z hlediska reprodukce a hibernace netopýrů, pokud takové určí ekologický dozor, provést pouze mimo období reprodukce a hibernace netopýrů, tedy v době od 1. září do 31. října.
  29. Stromy, porosty a vegetační plochy, které nebudou káceny, budou ochráněny a ošetřeny dle ČSN 93 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
  30. Na základě posouzení ekologickým dozorem stavby instalovat migrační zábrany proti obojživelníkům a plazům. Ekologický dozor stanoví jak dobu, tak i místo instalace, a rozhodne, zda zábrany budou odchyťové či bezodchyťové. Ekologický dozor stanoví i dobu demontáže migračních zábran.
  31. V havarijním plánu pro výstavbu jednotlivých staveb budou podrobně řešeny opatření na ochranu vodních toků a podzemních vod (resp. půdy) před negativními účinky stavby, např. očištění automobilů před výjezdem na veřejné komunikace, ochrana proti úkapům parkujících aut, doplňování PHM a údržba strojů atd.
  32. Během stavebních prací zamezit šíření a zavlečení invazních druhů rostlin v souvislosti s transporty stavebních materiálů a zeminy. V případě jejich výskytu v místech stavby je nutné přikročit k jejich okamžitému odstranění. Kontrola šíření invazivních druhů rostlin bude prováděna min 2 roky po realizaci sadových úprav.
  33. Bude zajištěno řádné ošetřování deponií kulturních vrstev při krátkodobém deponování (do 3 let) a to ochranou před jejich zaplevelením a ztrátami vlivem vodní a větrné eroze, příp. zcizováním. Nejlepší ochranou před zaplevelením a povětrnostními vlivy je dočasné zatravnění (případně osetí jednoletými pícninami). Ochranu proti plevelům je možno zajistit i pravidelnými chemickými postřiky.
  34. Ornice bude uložena na hromadách lichoběžníkového tvaru se sklony svahů max. 1:1,5 - 2. Zhotovitel stavby je povinen udržovat skládku bez plevele a zeminu chránit před ztrátami vlivem vodní a větrné eroze či odcizováním. Ochranu proti plevelům může zajistit pravidelnými chemickými postřiky.
  35. Plochy pro skladování a umístění skladů budou ohraňovány a v těchto prostorách budou vyznačeny místa skladování vybraných druhů materiálů. Skladování chemických látek a PHM je možné pouze v samostatných k tomuto účelu speciálně určených skladech. Veškeré skladovací prostory pro různé druhy stavebních a doplňkových materiálů bude umístěno pouze na předem stanovených místech (vyznačených v situačním plánu staveniště).
  36. Skládky zeminy udržovat v takovém stavu, aby nedocházelo k nadměrnému zaplevelení a zejména k již výše uvedenému šíření invazních druhů rostlin. Vhodné je osetí skládky některým druhem polní meziodiny užívané jako zelené hnojení. Osetím bude účinně bráněno enormnímu zaplevelení a rozvoji invazních rostlin. Deponie nebude nutné ošetřovat pravidelnými chemickými postřiky, půda bude chráněna před větrnou a vodní erozí, zelené hnojení také zlepšuje fyzikální a biochemické vlastnosti půdy (stimulace edafonu, tvorba humusu).
  37. Sadové úpravy a rekultivace pozemků dočasně používaných stavbou budou realizovány v maximálním rozsahu průběžně během realizace záměru, tak aby byly dokončeny před zprovozněním záměru, nebo před uvedením záměru do předčasného užívání. Povýsadbová péče o provedené výsadby bude u stromů prováděna alespoň 5 let, v případě keřů minimálně 3 roky. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci budou neprodleně nahrazeny novou výsadbou. V případě předání ploch k užívání dalším subjektům je povinnost přenositelná v plném rozsahu a je třeba ji při předání ploch dalším subjektům zakotvit smluvně.
  38. Aktualizovat a následně dodržovat opatření na ochranu ovzduší stanovená v projektu pro povolení záměru a další opatření, která vycházejí z Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších stavebních činností.
  39. Před zahájením realizace stavby bude zpracován podrobný Projekt monitoringu. Projekt monitoringu musí být zpracován v dostatečném předstihu před započatím realizace záměru, aby bylo možno v dostatečném předstihu realizovat všechna měření, která mají být provedena, než budou zahájeny stavební a přípravné práce. Závěrečné každoroční zprávy z projektů monitoringu budou předávány v případě jejich požadavku dotčeným územně samosprávným celkům. Postup stavebních prací musí být koordinován s požadavky a průběhem realizace monitoringu.

#### **D.IV.4. Pro provoz záměru**

Provoz záměru bude zajišťovat ŘSD ČR dle svých vnitropodnikových předpisů. Tyto předpisy jsou zpracovány v takovém rozsahu, že v tomto případě není potřeba navrhovat další opatření na ochranu životního prostředí pro období provozu záměru nad požadavky plynoucí z realizace níže navržených monitoringů.

#### **D.IV.5. Podmínky pro monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí**

40. Projekty monitoringu budou koordinovány a aktualizovány s případnou realizací monitoringů souvisejících okolních záměrů před zahájením výstavby a případně v průběhu výstavby a provozu. Jedná se zejména o záměry - D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves, D0, stavba 520 Březiněves – Satalice, D8 Zdiby - Nová Ves, zkapacitnění.
41. Bude realizován monitoring akustické situace v území dle projektu monitoringu, a to jak pro období výstavby tak provozu záměru, do té doby, než se prokáže vyhovující účinnost protihlukových opatření a plnění hygienických limitů hluku při provozu záměru.
42. Bude realizováno sledování kvality ovzduší v období výstavby dle projektu monitoringu ovzduší.
43. Bude realizován monitoring povrchových vodních toků, a to jak pro období výstavby, tak provozu záměru. Projekt monitoringu bude projednán a odsouhlasen správcí vodotečí. Sledovány budou zejména ukazatele v rozsahu dle ČSN 757221 Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod. Výsledky monitoringu budou předávány a projednány se správcí jednotlivých vodotečí.

#### **D.IV.6. Pro fázi likvidace stavby**

Vzhledem k charakteru záměru se žádná opatření nenavrhují.

#### **D.IV.7. Pro případ vzniku mimořádných situací**

Záměr bude obsahovat standardní komunikační objekty včetně objektů na odvodnění záměru. Případné likvidace havárií a jiných mimořádných situací jsou v potřebném rozsahu standardně řešeny dle obecných předpisů a předpisů správce dálnice a komunikací. Není proto potřeba v rámci procesu EIA navrhovat žádná opatření pro eliminaci důsledků mimořádných situací.

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

Při hodnocení vlivů na životní prostředí byly použity metodiky vycházející ze schválených materiálů používaných v jednotlivých oborech, které jsou zpracovány a vyhodnoceny v této dokumentaci.

Pro stanovení dopravních intenzit dotčených komunikací byly zpracovány dopravně inženýrské podklady. Studie zpracovávaly - TSK HMP a IPR HMP. Vzhledem k rozsáhlému popisu získání dat a tvorby modelu odkazujeme na jejich studie, kde je metodika podrobně popsána.

Pro vyhodnocení imisní zátěže byly využity podklady o emisích ze stacionárních zdrojů poskytnuté ČHMÚ. Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13. Výpočet imisí byl proveden podle metodiky „SYMOS 97“ (Systém modelování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší SYMOS'97 – aktualizace únor 2014), která byla vydána MŽP ČR. Metodika výpočtu emisí z výstavby je podrobně popsána v rozptylové studii, zde ji vzhledem k obsáhlosti neuvádíme.

Ke zjištění stavu akustické situace v řešeném území byl použit program CadnaA verze 2025. Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou, viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro

výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Planeta č. 2/2005)“, „Manuál 2018“ a „Manuál 2018 – verze 2020“, Metodické usměrnění 2023 a MN pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí 10/2023 aj.

Studie hodnocení zdravotních rizik byla zpracována pro účely hodnocení zdravotního rizika ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů o ochraně veřejného zdraví. Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví bylo vypracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačním návodem AN 15/04, verze 5 „Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku“, vydaného Státním zdravotním ústavem v r. 2020. Dále bylo použita metodika hodnocení, která vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a s využitím Autorizačního návodu k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15, který zpracoval Státní zdravotní ústav v roce 2015.

Metodika sběru dat pro přírodovědný průzkum a hodnocení zpracované podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů není zde s ohledem na obsáhlost uvedena - je popsána podrobně v příslušných studiích.

Zpracování migrační studie vychází z technických podmínek TP 180 (Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy) a metodické příručky Anděl a kol. 2011.

Posouzení vlivu zimní údržby provozu záměru bylo provedeno v souladu s TP 83.

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

Úroveň podrobnosti technického řešení stavby odpovídá úrovni zadání technické studie. Ta byla v době zpracování dokumentace EIA podkladem pro hodnocení.

Je zřejmé, že v dalších fázích projektové dokumentace pro NŘ a po výběru zhotovitele stavebních prací budou informace zpřesňovány, zejména co se týká podrobností k výstavbě (harmonogram stavebních prací a skladba nasazených strojů). S nimi dojde i k aktualizaci akustické a rozptylové studie, a v případě potřeb i aktualizace či doplňující návrh opatření minimalizující vliv stavby na životní prostředí, resp. zdraví obyvatel. Nedostatky v informacích týkající se výstavby, jež jsou závislé zejména na zhotoviteli stavby, resp. pravděpodobnosti realizace dopravních staveb v okolí řešeného území vycházejí z úrovně současného poznání a stupně projektu.

Některé problematiky – např. přesný rozsah záborů, bilance výkopů a násypů apod. nebyly v době zpracování dokumentace EIA k dispozici. Ty budou také upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace.

Výše uvedené nepřesnosti jsou klasické prakticky u každého procesu EIA a je nutno rozhodnout, zda je možno splnění požadavků životního prostředí zajistit podmínkami stanovenými v návrhu opatření (v případě, že jednotlivé problematiky nemusí být automaticky v dostatečném rozsahu) řešeny v rámci vlastního povolování výstavby (jako např. problematika protihlukové ochrany).

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že hlavní potřebné podklady pro zpracování Dokumentace s důrazem na problematiku vlivů záměru byly v podkladech zpracovány v dostatečném rozsahu, aby bylo možno ověřit možnost splnění limitů ochrany životního prostředí a stanovit potřebná opatření a rozhodnout, zda je z hlediska vlivů na životní prostředí realizace záměru přijatelná. Problematiky, které by nemusely být v požadovaném rozsahu automaticky řešeny při vydávání rozhodnutí o umístění stavby, stavebním povolení jsou začleněny do návrhu opatření (kap. D.IV).

Pro období výstavby a provozu se nepředpokládá možnost vzniku dalších vlivů, které nejsou v této Dokumentaci komentovány a mohly by natolik ovlivnit životní prostředí, že by mohl vzniknout důvod pro vydání nesouhlasu s navrhovanou výstavbou dle z.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů ve znění pozdějších předpisů.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)**

Záměr nebyl předložen ve variantách.

## F. ZÁVĚR

Hodnocení provedená této dokumentaci prokázala, že výstavba a provoz navrhovaného záměru „D8 MÚK Zdiby – MÚK Kostecká“ bude, při dodržení opatření vyplývajících z platných právních předpisů a zde navržených opatřeních v kap. D.IV., z pohledu negativních vlivů na životní prostředí přijatelná.

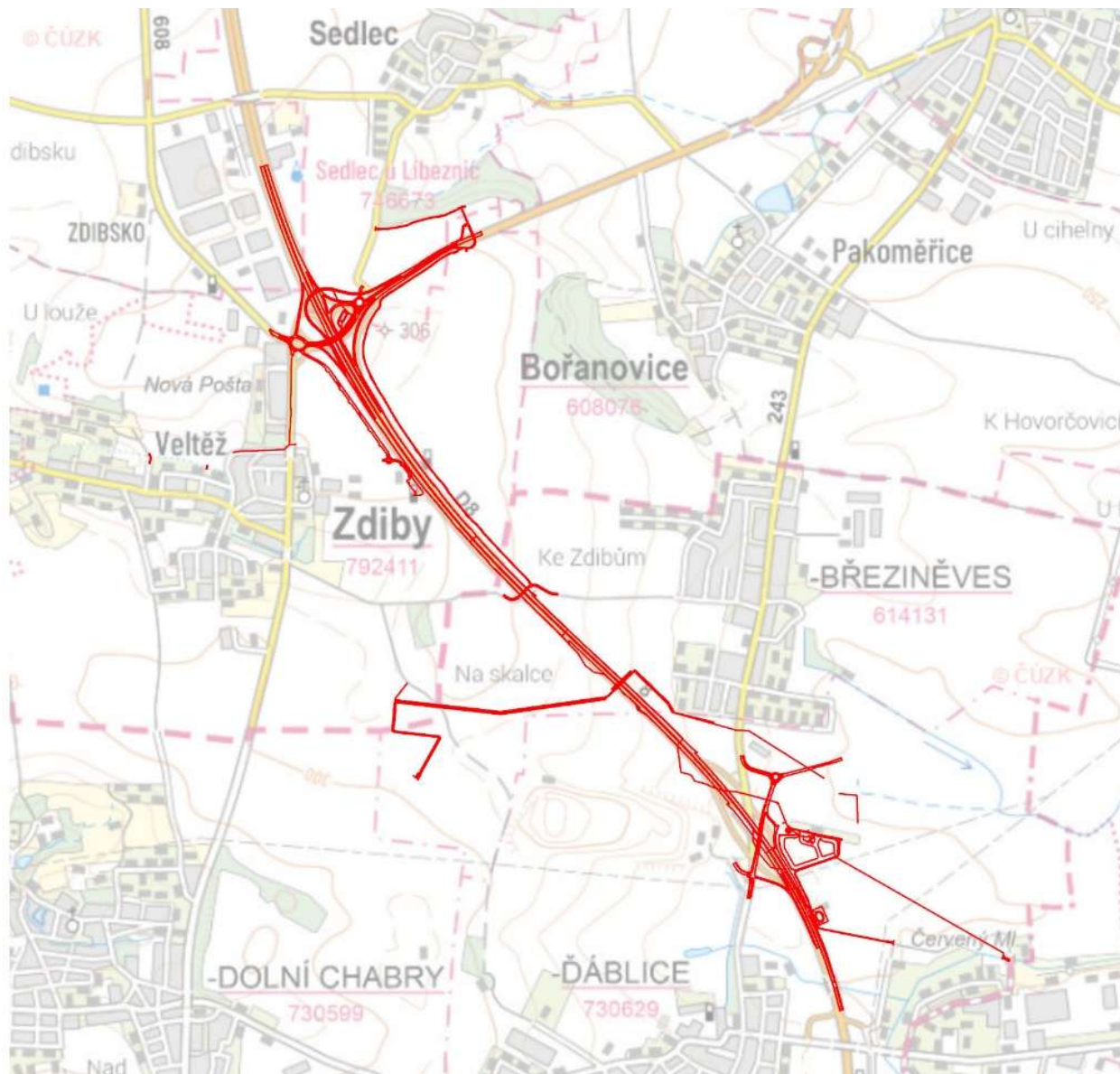
Na základě všech realizovaných hodnocení se konstatuje, že navrhovaná realizace záměru je z hlediska vlivů záměru na životní prostředí přijatelná za podmínky splnění podmínek uvedených v kap. D.IV. této Dokumentace, a proto doporučujeme vydat souhlasné stanovisko s realizací záměru.

Mapové a další podklady použité či zpracované v rámci této dokumentace jsou uvedeny v části H a jejích přílohách.

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

### G.1. Popis navrhovaného záměru

Obrázek 64 Zákres umístění záměru



Předmětem záměru je přestavba / rozšíření dálnice D8 v úseku Prosecké radiály (ul. Cínovecké) mezi MÚK Kostecká (mimo, křižovatka ul. Cínovecká x ul. Kostecká) a MÚK Zdiby (včetně, D8 exit 1) tj. v úseku cca 0,0 ÷ -4,8 km D8.

Záměr D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká se skládá ze dvou navzájem souvisejících a provázaných úseků / částí:

- 1) Přestavba dálnice D8 v rozsahu cca - 2,0 km ÷ 0,0 km, včetně celkové přestavby MÚK Zdiby.
- 2) Přestavba dálnice D8 v rozsahu cca - 4,8 km ÷ -2,0 km, včetně celkové výstavby MÚK Březiněves. Předmětem této části / úseku, je realizace vybraných částí ze záměrů D0 519 / D0 520, které souvisí s přestavbou Prosecké radiály / dálnice D8 v předmětném úseku tak, aby následná výstavba záměrů D0 519 nebo D0 520 byla realizovatelná v jakémkoli pořadí, a bez zásadních omezení

silniční dopravy na tahu Prosecká radiála / dálnice D8 i na ulicích Ďáblické, na Hlavní a obchvatu Březiněvsí. Tento úsek se skládá ze dvou kategorií komunikací.

- a. Přestavba Prosecké radiály / dálnice D8 v rozsahu cca  $-4,4 \text{ km} \div -2,0 \text{ km}$  na dálniční standard, na návrhovou kategorii D 34,0 / 120, včetně realizace etapy MÚK Březiněves v nutném rozsahu
- b. Přestavba / rozšíření místní komunikace I. třídy Prosecké radiály (ul. Cínovecké) v úseku cca  $-4,8 \text{ km}$  (MÚK Kostecká, mimo)  $\div -4,4 \text{ km}$  plynulým napojením na dálnici D8 a doplněním přídatných jízdních pruhů pro MÚK Březiněves.

*Pozn.: V případě, že alespoň jeden ze záměrů Pražského okruhu (stavba D0 519 nebo D0 520) bude realizován před nebo současně s realizací záměru D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká, pak přestavba tohoto dálnice D8 / Prosecké radiály (cca  $\text{km} - 4,8 \div \text{km} -2,0$ ) bude jeho součástí.*

*Staničení rozhraní mezi dálnicí (D8) a místní komunikací I. třídy (funkční skupiny A – rychlostní) je navrženo po dohodě se zadavatelem ve staničení  $-4,4 \text{ km}$  za připojením křížovatkových větví MÚK Březiněves. Jeho přesná hodnota bude stanovena v dalším postupu přípravy rozhodnutím věcně příslušného silničně správního úřadu.*

Základní parametry hlavních objektů záměru:

Dálnice, silnice, křižovatky:

- přestavba / rozšíření dálnice D8 na návrhovou kategorii D 34,0 / 120 (střední dělicí pás šířky 4,0 m, jízdní pruhy – 1 x 3,50 m dále 2 x 3,75 m + přídatné pruhy (odbočovací, připojovací a průpletové) dle potřeby šířky 3,5 m v celkové délce 4,4 km, schéma umístění jízdních pruhů je zřejmé z výkresových příloh – situací a podélných profilů),
- a přípravou pro přídatné pruhy (připojovací / odbočovací) v prostoru výhledové MÚK Březiněves,
- přestavba / rozšíření Prosecké radiály (ul. Cínovecké) v celkové délce 414 m,
- přestavba / rozšíření silnice I. třídy I/9 na směrově rozdělenou, uspořádání 2+2, případně 2+1 JP a na třípruhové uspořádání v celkové délce 895 m.
- přestavba dvou stávajících MÚK
  - MÚK Zdiby  
přestavba stávající MÚK Zdiby do nového tvaru (upořádání větví), který preferuje a bezkolizně převádí nejzažtější odbočující vztahy dálnice D8 od Prahy  $\leftrightarrow$  silnice I/9 do Líbeznic a Neratovic, respektuje návrh záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa, včetně přestavby obou úrovnových křižovatek, které jsou její součástí,  
zrušení stávajících křižovatkových větví  
výstavba nových křižovatkových větví, celková délka dvoupruhových je 2,89 km a jednopruhových 0,84 km,
  - MÚK Březiněves  
přestavba stávající MÚK Ďáblická do etapového stavu, který umožní následnou realizaci záměrů D0 519 nebo a D0 520 v jakémkoli pořadí a bez zásadních omezení silniční dopravy,  
zrušení stávajících křižovatkových větví MÚK Ďáblická,  
výstavba nových křižovatkových větví, celková délka dvoupruhových je 0,59 km a jednopruhových 0,41 km,  
novostavba 1 jednopruhové okružní křižovatky,  
novostavba 1 průsečné křižovatky řízené SSZ
- přeložky místních komunikací v celkové délce 1,14 km (z toho v délce 0,79 km je po nich vedena silnice II. třídy), novostavba místní komunikace v délce cca 0,1 km,
- novostavby a přeložky účelových komunikací (zejména polních cest) v celkové délce 4,32 km, služební sjezdy a příjezdy v celkové délce 0,28 km,

#### Mostní objekty:

Celkem je v rámci stavby navrženo 10 nových mostních objektů, 2 rozšíření stávajících mostů, 1 přestavba stávajícího mostu a demolice 2 mostů.

- mosty na dálnici
  - rozšíření 1 mostu jak v příčném, tak i v podélném směru,
  - 4 nové mostní objekty v celkové délce cca 372 m,
- mosty na místní rychlostní komunikaci
  - rozšíření 1 mostu v příčném směru,
  - 1 nový most na místní rychlostní komunikaci dl. cca 16,5 m (celková náhrada a rozšíření)
- mosty na větvích MÚK
  - 3 nové mostní objekty v celkové délce 165,6 m,
- mosty na místní sběrné komunikaci
  - 1 nový most na místní sběrné komunikaci dl. 99,8 m,
- mosty na účelových komunikacích
  - 1 nový most na polní cestě v délce 89,2 m,
- další mostní objekty
  - 1 nový sdružený most (polní cesta a biokoridor), volná šířka (šířka mezi oploceními) 32,5 - 36,8 m, délka (kolmo na dálnici) 56,1 – 58,1 m.

#### Součástí záměru je dále:

- odvodnění komunikace: zejména nové hlavní kanalizační řady, novostavba DUN, RN a rekonstrukce/revitalizace stávající DUN
- revitalizace Přemyšlenského potoka
- protihluková ochrana (clony, valy, atp.)
- posun autobusové zastávky u ul. Ďáblická směr Ďáblice severněji směrem k navrženému přechodu pro chodce v křižovatce ul. Ďáblické s větví "J" a přeloženým příjezdem ke areálu skládky.
- přeložky a novostavby inženýrských sítí, z nadřazených zejména:
  - přeložky 4 VTL plynovodů (DN 200 – 500) v celkové délce cca 7,65 km,
  - přeložka / prodloužení křížení vodovodu DN 1600 v celkové délce cca 150 m,
  - a další blíže nespecifikované distribuční řady, vedení a přípojky,
- demolice
  - odpočívák Zdiby I (pravá, ve směru Ústí n.L.) a Zdiby II. (levá, ve směru Praha), obě včetně ČSPH MOL,
  - 2 stávajících mostních objektů
  - a vozovek rušených komunikací,
- nové napojení a úpravy zpevněných ploch v areálu autocentra Domanský,
- kácení, vegetační úpravy a oplocení.

#### **Soulad s ÚPD a ZÚR**

V Dopravní sektorové strategii 2. fáze, v části Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 je uvedena potřeba realizace dálnic v blízkosti aglomerací jako 2 x 3 pruhy (dosud nerealizované úseky Pražského okruhu, příjezdy do Prahy). Toto se vztahuje i na úsek dálnice D8 / Prosecké radiály řešený v této studii.

Zkapacitnění silnice I/9, včetně zkapacitnění jejího napojení na dálnici D8 v MÚK Zdiby, které je předmětem navržené přestavby MÚK Zdiby, je jako modernizace jedné z klíčových silnic I. třídy v kraji v souladu s cíli

Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030 (schváleno ZSK dne 25.11. 2019).

Shodně takto je MÚK Zdiby definována v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. V ZÚR SK je jako jedna priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území definováno: vytvářet podmínky pro umístění a realizaci staveb potřebných pro zlepšení dopravní obslužnosti kraje a silnice I/9 v koridoru Zdiby – Líbeznice – Mělník, včetně MÚK Zdiby, je jednou z prioritních dopravních vazeb. Takto je v textové a grafické části ZÚR SK vymezena jako veřejně prospěšná stavba D017.

Pražský okruh, nebo též Silniční okruh kolem Prahy - dálnice DO, jehož nedílnou součástí je MÚK Březiněves včetně zkapacitnění navazujících úseků dálnice D8 a Prosecké radiály, je definován v Politice územního rozvoje České republiky, ve znění aktualizace č. 6 (projednaná a schválená vládou ČR 19.7.2023) pro převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a pro účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Zároveň je definován jako součást sítě TEN-T.

ZÚR Hlavního města Prahy stabilizuje a vymezuje koridor pro umístění Pražského okruhu, včetně MÚK Březiněves. Dle v současné době platných ZÚR Hl. města Prahy v podobě právního stavu po aktualizaci č. 11 (účinné od 28.7.2022) je vymezený koridor patrný z obrázku níže ZÚR Hl.m. Prahy. Zároveň je zde úsek Prosecké radiály mezi MÚK Březiněves a hranicí Hl.m. Prahy definován jako dálnice D8.

Budoucí využití území je definováno v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy a v Územních plánech dotčených obcí.

Záměr je s ohledem na současné vedení upravované dopravní trasy záměru řešen invariantně.

## G.2. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

### D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká

Kraj (NUTS 3): Hlavní město Praha (CZ010); Středočeský kraj (CZ020)

Obec (LAU 2): Praha (554782)  
Klečany (538311)  
Sedlec (598283)  
Zdiby (598283)

Katastrální území: Březiněves (614131)  
Ďáblice (730629)  
Klečany (666033)  
Sedlec u Líbeznic (746673)  
Zdiby (792411)

Oblast je vymezena v prostoru mezi Slaným, Kralupy nad Vltavou, Prahou a Kladnem a zaujímá specifické území Kladenské tabule a souvisejících navazujících okrajů.

Dotčené území je tvořeno mozaikou plošek člověkem vytvořených biotopů mezi intenzivně obdělávanými poli a obytnou zástavbou. Krajinný ráz území je příměstský, kde jsou krajinnými dominantami dopravní stavby, skladové, průmyslové a obchodní areály, příměstská zástavba obytných satelitů a intenzivně obdělávané plochy orné půdy. V krajině je malé zastoupení lesů, nelesní zeleně. Vodní toky nemají přírodní charakter, často jsou zatrubněné nebo vedené v betonových korytech.

Podle biogeografického členění České republiky se lokalita nachází v Českobrodském bioregionu. Jeho území formují plošiny na starších sedimentech s pokryvy spraší a vegetací hájů s malými ostrovy acidofilních doubrav, významná jsou i skalnatá údolí s acidofilními a teplomilnými doubravami a skalními společenstvy. Převažuje slabě teplomilná biota 2. bukovo-dubového vegetačního stupně, v jihozápadní části je biota 3. dubovo-bukového stupně. Biodiverzita je podprůměrná, exklávních a mezních prvků je málo, vyznívají některé západní prvky. Bioregion je intenzivně zemědělsky využíván a vyznačuje se vysokou mírou urbanizace. Přesto se zde zachovaly unikátní komplexy přirozených částečně podmáčených dubových lesů i teplomilná travobylinná lada a křoviny v údolích.

Stavba se nachází v mírně zvlněném území s nadmořskou výškou cca 250 - 310 m.n.m., které se nachází na severním okraj Hlavního města Prahy a přímo na něj navazuje.

Dotčené území není součástí přírodního parku podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Přírodní parky nejsou vyhlášeny ani v blízkém okolí stavby.

Dotčená kulturní krajina svým charakterem nevytváří podmínky pro hojnější výskyt živočichů nebo rostlin. Nenalézá se zde žádné rozsáhlé kvalitní ekosystémy ani ekosystémy mimořádného významu.

V trase záměru se nenachází žádné přírodní biotopy a do lesních porostů záměr nezasahuje. V oblasti hodnoceného záměru se nenachází žádné zvláště chráněné druhy rostlin. Byl pozorován výskyt 3 druhů zvláště chráněných druhů bezobratlých, 1 druh obojživelníků, 2 druhy plazů, 5 zvláště chráněných druhů ptáků a 3 druhy zvláště chráněných savců.

V dotčeném území se nacházejí VKP dle zákona. VKP les v k.ú. Sedlec nebude výstavbou dotčen. Výstavba ovlivní 2 VKP – vodní toky. V rámci Přemyšlenského potoka dojde k nové výstavby historicky zrušeného úseku potoka, což bude znamenat jednoznačně pozitivní vliv. Trasa záměru kříží Mratínský potok. Do vodního toku Mratínský potok jsou zaústěny dešťové vody a v rámci výstavby bude jejich množství v lokalitě významně sníženo, což lze opět považovat za pozitivní vliv záměru.. Památné stromy se v dotčeném území nacházejí. Záměry je nezasahují, ani jejich ochranná pásma.

V dotčeném území se nacházejí prvky ÚSES lokální i regionální úrovně, funkční i nefunkční. V rámci realizace záměru bude vybudován nový most přes komunikaci v cca -2,33 km. Na novém mostě bude vyčleněn prostor pro biokoridor, který bude využíván pro RBK 1146 a R4/34, jejichž trasy jsou dnes tělesem dálnice prakticky přerušeny. Záměr nezasahuje do zvláště chráněné území ani jejich ochranných pásem a nezasahuje do přechodně chráněných ploch, smluvně chráněných území, jeskyní a krasových jevů a území s paleontologickými nálezy.

Lokalita NATURA 2000 se v dotčeném území nenacházejí.

Výsledky rešerše potvrdily, že geologické poměry jsou složité a značně proměnlivé. Na sledovaném území se vyskytují horniny od proterozoických břidlic a drob, přes svrchnokřídové slínovce a jílovce, terciérní terasové sedimenty až ke kvartérním, eolickým sedimentům.

Z hlediska hydrogeologického spadá převážná část záměru do hydrogeologického rajónu č. 4510 Křída severně od Prahy.

V dotčeném území záměru se nenacházejí žádná důlní díla, poddolovaná ani ložisková území, prognózní zdroje, dobývací ani sesuvná území. Jedná se o území z pohledu zakládání staveb se složitými inženýrskogeologickými poměry. Záměr nezasahuje do chráněného ložiskového území, jelikož se v dotčeném území nenacházejí.

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod, do ochranných pásem vodního zdroje. Záměr nezasahuje do zdrojů ani ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Záměr nezasahuje do oblasti pramenu či studánky. Dotčené území záměru spadá do oblasti vymezené dle §32 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách mezi citlivé oblasti. Dle §33 Zákona č. 254/2001 Sb., o vodách prochází část dálnice D8 zranitelnou oblastí. Záměr se nachází v záplavovém území - Q5, Q20, Q100 i aktivní zónu záplavového území. Mratínský potok patří ke silně znečištěným vodám. Záměr se nachází na rozhraní dvou povodí – Labe a Vltavy. V současné době jsou srážkové vody z Prosecké radiály a křižovatky MÚK Zdiby odváděny v převážném rozsahu do DUN Ďáblice a dále do Mratínského potoka. Nově budou odváděny i do Přemyšlenského potoka. jen velmi malá část odtéká do Líbeznického potoka a na sever do Máslovického potoka. Záměr nekříží meliorační systémy.

Záměr se nenachází v památkové rezervaci nebo památkové zóně ani v jejich ochranném pásmu. Nezasahuje do národní kulturní památky nebo kulturní památky. Část záměru je situována do míst předpokládaných archeologických nálezů ÚAN I. (prokázaná území) a pásma kategorie II.

Hodnocené území patří do oblasti s proměnlivou hustotou obyvatel na km<sup>2</sup> a to v severovýchodní části záměru s hustotou menší než 25 obyvatel na km<sup>2</sup>, v severozápadní s počtem 25-100 obyvatel na km<sup>2</sup> a v jižní části hustota obyvatel dosahuje hodnot 250-1 500 obyvatel na km<sup>2</sup>.

Záměr je situován do území kde nejsou dosaženy imisní limity pro průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin za období let 2019-2023. Záměr se nenachází v evidované ploše staré ekologické zátěže.

Záměry se nachází na pozemcích ZPF (1,2,3,4 a 5 tříd ochrany). Půdy jsou v menších plochách ohrožené vodní a větrnou erozí s různým stupněm závažnosti a minimálním sklonem k sesuvům.

Z pohledu možného ovlivnění přírodních zdrojů a jejich stavu mohou být ovlivněny tyto zdroje (jejich stav je popsán v příslušných kapitolách C.1 a C.2.): půda (zemědělské hospodaření) a povrchová voda (vodní toky).

Dle Mapy klimatických oblastí ČR 1901-2000 leží lokalita v teplé oblasti T (9), kterou charakterizuje dlouhé léto se 40-50 letními dny a průměrnou teplotou 15-16 °C, přiměřeně vlhké se srážkovými úhrny 200-400 mm a 100-140 dny se srážkami >1 mm za den. Zima je normálně dlouhá s 50-60 ledovými dny, mírně chladná s průměrnou teplotou -2 až -3 °C, vyššími srážkami >400 mm, spíše kratším trváním sněhové pokrývky. Přechodná období jsou krátká se 100-140 mrazovými dny, mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7-8 °C, teplým podzimem s průměrnou teplotou 8-9 °C.

V ostatních, záměry ovlivnitelných parametrech životního prostředí, je současná i výhledová situace takového charakteru, že umožňuje realizaci záměru (při dodržování zákonných opatření, popř. požadovaných v této dokumentaci), aniž by bylo odůvodnitelné jejich významné negativní ovlivnění či by mělo dojít k překročení kvantifikovatelných požadovaných limitů, nebo ohrožení zájmů chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

### **G.3. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo**

#### Obyvatelstvo a veřejné zdraví

V období výstavby bude vliv vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví záměru krátkodobý, nevýznamný až nulový. Z pohledu vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze realizaci záměru doporučit a považovat ji za potřebnou, protože bez jeho realizace by i na dále docházelo ke zvýšenému bezpečnostnímu riziku z důvodu tvorby kolon. Realizace záměru z hlediska sociálně ekonomických vlivů představuje tedy dlouhodobý příznivý vliv.

#### Kvalita ovzduší a klima

V období výstavby se bude z pohledu vlivu na kvalitu ovzduší jednat o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů záměru v období výstavby jsou navržena opatření v kapitole D.IV. Provoz záměru se projeví v kvalitě ovzduší kladným vlivem (zlepšením) v okolí komunikace D8, jelikož dojde ke zlepšení průjezdnosti dotčeného území. Vlivy budou akceptovatelné.

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

V období výstavby se bude jednat o vliv krátkodobý a méně příznivý. Pro minimalizaci dopadů při období výstavby byla navržena opatření v kapitole D.IV.

Celkově lze konstatovat že vliv záměru na akustickou situaci v území bude trvalý a pozitivní. Pro zajištění plnění limitů byla navržena protihluková opatření.

Negativní vlivy světelného znečištění budou minimalizovány splněním podmínek navržených v kap. D.IV. Dokumentace.

Při výstavbě ani při provozu nebude záměr zdrojem vibrací a záření a dalších rušivých vlivů, které by mohly mít nepříznivé či neúnosné vlivy na životní prostředí.

#### Povrchové a podzemní vody

Lze konstatovat, že navržený odvodňovací systémy zajistí minimalizaci negativních vlivů na povrchové vody na dnes standardně požadovanou úroveň. Celkově lze hodnotit vlivy záměru na vodní toky pozitivně, protože navrátí srážkové vody do Přemýšlenského potoka a současně zvýší ochranu Mratínského potoka před zátopami. Vlivy záměru na povrchové vody budou z pohledu životního prostředí akceptovatelné za předpokladu dodržení standardních požadovaných opatření v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních, a to jak za provozu, tak za výstavby.

Vlivy záměru na podzemní vody budou z pohledu životního prostředí akceptovatelné za předpokladu dodržení standardních požadovaných opatření v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních, a to jak za provozu, tak za výstavby.

#### Půda

Dotčené území není významně náchylné k sesuvným jevům a projevy svahových pohybů nebyly zaznamenány. Vlivem realizace záměru není důvod předpokládat, že bude zvýšeno nebezpečí vzniku erozí v území (vyjma krátkodobých lokálních na násypových či zářezových svazích).

Výstavba i provoz záměru bude mít trvalý, nepříznivý vliv na půdu z hlediska trvalých záborů. Vliv bude málo významný, krátkodobý a vratný v případě dočasně zabraných pozemků ZPF, které budou uvedeny do původního stavu. Uvedené negativní vlivy na půdu jsou akceptovatelné s ohledem na to, že záměry jsou již umístěny a pouze jsou upravovány, anebo rozšiřovány. Záměry jsou v souladu s územně plánovacími dokumentacemi. Záměry dále mají pozitivní vliv ve smyslu zvýšením bezpečnosti provozu zlepšení plynulosti dopravy. Jedná se o významné dopravní stavby v dotčeném území. Není nutné přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.

#### Přírodní zdroje

Vliv záměru na přírodní zdroje v období provozu bude málo významný až nulový. Není nutné přijímat opatření nad rámec platných právních předpisů.

Ovlivnění přírodních zdrojů vyjma výše uvedených v období výstavby s ohledem na krátkou dobu stavebních prací nepředpokládáme. Vliv bude nevýznamný až nulový řešitelný opatřeními požadovanými v rámci platných právních předpisů v navazujících řízeních.

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

Výstavba a provoz záměru nebude mít významný negativní vliv na zjištěné zvláště chráněné druhy živočichů v území. V dotčeném území se nacházejí VKP. Biologická rozmanitost nebude ovlivněna. Vlivy lze komplexně označit za krátkodobé, vratné a málo významné až nevýznamné. Záměr je proto z pohledu vlivů na biologickou rozmanitost vyhodnocen jako akceptovatelný. Opatření k minimalizaci a eliminaci vlivů záměru jsou uvedena v kapitole D.IV.

#### Krajina a její ekologické funkce

Vliv stavby na krajinný ráz bude s ohledem na charakter záměr nevýznamný až nulový. Vliv záměru je akceptovatelný.

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

Kulturní a historické památky podléhající ochraně dle zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění nebudou posuzovaným záměrem dotčeny. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů lze označit za trvalé, za nevýznamné až málo významné, realizaci záměru lze tedy považovat za akceptovatelnou.

Záměr nebude mít přeshraniční vliv.

---

**Na základě všech realizovaných hodnocení se konstatuje, že navrhovaná realizace záměru – „D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostelecká“ je z hlediska jeho vlivů na životní prostředí přijatelná za podmínky splnění opatření uvedených v kap. D.IV. této Dokumentace, a proto doporučujeme záměr k realizaci.**

Podpis zpracovatelů dokumentace: V Praze 03/2025, aktualizace 10/2025

Ing. Richard Kuk



Mgr. Paulína Pidaná



Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace – viz kapitola Prohlášení.

## H. PŘÍLOHY

### H.1. Přílohy, které jsou součástí textu Dokumentace EIA

#### H.1.1. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny – Magistrát hlavního města Prahy



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Odbor ochrany prostředí  
Oddělení ochrany přírody a krajiny



PUDIS a.s.  
IČO: 45272891  
Podbabská 1014/20  
16000 Praha 6

Váš dopis zn./ze dne:  
**D20-009/PaPid/24/01**  
Č. j.:  
**MHMP 1794537/2024**  
Sp. zn.:  
**S-MHMP 1787231/2024**

Vyřizuje/tel.:  
**Ing. Magdalena Stehlíková**  
**236 004 217**  
Počet listů/příloh: *-/-*  
Datum:  
**19.09.2024**

#### Stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000

Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí (dále jen „OCP MHMP“), jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) v návaznosti na žádost č. j. 1787231/2024, doručenou dne 17. 9. 2024, po posouzení návrhu záměru „**D8, MÚK Zdiby, MÚK Kostecká**“, žadatele společnosti PUDIS a.s., IČO: 45272891, Nad vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10, vydává podle § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

**záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) ani ptáčí oblasti (dále jen „PO“).**

#### Odůvodnění

Záměrem je stavba mimoúrovňových křižovatek, která je lokalizovaná na severním okraji hl. m. Prahy (k. ú. Březiněves, Ďáblice) v trase stávající komunikace E55. MÚK Březiněves, která je na území hl. m. Prahy, je navržena do plochy mezi zástavbou Ďáblic a Březiněvsí. Sávjící komunikace pokračuje směrem na Zdiby, kde je naplánována druhá křižovatka. MÚK Březiněves bude komunikačním napojením na plánovanou stavbu č. 519 Silničního okruhu kolem Prahy.

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1  
Kontaktní centrum: 800 100 000, fax: 236 007 157  
E-mail: [posta@praha.eu](mailto:posta@praha.eu), ID DS: 48ia97h

1/2

Elektronický podpis: 20.9.2024  
Certifikát autora podpisu:  
Jméno: Ivan Bezdál  
Vydá: AC/Česká republika - Ivaing Certifikace  
Platnost do: 22.11.2024 09:31:49:00

Záměr je situován mimo hranice ptačích oblastí a mimo hranice evropsky významných lokalit, resp. v dostatečných vzdálenostech od nich.

Mezi ohrožující faktory pro předměty ochrany evropsky významné lokality patří zejména nevhodné obhospodařování či jeho absence ať již vodních ploch či luk a lesů např.: intenzivní pastva a sečení luk v nevhodnou dobu, zarůstání a zalesňování podmačených luk či jejich odvodňování, zarůstání stepních a lesostepních stanovišť křovinami a zarůstání skalních stěn a bradel, stejnověkost lesních porostů nevhodného druhového složení ad.

Dalšími negativními vlivy mohou být záměry výstavby na plochách s předměty ochrany či vlivy znečišťující životní prostředí.

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený záměr se nachází zcela mimo území EVL a PO a záměr může mít pouze lokální vliv dotýkající se vlastního území záměru a jeho nejbližšího okolí. Návrh záměru tedy nemůže mít vliv na chemismus půdy, obsah živin či vláhové poměry či způsob hospodaření na území EVL. Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny.

Jako podklad pro vydání tohoto stanoviska sloužila OCP MHMP žádost o vydání tohoto stanoviska, Zásady managementu stanovišť druhů v evropsky významných lokalitách soustavy Natura 2000, souhrny doporučených opatření pro EVL, Pravidla hospodaření pro typy lesních přírodních stanovišť v EVL (zdroj [https://www.mzp.cz/cz/evropsky\\_vyznamne\\_lokality](https://www.mzp.cz/cz/evropsky_vyznamne_lokality)) a plány péče pro jednotlivá zvláště chráněná území, mapy lokalit. Z těchto podkladů lze učinit kvalifikovaný závěr o možném vlivu na EVL v působnosti OCP MHMP.

Toto stanovisko nenahrazuje jiná rozhodnutí, závazná stanoviska či vyjádření OCP MHMP, není samostatným rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Toto je vyjádření ve smyslu ustanovení § 154 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

S pozdravem

**Ing. Ivan Bednář**

vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny  
podepsáno elektronicky

## H.1.2. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny – Krajský úřad Středočeského kraje



V Praze dne: 9. 10. 2024 PUDIS a.s.  
Číslo jednací: 123563/2024/KUSK Podbabská 1014/20  
Spisová značka: SZ-123563/2024/KUSK/2 160 00 Praha 6  
Vyřizuje: Ing. Adam Štásta, I. 910  
Značka: OŽP/STA

Stanovisko orgánu ochrany přírody podle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k záměru „D8 MÚK Zdiby, MÚK Kostecká“

Krajský úřad Středočeského kraje obdržel dne 17. 9. 2024 od PUDIS a.s. pod č.j. 123563/2024/KUSK žádost o stanovisko k záměru „D8 MÚK Zdiby, MÚK Kostecká“. Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D8/Prosecké radiály, přestavba mimoúrovňových křižovatek Zdiby a Březiněves a další související úpravy. Záměr se na území Středočeského kraje nachází v k. ú. Klecany, Sedlec u Libeznic a Zdiby.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona lze vyloučit významný vliv předloženého záměru, samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi, na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v rozsahu působnosti Krajského úřadu.

Odůvodnění: V místě záměru ani v jeho okolí se nenachází žádná lokalita soustavy Natura 2000, která by mohla být záměrem dotčena. Nejbližší součástí soustavy Natura 2000 v gesci Krajského úřadu je EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (CZ0110154), vzdálená cca 4 km vzdušnou čarou. Předmětem ochrany této EVL jsou kontinentální opadavé křoviny (40A0); panonské skalní trávníky (Stipo-Festucetalia pallentis) (6190); polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (Festuco-Brometalia) (6210); chasmo fytická vegetace silikátových skalnatých svahů (8220); pionýrská vegetace silikátových skal (Sedo-Scleranthion, Sedo albi-Veronicion dillenii) (8230). Významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 v gesci Krajského úřadu bylo možno vyloučit vzhledem k jeho charakteru, umístění mimo EVL a charakteru jeho očekávatelných dopadů, u nichž Krajský úřad neshledává možnost přesahů mimo lokální úroveň ani významného ovlivnění soustavy Natura 2000 v gesci Krajského úřadu.

**Toto stanovisko je vydáváno pouze pro území v působnosti Krajského úřadu. Vzhledem k umístění části záměru na území hlavního města Prahy, je nutno pro kompletní posouzení záměru požádat o stanovisko také příslušný orgán ochrany přírody pro hl. m.**

č.j. 123563/2024/KUSK

strana 2 / 2

Prahu, kterým je **Magistrát hl. m. Prahy**, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29,  
110 00 Praha 1.

Ing. Simona Jandurová  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

v.z. Mgr. Pavel Vaňhát  
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podepsaný	Mgr. Pavel Vaňhát
Organizace	Středočeský kraj
Seznam č. cert.	23473102
Vydávatel cert.	PostSignum Qualified CA 4
Datum a čas	11.10.2024 09:20:46
Dívej	
Město	

## **H.2. Rozptylová studie a hodnocení rizik klimatických změn**

### **H.2.1. Příspěvková rozptylová studie**

#### **H.2.2. Vliv na klima**

## **H.3. Akustická studie**

## **H.4. Měření hluku**

## **H.5. Hodnocení zdravotních rizik**

## **H.6. Hodnocení zpracované dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a migrační studie**

## **H.7. Dendrologický průzkum**

## **H.8. Krajinový ráz**

## **H.9. Dopravně inženýrské podklady**

### **H.9.1. Pražský okruh D0 520, dopravně-inženýrské podklady pro dokumentaci EIA (zpracovatel: TSK hl. m. Prahy, a.s. 08/2024)**

### **H.9.2. Dopravně-inženýrské podklady pro zkapacitnění D8 MÚK Zdiby, (včetně navazující části Prosecké radiály), Dlouhodobý výhled, (zpracovatel: IPR Praha 09/2022)**

## **H.10. Archeologický průzkum - rešerše**

## **H.11. Fotodokumentace**

## **H.12. Výkresové přílohy**

### **H.12.1. Přehledná situace**

### **H.12.2. Situace zájmového území - díl 1**

### **H.12.3. Situace zájmového území - díl 2**

## H.12.4. Podélný profil hlavní trasy Prosecké radiály/dálnice D8 - díl 1

## H.12.5. Podélný profil hlavní trasy Prosecké radiály/dálnice D8 - díl 2

## H.13. Komentář závěru zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/1769 a vyjádření, která byla zaslána k Oznámení záměru „D8 MÚK Zdiby a navazující úseky Prosecké radiály“ (kód záměru OV1229)

### H.13.1. Požadavky uvedené v Závěru zjišťovacího řízení

Podstata připomínky:

**Ochrana ovzduší** - v rozptylové studii rozšířit území vlivu záměru na území hlavního města Prahy především v návaznosti na komunikace Cínovecká, Kbelská, Liberecká a V Holešovičkách v Praze a posoudit zatížení uvedených lokalit, uvést použitou verzi modelu ATEM, doplnit diskusi všech významných omezení modelu ATEM a nejistot výsledků. Provést rozptylovou studii pro fázi výstavby, doplnit chybějící informace o složení dopravního proudu, doplnit souřadnice použité větrné růžice, doplnit výpočet pro zařízení určená pro citlivé skupiny obyvatel a doplnit uvažovaný emisní poměr  $\text{NO}_2/\text{NO}_x$ . Stanovit kompenzační opatření ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) pro fázi výstavby. Doplnit hodnocení vlivu záměru na klima. Pro zmírnění negativního vlivu automobilového provozu na kvalitu ovzduší u obytné zástavby i v těsné blízkosti MÚK Zdiby a dálnice D8 vyhodnotit možnost výsadby vhodně dimenzované a umístěné vegetační bariéry, formulovat podmínku na stanovení vhodné podoby ozelenění pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadby vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016).

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*V nové RS bylo určeno nové území, ve kterém byly vlivy záměru na kvalitu ovzduší spočteny. Rozsah území byl, kromě jiného určen tak, aby zahrnoval všechna místa, kde se vliv změny intenzit dopravy může prakticky projevit na změně ovzduší. Území dále na sever a dále na jih byla podrobně posouzena v rámci dalších procesů EIA, která tato území řeší.*

*Původní RS byla počítaná modelem Atem, nová RS je počítaná modelem Symos. V textu nové RS uvedeno „– „...metodiky „SYMOS 97“ (Systém modelování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší SYMOS 97 – aktualizace únor 2014).*

*Provést rozptylovou studii pro fázi výstavby – v nové RS doplněno*

*Pro záměr byly použity nové údaje o intenzitách dopravy, které byly koordinovány i s DIP použitými v rámci procesů EOA pro záměry DO 518 a 519 a DO 520 – viz příloha Dokumentace. Informace jsou i uvedeny v rozptylové studii. Skladba vozového parku v programu MEFA 13 pro území hl. města Praha.*

*V nové RS jsou uvedeny souřadnice použité větrné růžice.*

*Součástí RS je výpočet imisních příspěvků ve specifických výpočtových bodech umístěných v oblastech nejbližší obytné zástavby v okolí záměru.*

*Uvažovaný emisní poměr  $\text{NO}_2/\text{NO}_x$  je stanovován dle programu MEFA 13, průměrně je dle skladby dopravního proudu cca 12 %.*

*Kompenzační opatření podle zákona o ochraně ovzduší se pro fázi výstavby nestanovují. Součástí rozptylové studie je návrh doporučených opatření pro omezení prašnosti ze stavebních činností, který vychází z metodického pokynu MŽP a je začleněn i do podmínek pro realizaci záměru.*

*V Dokumentaci je vliv na klima posouzen v samostatné studii.*

*Kompenzační opatření dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. nejsou pro tento záměr vyžadována. Vzhledem k prakticky zanedbatelným vlivům záměru na kvalitu ovzduší nebyly kompenzační opatření ve formě výsadby dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016) navrženy.*

*Podrobnější posouzení problematiky kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2001 Sb. bude dále provedeno v navazujících stupních projektové přípravy a povolovacího procesu stavby.“ – tj. v dokumentaci pro povolení stavby DPS.*

Podstata připomínky:

**Ochrana veřejného zdraví (hluk, prašnost)** – v akustické studii rozšířit území vlivu záměru na území hlavního města Prahy především v návaznosti na komunikace Cínovecká, Kbelská, Liberecká a V Holešovičkách v Praze a posoudit zatížení uvedených lokalit, do akustické studie zahrnout nejen účinky hluku z liniové stavby D8 a souvisejících komunikací v rámci MÚK Zdiby, ale i další zdroje hluku v dotčeném území a jejich posouzení ve výhledovém stavu 2030 s navrženými protihlukovými opatřeními (Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa s prodloužením na Líbeznice, trasa SOKP-úsek 519, rozšíření a vybudování nové LPD 24L na letišti Praha – Ruzyně, letiště Vodochody). Zhodnotit rizika kumulace vlivů v celkové akustické situaci (zohlednění dopadu hluku z kolejové a silniční dopravy) podle dostupných poznatků bez ohledu na neexistenci formálních limitů. Zpracovat akustickou studii podrobněji, v obci Sedlec a Zdiby rozšířit soubor výpočtových bodů, provést akreditované akustické měření minimálně ve dvou měřicích bodech, provést řádné vyhodnocení akustických dopadů záměru na širší oblast obcí a navrhnout optimální řešení protihlukových opatření podložené výpočtem (protihlukový val s ozeleněním, stěny, snížení rychlosti, tichý asfalt). Provést výpočet hlukové zátěže pro fázi výstavby záměru.

**Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Záměr byl posuzován pouze po MÚK Kostecká, protože dle dodaných DIP nebylo prokázáno významné navýšení dopravních intenzit na navazujících komunikacích Liberecká, Kbelská, V Holešovičkách vlivem řešeného záměru. Komplexní posouzení navazujících úseků komunikací bylo podrobně provedeno v rámci záměrů Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka.*

*Oblast Zdib byla posouzena i na kumulaci vlivů společného působení silniční a tramvajové dopravy, dále tu byla zahrnuta i plánovaná zástavba Zdiby „Za Kostelem“. Navržený protihlukový val podél dálnice D8 dle akustické studie umožňuje splnění příslušných hygienických limitů v obci Zdiby ve výhledových stavech.*

*Akreditované měření ve dvou měřicích bodech bylo provedeno poblíž MÚK Kostecká.*

*Fáze výstavby byla v Dokumentaci posouzena.*

Podstata připomínky:

Ochrana přírody a krajiny - doplnit opatření pro ochranu fauny a flóry (odborný biologický dozor pro období před zahájením zemních prací a pro jejich průběh).

**Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Problematika ochrany přírody a krajiny byla nově řešena v rámci Dokumentace, požadavek na zřízení ekologického (biologického) dozoru pro období výstavby je začleněn do podmínek výstavby záměru.*

Podstata připomínky:

Údaje o záměru - vyhodnotit kumulativní vlivy dalších známých záměrů (např. tramvajová trať Kobylisy-Zdiby-Líbeznice, nová vzletová dráha na Letišti Václava Havla, letiště Vodochody, skládka odpadů Dábllice, CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6 Kozomín, D8.2 – CTPark – Makro/Metmo Kozomín, Obalovna živichných směsí Chvatěruby, Prologis DC3 a DC4 Úžice, Komerční a skladový areál Postřižín – sever, PRAGUE NORTH VOLVO TRUCKS Servis nákladních vozidel, Odolena Voda, Skladový a obchodní areál Odolena Voda). Záměr koordinovat s projektem tramvajové trati Kobylisy – Zdiby.

**Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Výčet vybraných koordinovaných záměrů je uveden v kap. B.1.4.2., kde je uvedena i citovaná tramvajová trať.*

#### Podstata připomínky:

Doprava - přiložit dopravně inženýrské podklady, tj. úplné a konsolidované modely vývoje dopravních intenzit s popisem použitých metod a vstupních údajů. Zpracovat detailní dopravní studii, která bude zahrnovat všechny v současné době projednávané záměry EIA v okolí minimálně do 20 km, v dopravní studii počítat i s navýšením nákladní i osobní dopravy ze zastavitelných ploch pro výrobu a skladování a s rozšiřující se bytovou výstavbou v okolních obcích. Vyhodnotit soulad záměru s platnou dopravní politikou hl. m. Prahy. Provést detailní návrh a posouzení širší oblasti Okružní křižovatky Západ (OK Západ), doplnit situační nákres a vlastní nákres OK Západ, prověřit oblast křižovatky Pražská - Průběžná, dopravní model vytvořit na základě aktuálního, pro tento účel realizovaného dopravního měření. Doložit konkrétní důkazy k vlivu záměru na zlepšení plynulosti dopravy a bezpečnosti. Zajistit bezpečnost i pro chodce a cyklisty (průchod/průjezd pod dálnicí, pěší lávka Zdiby - Sedlec).

#### Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:

*Ad modely vývoje dopravních intenzit:*

*Dopravně inženýrské prognózy jsou přílohou H.9. Dopravně inženýrské podklady, a jsou zpracované na základě modelů dopravních intenzit použitých v rámci procesu EIA u staveb SOKP D0 518 a 519 a D0 520.*

*Ad soulad s platnou dopravní politikou hl. m. Prahy:*

*V dokumentu P+ Polad' Prahu, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí Dopravní politika je jako jedna z priorit a zároveň i jako klíčový nástroj uvedeno Dokončení Pražského okruhu a odvedení tranzitu: Dostavba vnějšího dálničního okruhu Prahy pro odvedení zbytné, zejména tranzitní dopravy ze zastavěných oblastí hl. m. Prahy (např. Spořilov) a Středočeského kraje. V následných Akčních plánech 2019-2023 a 2024–2026 je dostavba Pražského okruhu v jeho severním segmentu (Pražský okruh (D0), 518 a 519 (Ruzyně - Březiněves) a Pražský okruh (D0), 520 (Březiněves - Satalice D10)) zařazena mezi Opatření k realizaci k naplnění Dopravní politiky.*

*Opatření týkající dostavby Pražského okruhu a navazujících pozemních komunikací naplňují především strategický cíl Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, neboť dojde k navýšení kapacity pozemních komunikací v řešené oblasti a rovněž k zajištění alternativních tras v případě různých dopravních excesů vlivem zaokruhování sítě. Rovněž plní strategický cíl Zvýšení bezpečnosti, neboť se jedná o směrově rozdělené pozemní komunikace, na kterých je relativně nižší nehodovost oproti komunikacím směrově neděleným a také strategický cíl Zlepšení lidského zdraví, neboť nové pozemní komunikace se vyhýbají hustě zastavěným územím, případně z nich odvádí zbytnou tranzitní dopravu. Na druhou stranu dojde zcela jistě výstavbou nové kapacitní infrastruktury k navýšení dopravních výkonů automobilové dopravy.*

*Opatření reagují na prioritní osy Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti. Reagují také do jisté míry na prioritní osu Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy a Snížení dopravní nehodovosti. Na druhou stranu dojde zcela jistě výstavbou nové kapacitní infrastruktury k navýšení dopravních výkonů automobilové dopravy.*

*Pro zajištění optimální funkce Pražského okruhu v severním segmentu, zejména pro funkce tranzitní a rozváděcí, je třeba zajistit, aby doprava, která bude přijíždět jak od severu po dálnici D8 tak i z přilehlých oblastí Středočeského kraje (Klecany, Neratovice Odolena Voda a jejich okolí) směřovala na Pražský okruh po nadřazené síti (dálnici D8) a neprojížděla přes zastavěné části obcí a městských částí na rozhraní Hl.m. Prahy a Středočeského kraje (Zdiby, Líbeznice, Bořanovice a Praha-Březiněves).*

*Právě toto je jeden z cílů záměru Přestavby MÚK Zdiby a zkapacitnění přilehlého úseku dálnice D8.*

*Ad OK Zdiby (OK západ):*

*Tato okružní křižovatka bude vybudována v rámci realizace souvisícího záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa. Detailnější návrh technického řešení celé MÚK Zdiby, včetně cílového stavu oblasti v prostoru OK Zdiby, je znázorněn v příloze H.12.2. Situace zájmového území - díl 1*

*Ad křižovatka Pražská x Průběžná:*

*Uvedená křižovatka není předmětem navrženého záměru, je součástí souvisícího záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa.*

*Ad bezpečnost i pro chodce a cyklisty:*

*Je řešeno v rámci souvisícího záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa, jehož součástí je i bezkolizní propojení pro pěší a cyklisty přes dálnici D8 a MÚK Zdiby, součástí tramvajové estakády jsou stezka pro pěší a cyklisty.*

Podstata připomínky:

Varianty - uvést hodnocené varianty záměru, např. zvážit i jiné varianty řešení křižovatky. Posoudit dopad navrženého nového dopravního napojení ČSPH MOL Zdiby II. a autosalonu se servisem na kulturní památky v historické části obce Zdiby, a příp. navrhnout jinou dopravní obsluhu těchto objektů. Zvážit variantu přímého napojení Logistického areálu Point Park Prague D8 na dálnici přes větev C.

**Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Ad jiné varianty řešení křižovatky:*

*V minulosti, r. 2004, byly studijně prověřeny a následně navrženy varianty tvaru MÚK Zdiby, přičemž podrobněji byly rozpracovány 3 varianty (trojlístková s jednoruhovou OK u Staré pošty, prstencová a útvarová s jednoruhovou OK u Staré pošty). Následně, v r. 2009, byly tyto varianty kapacitně posouzeny jak standardními normovými výpočty, tak i metodou dynamické mikrosimulace se závěrečným doporučením dále sledovat variantu útvarové (dvojtrubkové křižovatky). V následných studiích byla tato varianta dopracována a optimalizována a byly do ní zapracovány koordinace se souvisícími záměry (Pražský okruh st. D0 519 Suchdol – Březiněves a D0 520 Březiněves – Satalice, D8 Zdiby – Nová Ves, zkapacitnění, sil. I/9 MÚK Zdiby – Líbeznice a zejména Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby).*

*V dokumentaci EIA je předkládán invariantní návrh MÚK Zdiby, který vychází ze závěrů výše uvedených studií, a do kterého jsou zapracovány a který reflektuje poslední známé skutečnosti, kromě výše uvedených souvisících investic zejména poslední prognózu automobilové dopravy, rozvoj sousedícího území a vydané ÚR záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa.*

*Ad jiný způsob dopravní obsluhy objektů ČSPH MOL Zdiby II a Autocentra Domanský:*

*V průběhu zpracování podkladové technické studie došlo po projednání se zástupci obce Zdiby a investorem souvisícího záměru rozvoje zóny Z19 ve Zdibech "ZDIBY ZA KOSTELEM" k dohodě na napojení areálu Autocentra prostřednictvím nové páteřní místní komunikace v rozvojové zóně Z19, která je trasována souběžně s dálnicí D8 a je napojena do OK Zdiby (OK západ, sil. I/9 x II/608 x větve MÚK x nová místní komunikace do zóny Z19).*

*Příjezd k autocentru ulicemi Jana Kámena a Zemědělská přes historickou část obce Zdiby (okolo kostela Povýšení sv. Kříže a zámku Zdiby) není navržen.*

*Po projednání s investorem je v podkladové TeS vzhledem k diskutabilní udržitelnosti provozu ČSPH MOL Zdiby II po jejím odpojení od dálnice D8 tato navržena ke zrušení a demolicí.*

*Ad napojení Logistického areálu Point Park Prague D8 na dálnici přes větev C:*

*Námět je v rozporu s platnou legislativou a technickými předpisy, podle kterých je na dálnici (a větev mimoúrovňové křižovatky je součástí dálnice) obecně povoleno připojovat pouze: odpočívky jejichž součástí mohou být i další obslužná zařízení/stavby, které svým účelem slouží výlučně uživatelům dálnice (např. ČSPH, motorest, parkoviště) a to tak, aby vjezd a výjezd byl možný pouze z/na dálnici, a sjezdy určené pro správce dálnice.*

*Výše uvedený areál tyto podmínky nespĺňuje, viz např. zák.č. 13/1997 Sb. § 10, odst. 1, 2 a 3; vyhl.č. 104/1997 Sb. § 11 odst. 1, ČSN 73 6101 čl. 11.7, 14.5.2, ČSN 73 6102, čl. 7.3.3.1.*

Podstata připomínky:

Dále je potřeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

**Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*U následujících komentářů jsou podrobně komentovány jen připomínky, které jsou či byly významné nebo zásadní při zpracování záměru a jeho posouzení. Nejsou komentovány požadavky, které změnou rozsahu záměru, jeho koordinací se záměry staveb D0 519 a D0 520 a vydání Závazného souhlasného stanoviska pro obě stavby SOKP a z toho plynoucího nového posouzení přestali být aktuální.*

*Pro potřeby zde hodnoceného záměru byly kompletně přepracovány přílohy hluková studie, rozptylová studie a vliv na veřejné zdraví. Jako podklad pro jejich zpracování byly kromě jiného použity aktualizované intenzity dopravy, které jsou zkoordinovány s podklady o dopravních intenzitách použitých v rámci procesu EIA u staveb SOKP D0518 a 519 a D0 520. připomínky k těmto studiím proto nejsou dále v textu samostatně komentovány.*

## H.13.2. Hlavní město Praha

Dále jsou komentovány jen ty problematiky, které nebyly z vyjádření Hlavního města Prahy promítnuty do požadavků uvedených v Závěru zjišťovacího řízení a jsou tak komentovány v předcházející kapitole.

Podstata připomínky:

Zvyšování počtu jízdních pruhů na dálnici D8 při absenci severní části Pražského okruhu dle našeho názoru ztíží situaci na stávajících nadřazených komunikacích v Praze. Je proto třeba, aby zvýšení počtu jízdních pruhů na dálnici D8 v řešeném úseku předcházelo zprovoznění severní části Pražského okruhu (staveb č. 518, 519 a 520).

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*S meritem připomínky lze souhlasit, optimální by bylo zprovoznění zkapacitnění dálnice D8 v prostoru MÚK Zdiby současně s alespoň s jedním úsekem Pražského okruhu D0 518 a 519 Ruzyně – Suchdol – Březiněves nebo D0 520 Březiněves Satalice.*

*Na druhou stranu je otázkou, zdali a jak dlouho může trvat stávající neuspokojivý stav, kdy vlivem pravidelných kongescí jak v prostoru MÚK Zdiby, tak i na dálnici D8 v řešeném volí velká část řidičů alternativní trasy po místních komunikacích a silnicích nižších tříd, která vedou zástavbou městských částí a obcí v širším okolí.*

*V rámci předkládaného záměru D8 MÚK Zdiby - MÚK Kostecká je předkládán také stav, který předpokládá, že MÚK Zdiby a zkapacitnění dálnice D8 a Prosecké radiály v úseku MÚK Kostecká (mimo) „nultý kilometr“, tedy včetně úseku v prostoru budoucí MÚK Březiněves, a realizaci zkapacitnění tahu dálnice D8 / Prosecká radiála v předstihu před realizací staveb Pražského okruhu D0 519 anebo D0 520, tak aby byla možná jejich následná realizace bez zásadních omezení dopravy jak na hlavním tahu dálnice D8 / Prosecké radiály, tak i na navazujících překládaných pozemních komunikacích, zejména na ul. Ďáblické a obchvatu Březiněvsi.*

Podstata připomínky:

Je třeba výslovně uvést a posléze stanovit jako podmínku, že záměr neomezí a neztíží vybudování tramvajové trati do Zdib, ani její zamýšlené prodloužení do Líbeznic.

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*Záměr je podrobně koordinován s přípravou výstavby záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa a je navržen tak, aby nebylo nutno při jeho realizaci omezit provoz tramvajové tratě, která by měla být zprovozněna dříve než hodnocený záměr.*

*Rovněž tak vzhledové prodloužení tramvajové trati ve směru do Líbeznic nebo do Odoleny vody není se záměrem v kolizi.*

Podstata připomínky:

Je třeba přehledně uvést hodnocené varianty. Opravdu nebyly zvažovány například jiné varianty řešení křižovatky?

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*MÚK Zdiby je navržena invariantně, více viz komentář k obdobnému požadavku uvedenému v Závěru zjišťovacího řízení*

### **H.13.3. Obec Sedlec**

#### **Podstata připomínky:**

Obec Sedlec požaduje, aby v dalším stupni PD byl zapracován požadavek na výsadbu vhodně dimenzované a umístěné vegetační bariéry na snížení koncentrací suspendovaných částic, oddělující obytnou zástavbu obce Sedlec od dálnice D8.

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Návrh vegetačních úprav bude doložen v dalším stupni PD. Vegetačních úpravy budou provedeny na vhodných nezpevněných plochách podél nového, rozšířeného úseku dálnice D8 / Prosecké radiály, MÚK Zdiby, MÚK Březiněves a v jejím bezprostředním okolí, včetně v okolí souvisejících úprav dalších komunikací v rozsahu záboru stavby.*

*Vegetační úpravy budou provedeny podle daných podmínek území. Ozelenění má za úkol zmírnit dopady automobilové dopravy na životní prostředí. Doprovodná zeleň bude plnit především funkci estetickou, krajinnotvornou a hygienickou. Zeleň bude chránit před působením vodní a větrné eroze. Důležité je také mikroklimatické, estetické a psychologické působení zeleně.*

*Při výběru dřevin bude vycházeno z místních geobotanických a klimatických podmínek, přičemž bude přihlédnuto ke stávajícímu druhovému složení a zároveň budou respektovány zhoršené životní podmínky pro rostliny v okolí dálnice.*

*Pro výsadby budou použity přednostně domácí druhy dřevin, sortiment bude stanoven v dalších stupních PD. Dřeviny budou navrženy v místech, kde je dostatek prostoru pro jejich bezproblémový růst tak, aby nezasahovaly do prostoru výhledové dostavby MÚK Březiněves, aby i v budoucnu respektovaly rozhledové poměry u křižovatek a výjezdů, do ochranného pásma vedení inženýrských sítí a technických prvků stavby (přikopy, dopravní značení, skluzy, mosty atd.).*

#### **Podstata připomínky:**

Konstatování kapacitní nedostatečnosti okružní křižovatky u MÚK Zdiby (v místě křížení silnic [I/608 a 1/9). Nově navržené řešení této křižovatky (OK Zdiby, sil. I/9 x Sil. II/608 x větev MÚK) obsažené v Záměru by teoreticky mohlo tento kapacitní problém vyřešit. Nicméně v dokumentaci chybí kapacitní posouzení zvolené křižovatky. Chybí detailní náskres uspořádání jízdních pruhů, nejsou posouzeny délky řadicích pruhů, prověření dosahovaných rychlostí a velikosti příčného zrychlení, ani rozhledy na vjezdech křižovatky. Chybí rovněž zhodnocení její propustnosti a průjezdnosti (ověření pomocí vlečných křivek). Tedy parametrů, které se v konečném důsledku rovněž promítají do hodnot řešených při posuzování vlivu na životní prostředí (imise, hluk).

Obec Sedlec požaduje předložení detailního návrhu a posouzení širší oblasti křižovatky u MÚK Zdiby se zohledněním všech relevantních faktorů.

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Přestavba všech tří úrovněvých křižovatek, které se nacházejí v prostoru stávající MÚK Zdiby, východní okružní křižovatky na částečně turbookružní a dvojice západních stykových křižovatek na jednu okružní, je součástí souvisícího záměru Tramvajová trať Kobylice – Zdiby, 1. etapa v rámci, kterého byl dopracován detailní návrh obou OK, a se kterým je navržený tvar (systém a prostorové vedení křižovatkových větví) úzce koordinováno.*

*Kapacita křižovatek byla posouzena jak v rámci záměru TT Kobylice – Zdiby, tak i v rámci podkladové TeS se závěrem: vyhoví, OK Zdiby (OK Západ) ÚKD B (stav B.2.d rok 2030) a ÚKD C (stav C.2.d rok 2050), OK Sedlec ÚKD A ve všech stavech.*

*Detailnější návrh technického řešení celé MÚK Zdiby je znázorněn v příloze H.12.2. Situace zájmového území - díl 1, ze které je zřejmé jak vedení jízdních pruhů a rozsah přídatných pruhů v cílovém stavu.*

#### **H.13.4. Obec Zdiby**

Podstata připomínky:

Požadavek na podrobné doložení příjezdu k autosalonu a ČSPH MOL po zdušení příjezdu z D8

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*Příjezd bude zajištěn z okružní křižovatky v západní části MÚK Zdiby (OK Zdiby, Ok západ) a bude trasován podél západní strany dálnice D8 přes rozvojovou zónu Z 19, se kterou je koordinován, tento příjezd je součástí záměru*

*Příjezd k autocentru ulicemi Jana Kámena a Zemědělská přes historickou část obce Zdiby (okolo kostela Povýšení sv. Kříže a zámku Zdiby) není navržen.*

Podstata připomínky:

Okružní křižovatka Západ je pro obec Zdiby kritickým místem. Již dlouhodobě je kapacitně nedostatečná a její přestavba je bezpodmínečně nutná.

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*Tato okružní křižovatka (Ok Zdiby) bude vybudována v rámci realizace záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, 1. etapa.*

*V rámci záměru dojde k přepojení křižovatkových větví. Kapacita křižovatky byla posouzena jak v rámci záměru TT Kobylisy – Zdiby, tak i v rámci podkladové TeS se závěrem: vyhoví – ÚKD B (stav B.2.d rok 2030) a C (stav C.2.d rok 2050).*

Podstata připomínky:

Obec Zdiby vznáší požadavek na detailní vyhodnocení možných protihlukových opatření a jejich podložení výpočtem. Návrhem obce Zdiby je realizace protihlukového valu s ozeleněním po celé délce tělesa dálnice D8 od MÚK Zdiby až po konec katastrálního území obce Zdiby.

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*Na základě provedených výpočtů v hlukové studii byl protihlukový val směrem k obci Zdiby navržen v rozsahu od MUK Zdiby až po dnešní areál čerpací stanice pohonných hmot v délce 594 m. Tento rozsah valu umožňuje splnění příslušných hygienických limitů v obci Zdiby i ve výhledových stavech*

Podstata připomínky:

Připomínky k odvodnění MÚK Zdiby.

*Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:*

*V Dokumentaci je podrobně popsáno navrhované řešení srážkových vod včetně odůvodnění navrhovaného odvádění vod z MÚK Zdiby do Přemyšlenského potoka. Dochází tím k nápravě původního stavu, protože prostor MÚK Zdiby patří do povodí Přemyšlenského potoka. Současně jsou uvedeny i vlivy na Přemyšlenský potok, velikost přítoku do potoka z MÚK Zdiby byla mnohokrát projednána jak s obcí tak s majitelem potoka.*

Podstata připomínky :

Požadujeme formulaci podmínky na stanovení vhodné podoby (šíře pásu, druhové složení, vegetační stupně) ozelenění pomocí výpočtu dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016).

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA :**

*Vzhledem k prakticky zanedbatelným vlivům záměru na kvalitu ovzduší nebyly kompenzační opatření ve formě výsadby dle Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM/MŽP, červen 2016) navrženy.*

Podstata připomínky:

Požadujeme zařazení výslovné podmínky zákazu spalování dřeva a rostlinného materiálu v místě stavby i provozu Záměru z důvodu znečištění ovzduší.

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Požadavek je začleněn do podmínek realizace záměru.*

### **H.13.5. Veřejnost PM, VČ**

Podstata připomínky:

Připomínky se týkají navrhovaného řešení srážkových vod a jejich odvádění z MÚK Zdiby do Přemyšlenského potoka. Upozorňují na neexistující vodoteč, nedostatečný projekt nového koryta potoka a majetkoprávní vztahy.

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Projekt revitalizace Přemyšlenského potoka, a to včetně obnovení koryta potoka až do stávajícího rybníka Středí je součástí hodnoceného záměru – viz příloha H.12.2.. Majetkoprávní vztahy budou řešeny v rámci povolovacího procesu záměru.*

### **H.13.6. Veřejnost VK, MS a DK**

Podstata připomínky:

Nesouhlasí s novým napojením ČSPH MOL a autosalonu z ul. Pražské.

#### **Komentář řešení připomínky v Dokumentaci EIA:**

*Příjezd k Autocentru Domanský bude zajištěn z okružní křižovatky v západní části MÚK Zdiby (OK Zdiby, Ok západ) a bude trasován podél západní strany dálnice D8 přes rozvojovou zónu Z 19, se kterou je koordinován, tento příjezd je součástí záměru.*

*Příjezd k autocentru ulicemi Jana Kámena a Zemědělská přes historickou část obce Zdiby (okolo kostela Povýšení sv. Kříže a zámku Zdiby) není navržen.*