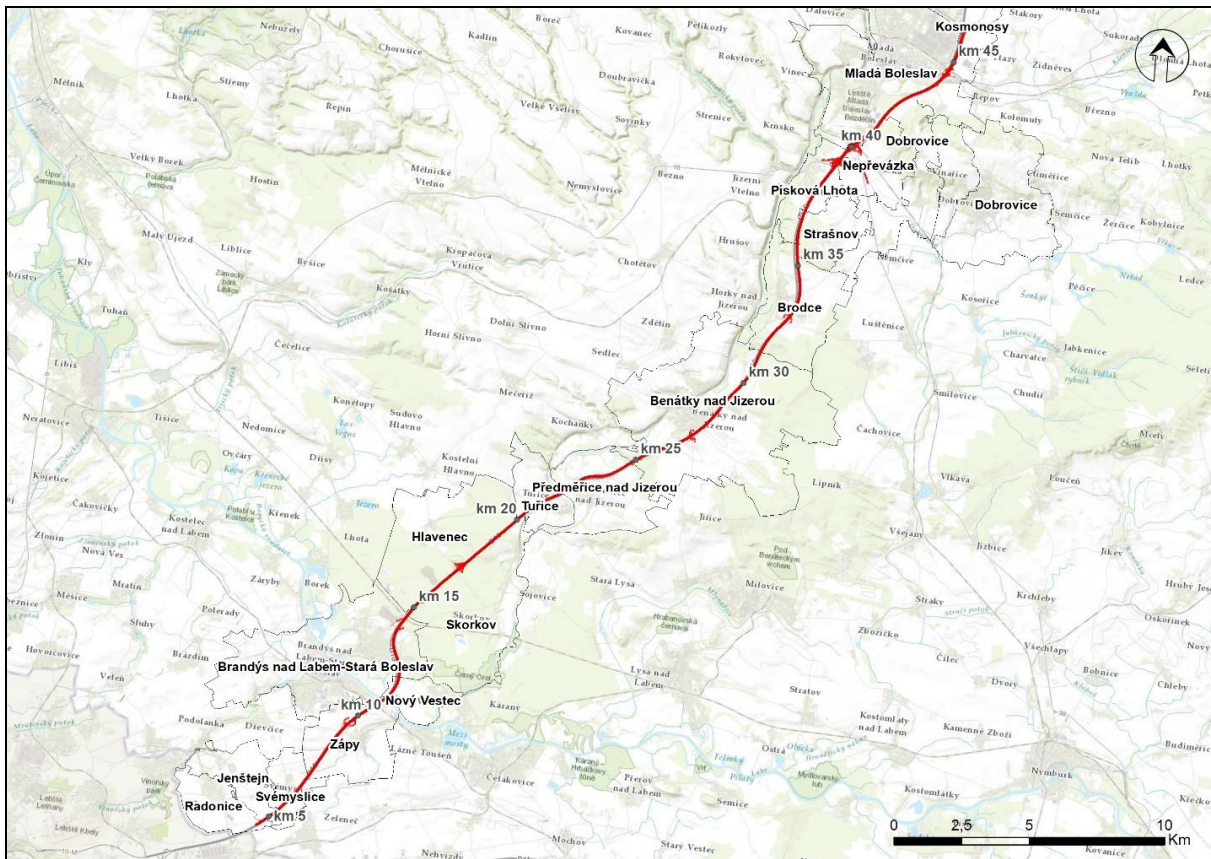


POSUDEK

podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů
na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů



D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46

Zpracovatel posudku: Ing. Josef Tomášek, CSc.

Červenec 2023

Identifikační údaje

Název: Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“ (zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění)

Objednatel: Ministerstvo životního prostředí, OVSS I
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
IČ: 00164801
zastoupený: Ing. Miloslav Kuklík, vedoucí odboru
kontaktní osoba: Ing. Kristýna Váchová
tel: +420 267123104
e-mail: kristyna.vachova@mzp.cz

Zpracovatel: Středisko odpadů Mníšek s.r.o.
Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy
IČ: 46349316
DIČ: CZ46349316
kontaktní pracovník: Ing. Josef Tomášek, CSc.
tel.: 318 591 770-1
603 525 045
e-mail: som@sommnisek.cz

Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	1
1. Název záměru.....	1
2. Kapacita (rozsah) záměru.....	1
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	2
4. Obchodní firma oznamovatele	2
5. IČ oznamovatele	2
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele.....	2
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	3
II.1. Úplnost dokumentace	5
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.....	6
Úvod	6
A. Údaje o oznamovateli	6
B. Údaje o záměru	7
B.I. Základní údaje	7
B.II. Údaje o vstupech (zejména pro výstavbu a provoz)	18
B.III. Údaje o výstupech.....	22
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	28
C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	28
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny,	28
C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit	29
D. Komplexní charakteristika a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví	30
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných,	30
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	44
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	44
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.....	45
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	45
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích	46
E. Porovnání variant řešení záměru	46
F. Závěr.....	47
G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	47

H. Přílohy.....	47
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	49
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	50
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	51
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	52
Součást záměru	52
Navržená opatření v dokumentaci.....	59
Opatření požadovaná ve vyjádřeních	68
Opatření z veřejného projednání záměru	71
Opatření navržená zpracovatelem posudku.....	71
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	72
1. Dotčené územní samosprávné celky	73
2. Dotčené správní orgány.....	86
3. Veřejnost	92
Vyjádření po termínu	103
Veřejné projednání	103
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.....	105
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	111
PŘÍLOHY.....	124

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou (dále jen „MÚK“) Radonice (exit 3 není součástí záměru) a MÚK Kosmonosy (exit 46 není součástí záměru) na směrově rozdělené šestiproudové uspořádání z původního čtyřproudového.

Modernizace dálnice D10 se uvažuje ve stávající trase, kdy směrové i výškové uspořádání zůstane zachováno.

Začátek staničení zkapacitnění dálnice D10 se uvažuje v úseku 4,450 km ve směru Mladá Boleslav-Praha a současně ve 4,650 km ve směru Praha-Mladá Boleslav, končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 - Kosmonosy, tedy ve 45,785 km ve směru Praha-Turnov a zároveň ve 45,599 km ve směru Turnov-Praha. Přibližná délka úpravy dálnice D10 činí 41 km (41,135 km ve směru Praha – Turnov a 41,149 km ve směru Turnov – Praha).

Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK (celkem 8), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými.

Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů.

Dále je součástí záměru jedna nová odpočívka - odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,500

V souvislosti s modernizací dálnice D10 je dále uvažováno s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. jejím odsunutím do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde k případné revitalizaci. U stávající odpočívky Čtyři kameny v km 17,500 se počítá s její revitalizací.

U oboustranné odpočívky Brodce (km 35,200 a km 35,500) bude v dalším stupni projektových příprav prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu čerpacích stanic a revitalizaci odpočívky Brodce.

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Především se jedná o přeložky silnic I/16 a I/38 v rámci MÚK Bezděčín, včetně úprav vedení silnice II/610 v návaznosti na „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín, chybějící úsek II/610“. Další přeložky se nepředpokládají.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítě technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Rozšíření dálnice D10 na šestiproudové uspořádání si u obce Kbel vyžádá demolici čtyř obytných domů.

Variantně (z hlediska technického řešení) jsou řešeny následující dvě mimoúrovňové křižovatky:

- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta č. 2a a 2b
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta č. 1 a 2

Předpokládá se postupná realizace záměru v rámci etapizace.

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Středočeský

Obec: Benátky nad Jizerou, Brodce, Dobrovice, Kosmonosy, Mladá Boleslav, Nepřevázka, Písková Lhota, Předměřice nad Jizerou, Skorkov, Strašnov, Tuřice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Jenštejn, Nový Vestec, Radonice, Svěmyslice, Zápy

Katastrální území: Radonice u Prahy [738247], Dehtáry [658481], Svěmyslice [792772], Ostrov u Brandýsa nad Labem [609234], Zápy [609226], Nový Vestec [708038], Stará Boleslav [609170], Otradovice [748366], Hlavenec [638960], Skorkov [748382], Tuřice [771856], Předměřice nad Jizerou [734284], Staré Benátky [602124], Kbel [664561], Brodce nad Jizerou [612685], Strašnov [756300], Písková Lhota [720968], Nepřevázka [703559], Bezděčín u Mladé Boleslavi [696579], Chloumek u Mladé Boleslavi [651371], Mladá Boleslav [696293], Jemníky u Mladé Boleslavi [696455], Kosmonosy [669857]

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 56, 140 00 Praha

Doručovací adresa:

Čerčanská 12, 140 00 Praha

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je přepracovaná dokumentace záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“ (dále jen záměr) s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 3772/603/OPV/93 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/4183.

Oznamovatelem (Ředitelství silnic a dálnic ČR) bylo předáno na Ministerstvo životního prostředí (MŽP) oznámení zpracované v září 2020 podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Oznámení zpracoval Ing. Libor Ládyš – posuzování bylo převedeno na odbor výkonu státní správy I MŽP. Oznámení zveřejněno na informačním systému cenia pod kódem OV1242 dne 03.11.2020.

Zjišťovací řízení pro záměr zahájilo MŽP, odbor výkonu státní správy I (dále jen „příslušný úřad“) ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. MZP/2020/500/2557 ze dne 5. 11. 2020. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2020/500/3017 ze dne 22. prosince 2020 s tím, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle citovaného zákona a že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

- 1. Zabývat se detailněji problematikou hluku vlivem provozu po celé délce záměru a jeho realizace, a to zejména v úseku D10 mezi exitem 3 a exitem 10 se starou hlukovou zátěží.
V této souvislosti řádně odůvodnit úvahu o použití korekce na starou hlukovou zátěž.*
- 2. Detailněji prověřit hlukové zatížení vlivem záměru zejména v blízkosti zastavěného území.*
- 3. Pokud je to možné, navrhnout v rámci kritických bodů vhodná protihluková opatření k zajištění dodržení hygienického limitu hluku, včetně vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů na zdraví obyvatel (posouzení zdravotních rizik).*
- 4. Zvážit použití tzv. tichého asfaltu a případnou výstavbu protihlukového valu, především na pozemcích při severní straně plánovaného záměru.*
- 5. Zabývat se detailněji problematikou znečištění ovzduší v období výstavby.*
- 6. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí sledovat aktuální údaje o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a tyto zaznamenávat do stavebního deníku z důvodu možné zpětné kontroly.*
- 7. Zaktualizovat předloženou akustickou studii, zejména úvahy o dopravní intenzitě převzaté ze studie z roku 2000.*
- 8. Doložit změny dopravního zatížení vyvolaného záměrem v širším rozsahu, a to včetně výhledu do budoucího období (např. 10, 20 a 30 let).*
- 9. Doplnit podklady dokládající tvrzení o zlepšení plynulosti dopravy (např. uvedením příkladu z praxe).*
- 10. Navrhnout vhodná opatření, která by vedla ke zmírnění dopadů negativního automobilového provozu na stávající imisní pozadí, např. formou zvýšené výsadby nových stromů ve vegetačním pásu liniové zeleně podél komunikace.*
- 11. Věnovat pozornost při zpracování dokumentace mimo jiné vyčíslení rozsahu kácení dřevin a nastínění návrhu nových vegetačních úprav podél komunikace.*
- 12. Pokud je to možné, preferovat varianty s minimalizací trvalého záboru PUPFL.*
- 13. Prověřit zásah a křížení do migračního koridoru biotopu chráněných druhů a se zvláště chráněnými druhy, řešit tyto kritické body vhodným technickým opatřením.*
- 14. Věnovat pozornost takovým opatřením, aby nedocházelo ke střetům vozidel se zvěří.*

15. Klást důraz na zachování migrační prostupnosti území a pokud je to možné zavádět taková opatření, která zamezí významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění.
16. Detailněji prověřit vliv záměru na zdroje pitné vody a na povrchové vody, zejména na území obce Strašnov.
17. Upřednostňovat likvidaci srážkových vod způsobem vsakování. Případně rádne zdůvodnit jiný způsob likvidace srážkových vod.
18. Rádne zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.
19. Dále je nutné zohlednit a vypořádat všechny relevantní připomínky a požadavky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.

Oznamovatel předložil dokumentaci příslušnému úřadu v březnu 2022 a ten ji dopisem č. j. MZP/2023/500/662 ze dne 04.04.2022 následně rozeslal dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb.

OVSS 1 vrátil dokumentaci k přepracování – č.j. MZP/2022/500/1346 ze dne 22.6.2022.

Vzhledem k environmentálním charakteristikám dotčeného území, do kterého je záměr situován, a s ohledem na charakter záměru nutné doplnit dokumentaci ve smyslu následujících požadavků:

1. *Precizovat akustické posouzení, především s ohledem na nejednoznačnost podkladů tohoto posouzení. Dále je nutné rádne zdůvodnit použité prognózy intenzit dopravy a vypuštění některých výpočtových bodů oproti oznámení.*
2. *V rámci akustického posouzení uvést návrh řešení nárůstu dopravy na připojovacích komunikacích tak, aby byly plněny hygienické limity. Řešení na úrovni současného stavu, který je již v rozporu s hygienickými limity, není dostatečné.*
3. *Adekvátním způsobem reagovat na relevantní připomínky obsažené ve vyjádřeních, která byla k dokumentaci obdržena podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., a to vypořádáním obdržených vyjádření v úvodní části přepracované dokumentace, popřípadě v samostatné příloze přepracované dokumentace.*

Zpracováním posudku k posuzovanému záměru byl na základě výběrového řízení pověřen dopisem č.j. MZP/2022/500/1076 ze dne 17. 5. 2022 Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č. o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026).

17.5.2023 byly zpracovateli posudku doručeny tyto podklady:

- kopie dopisu s předáním dokumentace zn. RSD-36877/2021-8 ze dne 29. 3. 2023
- kopie dopisu příslušného úřadu - zveřejnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí č.j. MZP/2023/500/662 ze dne 3. 4. 2023
- dokumentace o vlivech záměru na životní prostředí (včetně příloh)
https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1242?lang=cs, kód záměru OV1242
- vyjádření k dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí (14 vyjádření)

Přepracovaná dokumentace byla zpracována a zveřejněna na informačním systému cenia 4.5.2023.

Dalším podkladem pro zpracování posudku bylo veřejné projednání, které se konalo dne 13. července 2023 Společenský sál „Záložna“ Husovo náměstí 39/32, Benátky nad Jizerou.

II.1. Úplnost dokumentace

Dále je hodnocena úplnost přepracované dokumentace vlivů záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“ (dále jen „dokumentace“), zpracované v únoru 2023. Dokumentace byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Liborem Ládyšem držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 3772/603/OPV/93 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/4183.

Dokumentace obsahuje 443 stran textu a 15 příloh.

Na začátku dokumentace je nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 uvedena kapitola Úvod, ve které je uvedeno, jak byly v dokumentaci vypořádány připomínky z vyjádření k oznámení.

Vlastní dokumentace v kapitole A. Údaje o oznamovateli charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru.

Kapitola B. Údaje o záměru - obsahuje základní údaje o záměru a údaje o vstupech a výstupech záměru a splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola C Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území - kapitola obsahuje tyto podkapitoly:

- C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území ...
- C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny ...
- C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví - kapitola obsahuje tyto podkapitoly:

- 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.....
- 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
- 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
- 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

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

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace

Kapitola splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Jen formální připomínka - název kapitoly D.VI. není uveden úplný: D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích.

Předložená dokumentace obsahuje dále požadovanou kapitolu E. Porovnání variant řešení záměru, kapitolu F. Závěr, kapitolu G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a kapitolu H. Přílohy (součástí dokumentace je 15 příloh).

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“ je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům tohoto zákona.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

V této části posudku je hodnocen obsah jednotlivých kapitol dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatel dokumentace dopustil, a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace.

Obsah jednotlivých kapitol dokumentace je shrnut do krátkého odstavce a stanovisko zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování je uvedeno *kurzivou za tímto shrnutím*.

Úvod

Je uvedeno stručné zdůvodnění záměru, a dosavadní průběh posuzování vlivů na životní prostředí. V následující kapitole je uvedena reakce zpracovatele přepracované dokumentace na jednotlivé body z dokumentu vrácení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí k přepracování (Ministerstvo životního prostředí, č. j. MZP/2022/500/1346 ze dne 22. června 2022).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola (Úvod) je zpracována nad rámec osnovy dokumentace dle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., ale je účelné, že ji zpracovatel dokumentace uvedl. K vypořádání připomínek z vrácení dokumentace k přepracování nemá zpracovatel posudku zásadní připomínky.

A. Údaje o oznamovateli

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, sídlo, kontaktní osoba oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Kapitola obsahuje všechny údaje požadované zákonem.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

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

Je uveden tento název: „D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46“. Dle přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb. byl v dokumentaci záměr zařazen pod bod č. 47 - Dálnice I. a II. třídy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví na směrově rozdělené šestipruhovém uspořádání – návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy. Stávající dálnice D10 je mezi Prahou a Brandýsem nad Labem realizována v kategorii R 26,5/120 a mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví v kategorii R 24,5/120. Předmětný úsek navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v úseku km 4,450 (směr Turnov – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Turnov) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy (záměr Přestavba MÚK Kosmonosy), přesněji v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha).

Délka modernizovaného úseku je cca 41 km (41,135 km ve směru Praha – Turnov a 41,149 km ve směru Turnov – Praha).

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. U směrového vedení lze předpokládat ojediněle mírné úpravy oproti stávajícímu stavu, a to s ohledem na dodržení návrhových parametrů modernizované dálnice. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK (celkem 8), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů. Součástí záměru je i prověření a případné doplnění protihlukových opatření.

Dále je součástí záměru jedna nová odpočívka. Odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,500 je dimenzována na 14 stání pro těžká nákladní vozidla a 3 stání pro karavany. Odpočívka je dále vybavena 4 stáními pro autobusy a 24 stáními pro osobní automobily.

V souvislosti s modernizací dálnice D10 je dále uvažováno s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. jejím odsunutím do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde k případné revitalizaci. U stávající odpočívky Čtyři kameny v km 17,500 se počítá s její revitalizací.

U oboustranné odpočívky Brodce (km 35,200 a km 35,500) bude v dalším stupni projektových příprav prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu čerpacích stanic a revitalizaci odpočívky Brodce.

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Především se jedná o přeložky silnic I/16 a I/38 v rámci MÚK Bezděčín, včetně úprav vedení silnice II/610 v návaznosti na „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín, chybějící úsek II/610“. Další přeložky se nepředpokládají.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Rozšíření dálnice D10 na šestipruhovém uspořádání si u obce Kbel vyžádá demolici čtyř obytných domů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru

Je uveden kraj Středočeský, okres Praha-východ, Mladá Boleslav,

dotčené obce Radonice, Jenštejn, Svémyslice, Zápy, Nový Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice, Kosmonosy

katastrální území Radonice u Prahy [738247], Dehtáry [658481], Svémyslice [792772], Ostrov u Brandýsa nad Labem [609234], Zápy [609226], Nový Vestec [708038], Stará Boleslav [609170], Otradovice [748366], Hlavenec [638960], Skorkov [748382], Tuřice [771856], Předměřice nad Jizerou [734284], Staré Benátky [602124], Kbel [664561], Brodce nad Jizerou [612685], Strašnov [756300], Písková Lhota [720968], Nepřevázka [703559], Bezděčín u Mladé Boleslavi [696579], Chloumek u Mladé Boleslavi [651371], Mladá Boleslav [696293], Jemníky u Mladé Boleslavi [696455], Kosmonosy [669857]

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Charakter záměru

- modernizace a rozšíření dálnice na šestipruhové uspořádání (návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba)

Druh stavby

- liniová dopravní stavba

Předmětem záměru je zkapacitnění stávajícího úseku dálnice D10 mezi Prahou a Mladou Boleslaví o délce přibližně 41 km (resp. o délce 41,135 km ve směru Praha – Turnov a 41,149 km ve směru Turnov – Praha) na směrově rozdělené šestipruhové uspořádání, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy.

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrově a výškové uspořádání zůstane zachováno. U směrového vedení lze předpokládat ojediněle mírné úpravy oproti stávajícímu stavu, a to s ohledem na dodržení návrhových parametrů modernizované dálnice.

Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech osmi mimoúrovňových křižovatek, rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Součástí záměru je i řešení protihlukových opatření a návrh vodohospodářského řešení stavby.

Z hlediska kumulativních vlivů byly identifikovány především následující plánované dopravní stavby, které bude nutné v dalších fázích projektových příprav koordinovat s předmětným záměrem modernizace dálnice D10:

„D10 MÚK Satalice – MÚK Radonic: Zkapacitnění na 6-ti pruh“

Záměr navazuje na úvodní úsek posuzovaného záměru modernizace D10, konkrétně km 4,450 ve směru Turnov – Praha a km 4,650 ve směru Praha – Turnov.

Pro záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonic: Zkapacitnění na 6-ti pruh“ bylo zpracováno Oznámení záměru (OV1227). V říjnu roku 2019 byl vydán závěr zjišťovacího řízení, dle kterého má záměr významný vliv na životní prostředí a bude posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Dle Oznámení záměru pro záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonic: Zkapacitnění na 6-ti pruh“ započne výstavba tohoto záměru začátkem roku 2027 a bude přibližně trvat 2,5 roku, tj. bude v časovém překryvu s II. a III. etapou výstavby předmětného záměru modernizace D10 (resp. výstavbou úseku 1003, 1004, 1005 a 1006).

K danému záměru nejsou aktuálně v době přepracování dokumentace EIA známy další podrobnosti o přípravě stavby.

„Přestavba MÚK Kosmonosy“

Záměr navazuje na koncový úsek posuzovaného záměru modernizace D10, konkrétně km 45,599 ve směru Turnov – Praha a km 45,785 ve směru Praha – Turnov.

Pro záměr „Přestavba MÚK Kosmonosy“ bylo zpracováno Oznámení záměru (MZP398). V říjnu 2012 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s vyloučením významného vlivu na životní prostředí.

Dle informací z informačního webu ŘSD (stav k 12/2021) je zahájení stavby plánováno na rok 2022 a uvedení do provozu v roce 2025. S ohledem na danou skutečnost tak lze předpokládat časový překryv s I. etapou předmětného záměru modernizace D10, konkrétně pak s výstavbou úseků 1002 a 1007.

Na základě aktuálních informací v době přepracování dokumentace EIA je vhodné zmínit, že u předmětné stavby došlo již k vydání stavebního povolení.

„Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín - chybějící úsek II/610“

Záměr navazuje na předmětný záměr modernizace D10 v místě stávající MÚK Bezděčín. V rámci jednotlivých posuzovaných variant MÚK Bezděčín (varianta č. 1 a 2) je počítáno i s dílčími úpravami této uvedené dopravní stavby.

Pro záměr „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín - chybějící úsek II/610“ bylo zpracováno Oznámení záměru (STC2340). V listopadu 2021 byl vydán závěr zjišťovacího řízení s vyloučením významného vlivu na životní prostředí.

Dle Oznámení záměru pro záměr „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín - chybějící úsek II/610“ bude výstavba tohoto záměru probíhat v roce 2024 – 2026, a lze tak předpokládat překryv s I. etapou předmětného záměru modernizace D10, konkrétně pak s výstavbou úseků 1002 a 1007.

K danému záměru nejsou aktuálně v době přepracování dokumentace EIA známy další podrobnosti o přípravě stavby. U stavby probíhá investorská příprava. V souvislosti s předmětnou stavbou byla pořizována 7. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, která nabyla účinnosti 25. 8. 2022.

Z hlediska dalších staveb bude nezbytné v navazujících stupních projektových příprav koordinovat rozšíření dálnice D10 mj. i s následujícími stavbami:

- II/101 Brandýs nad Labem – přeložka (probíhající výstavba od března 2020 – předpoklad realizace je 22 měsíců) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace v souvislosti s modernizací dálnice D10.

S ohledem na aktuální informace v době přepracování dokumentace EIA je vhodné zmínit, že část přeložky – obchvat Zápy je již v pokročilé fázi výstavby, dle předpokládaných odhadů bude obchvat v provozu během června 2023.

- II/272 Benátky nad Jizerou, připojení na silnici III/27212 (DSP) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s navrhovanou MÚK Benátky nad Jizerou předmětného záměru.

S ohledem na aktuální informace v době přepracování dokumentace EIA je vhodné zmínit, že pro danou stavbu byla v druhé polovině roku 2022 vypsaná veřejná zakázka na stavební práce. V prosinci roku 2022 pak byl vybrán dodavatel stavby.

- II/331 Stará Boleslav, obchvat a Okružní křižovatka na sil. II/610 v ul. Boleslavská – Stará Boleslav (PDPS) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s navrhovanou MÚK Stará Boleslav předmětného záměru.

S ohledem na aktuální informace v době přepracování dokumentace EIA je vhodné zmínit, že již v druhé polovině roku 2022 došlo k realizaci okružní křižovatky u Jaselských kasáren. Obchvat by měl být dle všech předpokladů zprovozněn nejdříve na jaře roku 2023.

- I/16 v oblasti MÚK Bezděčín (stávající silnice) vč. stavby I/16 MÚK Bezděčín (nově realizovaná stavba) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s navrhovanou MÚK Bezděčín ve variantě č. 1 a 2 předmětného záměru.
- I/38 v oblasti MÚK Bezděčín (stávající silnice) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s navrhovanou MÚK Bezděčín ve variantě č. 1 a 2 předmětného záměru.
- D10 přímá větev MÚK Bezděčín (DÚSP) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s navrhovanou MÚK Bezděčín ve variantě č. 1 a 2 předmětného záměru.

K předmětné stavbě nejsou aktuálně v době přepracování dokumentace EIA známy další podrobnosti o její přípravě.

- D10 SSÚD Brodce a DO PČR Brodce (DÚR) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace s posuzovanou modernizací dálnice D10.

K předmětné stavbě nejsou aktuálně v době přepracování dokumentace EIA známy další podrobnosti o její přípravě.

- Plocha bydlení u sv. Jana, Písková Lhota (DUSP) - ÚP obce Pískové Lhota nerespektuje a nevymezuje plochu ze ZÚR Středočeského kraje pro záměr přestavby MÚK Bezděčín, je tak v rozporu s nadřazenou ÚPD. Záměr je v kolizi s návrhem úpravy MÚK Bezděčín v nové poloze (variantou č. 1).

V souvislosti s tím byla zpracována a vydána změna ÚP Písková Lhota č. 2, která reflektuje plochu dopravní stavby – koridor dopravní infrastruktury.

- Prodejna LIDL, Benátky nad Jizerou, LIDL ČR, v.o.s (již realizovaná stavba v blízkosti D10 a MÚK Benátky nad Jizerou) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s navrhovanou MÚK Benátky nad Jizerou předmětného záměru.
- Hala EWT Truck & Trailer v km 9,530 (stávající stavba) – V dalším stupni projektových příprav bude nutná koordinace především v souvislosti s hlavní trasou modernizace dálnice D10.

V průběhu výstavby výše uvedených záměrů včetně předmětného záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 bude nutné minimalizovat případné kumulativní vlivy stavebních činností a obslužné staveništní dopravy, a to především z hlediska dopadů na akustickou situaci a kvalitu ovzduší. Detailní zásady organizace výstavby (dále jen ZOV) budou upřesněny v průběhu další projektové přípravy.

V rámci předmětné dokumentace EIA byly pro účely posouzení případných kumulativních vlivů stanoveny maximální možné intenzity obslužné staveništní dopravy na jednotlivých předpokládaných přepravních a přístupových trasách, a to jak z hlediska zatížení hlukem, tak i

z hlediska znečištění ovzduší. Detailní informace jsou uvedeny v kapitole B. III. 1 a B. III. 4 dokumentace EIA, a dále jsou i součástí samostatných studií, které tvoří přílohy dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. V průběhu přípravy záměru zcela jistě vzniknou další relevantní záměry v okolí trasy D10, které bude potřeba respektovat.

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

Z provedeného kapacitního posouzení stávajícího čtyřpruhového uspořádání dálnice D10 vyplynulo, že ve výhledovém roce 2030 bude úroveň kvality dopravy horší než požadovaná na polovině sledovaných úseků dálnice D10, ve výhledovém roce 2050 pak na 90 % úseků. Především ve špičkových hodinách tak bude docházet ke zpomalení dopravního proudu a nárůstu zdržení uživatelů dálnice. Současně se zvýší riziko vzniku dopravních nehod. Přičemž vybudování alternativní komunikace, která by převzala část dopravních zátěží dálnice D10, není plánováno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Dostupná dokumentace k předmětnému záměru je zpracována ve stupni technické studie, čemuž odpovídá i podrobnost technického řešení jednotlivých stavebních objektů.

Základní údaje technického řešení

Záměr představuje zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví (EXIT 3 – EXIT 46) na směrově rozdělené šestipruhé uspořádání v návrhové kategorii D 33,5/130 či její období, a to ze stávajícího uspořádání mezi Prahou a Brandýsem nad Labem realizovaném v kategorii R 26,5/120 a mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví v kategorii R 24,5/120.

Začátek předmětného úseku navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy (záměr „Přestavba MÚK Kosmonosy“), přesněji v km 45,785 (směr Praha – Mladá Boleslav) a km 45,599 (směr Mladá Boleslav – Praha).

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. U směrového vedení lze předpokládat ojediněle mírné úpravy oproti stávajícímu stavu, a to s ohledem na dodržení návrhových parametrů modernizované dálnice.

Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK v předmětné úseku (celkem 8 MÚK), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými.

Z hlediska technického řešení jsou v rámci záměru navržena dílčí variantní technická řešení dvou mimoúrovňových křižovatek. Jedná se o MÚK U Čtyř kamenů (EXIT 17), která je navrhována ve

variantě č. 2a a 2b. Dále pak se jedná o MÚK Bezdčín, která je navrhována ve variantě č. 1 a 2 (popis viz dále).

Součástí záměru je nová odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,500, která je dimenzována na 14 stání pro těžká nákladní vozidla, 3 stání pro karavany, 4 stání pro autobusy a 24 stání pro osobní automobily.

V souvislosti s modernizací dálnice D10 je dále uvažováno s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. jejím odsunutím do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde k případné revitalizaci. U stávající odpočívky Čtyři kameny v km 17,500 se počítá s její revitalizací.

U oboustranné odpočívky Brodce (km 35,200 a km 35,500) bude v dalším stupni projektových příprav prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu čerpacích stanic a revitalizaci odpočívky Brodce.

Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby a realizace protihlukových opatření.

Stručný popis jednotlivých úseků

Níže uvedený popis úseků vychází z Technické studie záměru „D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46“ (Valbek, spol. s r.o., 09/2019, aktualizace k 09/2021). V rámci této technické studie byl záměr rozdělen celkem na sedm úseků stavby (1001–1007). V rámci dokumentace EIA jsou pak zahrnuty a hodnoceny úseky 1002-1007, a to ve vztahu k předmětnému úseku posuzované stavby vymezeném od km 4,450/4,650 do km 45,599/45,785.

ÚSEK 1002 Radonice – Brandýs nad Labem

Úsek 1002 je vymezen v km 4,20–10,80, přičemž posuzovaný záměr začíná v km 4,45/4,65. Délka posuzovaného úseku je 6,35/6,15 km. Směrové vedení úseku je vedeno v obloucích $R = 5\ 500$ m a $R = 3\ 800$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Brandýs nad Labem (EXIT 10) včetně vybudování služebního sjezdu Svěmyslice v km 6,3.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-012..1 a 10-012..2, ev. č. 10-012a.3 (tento mostní objekt je dle terénních průzkumů nahrazen mostními objekty ev. č. 10-012..1 a 10-012..2, které byly realizovány mezi roky 2016-2017), ev. č. 10-014a.1 a 10-014a.2, nadjezdy přes dálnici ev. č. 33310-4, ev. č. 0103-2, ev. č. 01011-1, ev. č. 101-074b.

ÚSEK 1003 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Úsek 1003 je vymezen v km 10,80–14,80. Délka úseku je 4,0 km. Směrové vedení úseku je vedeno v obloucích $R = 1\ 250$ m a $R = 1\ 000$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Stará Boleslav (EXIT 14) a doplněna opatření na ochranu okolí dálnice v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-015..1 a 10-015..2, ev. č. 10-015a.1 a 10-015a.2, ev. č. 10-016..1 a 10-016..2, podjezdy pod železniční tratí ev. č. 10-014..1 a 10-014..2, ev. č. 10-018..1 a 10-018..2, podjezdy ev. č. 10-017..1 a 10-017..2, nadjezdy přes dálnici ev. č. 2451-1, ev. č. 610-018.

ÚSEK 1004 Stará Boleslav – Tuřice

Úsek 1004 je vymezen v km 14,80–21,60. Délka úseku je 6,8 km. Směrové vedení úseku je vedeno v obloucích $R = 1\ 600$ m a $R = 4\ 000$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Tuřice (EXIT 21). Dále pak je v úseku řešena variantě MÚK U Čtyř kamenů (EXIT 17). Varianta č. 2a navrhuje úpravu křižovatky na kosodélnou a s novou polohou křížení (resp. posunutím nadjezdu

přes D10 v návaznosti na místní komunikaci do Hlavence). Varianta č. 2b počítá se zachováním stávajícího uspořádání. Obě tyto varianty uvažují se zrušením průpletového úseku mezi ČSPH a nájezdem na Prahu.

V předmětném úseku je počítáno s vybudováním nové odpočívky U Čtyř kamenů vpravo v km 15,000. Budou doplněna opatření na ochranu vod v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V km 17,500 se nachází stávající čerpací stanice pohonných hmot. V dalším stupni projektové dokumentace bude detailněji prověřen vliv rozšíření na polohu čerpací stanice a revitalizaci stávající odpočívky U Čtyř kamenů.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-019..1 a 10-019..2, nadjezd přes dálnici ev. č. 2752-2.

ÚSEK 1005 Tuřice – Benátky nad Jizerou

Úsek 1005 je vymezen v km 21,60–27,85. Délka úseku je 6,25 km. Směrové vedení úseku je vedeno v obloucích $R = 1\ 550$ m, $R = 850$ m, $R = 1\ 450$ m a $R = 5\ 250$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Benátky nad Jizerou (EXIT 27) a doplněna opatření na ochranu vod v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-020..1 a 10-020..2, ev. č. 10-020a.1 a 10-020a.2, ev. č. 10-021..1 a 10-021..2, ev. č. 10-022..1 a 10-022..2, ev. č. 10-022b.1 a 10-022b.2, nadjezdy přes dálnici ev. č. 27210-1, ev. č. 610-021a, ev. č. 272-008.

ÚSEK 1006 Benátky nad Jizerou – Brodce

Úsek 1006 je vymezen v km 27,85–38,80. Délka úseku je 10,95 km. Směrové vedení úseku je vedeno v obloucích $R = 3\ 800$ m, $R = 2\ 500$ m, $R = 3\ 000$ m, $R = 1\ 600$ m a $R = 4\ 000$ m. V úseku budou zahrnuty změny MÚK Brodce (EXIT 33) a doplněna opatření na ochranu vod v ochranném pásmu vodního zdroje Káraný.

V km 35,200 a 35,500 se nachází stávající čerpací stanice pohonných hmot. V dalším stupni projektových příprav bude potřeba detailněji prověřit vliv rozšíření dálnice D10 na polohu ČSPH a revitalizaci odpočívky Brodce.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-022c.1 a 10-022c.2, ev. č. 10-022d.1 a 10-022d.2, ev. č. 10-023..1 a 10-023..2, ev. č. 10-23b.3, ev. č. 10-024..1 a 10-024..2, nadjezd přes dálnici ev. č. 2754-0.

ÚSEK 1007 Brodce – Bezděčín

Úsek 1007 je vymezen v km 38,80–46,10, přičemž posuzovaný záměr končí v km 45,785/45,599. Délka řešeného úseku je 6,99/6,80 km. Směrové vedení úseku je vedeno v obloucích $R = 2\ 000$ m, $R = 1\ 750$ m, $R = 2\ 800$ m a $R = 2\ 150$ m. V úseku bude zrušena stávající MÚK Bezděčín (EXIT 39 a EXIT 40), která bude nahrazena upravenou MÚK, a to ve variantě č. 1 nebo 2. Varianta č. 1 MÚK Bezděčín uvažuje o posunu křižovatky osmičkového tvaru o cca 1 km směrem k Praze proti staničení. Varianta č. 2 zachovává stávající polohu MÚK v exitu 39, dojde ke zrušení stávajících křižovatek a úpravě směrových poměrů, a tím dojde vytvoření prostoru pro sjednocení obou křižovatek do jedné prstencovité. Součástí budou dílčí úpravy silnic I/16 a I/38. Dále bude řešena úprava MÚK Mladá Boleslav (EXIT 44) a revitalizace odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900. Mezi MÚK Mladá Boleslav a MÚK Kosmonosy bude zřízen oboustranný kolektorový pás, díky kterému budou splněny normové délky odbočovacích a připojovacích pruhů v místech napojení na dálnici D10. Vlivem rozšíření dálnice dojde k zásahu do prostoru ČSPH v km 43,960 vpravo, která bude odsunuta do nové polohy a u protilehlé odpočívky vlevo bude prověřena případná revitalizace.

V předmětném úseku se nachází dálniční mostní objekty ev. č. 10-024a.1 a 10-024a.2, ev. č. 10-025..1 a 10-025..2, ev. č. 10-025a.1 a 10-025a.2, ev. č. 10-025b.3, ev.č.10-025d.1 a 10-025d.2, ev.č.10-025e.1 a 10-025e.2, ev.č.10-026..1 a 10-026..2, nadjezd přes dálnici 27513-1a.

Mimoúrovňové křižovatky

Kromě modernizace hlavní trasy dálnice budou provedeny přestavby všech mimoúrovňových křižovatek (MÚK), kterých je v předmětném úseku celkem 8. Některé MÚK jsou z hlediska technického řešení navrhovány variantně, viz přehled posuzovaných variant v rámci kapitoly B. I. 5. předkládané dokumentace EIA. Situace všech navrhovaných MÚK (včetně zvažovaných variant) jsou k dispozici v rámci přílohy dokumentace EIA – Výkresová část (příloha č. 13). Níže je uveden přehled všech řešených MÚK včetně jejich popisu.

- EXIT 10 – MÚK Brandýs nad Labem – jedna základní varianta
- EXIT 14 – MÚK Stará Boleslav – jedna základní varianta
- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta č. 2a a 2b
- EXIT 21 – MÚK Tuřice – jedna základní varianta
- EXIT 27 – MÚK Benátky nad Jizerou – jedna základní varianta
- EXIT 33 – MÚK Brodce – jedna základní varianta
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta č. 1 a 2
- EXIT 44 – MÚK Mladá Boleslav – jedna základní varianta

Z hlediska dodržení nejmenší dovolené vzdálenosti MÚK jsou odstupy ve většině případů vyhovující. Minimální vzdálenost MÚK 4,0 km (kterou lze v odůvodněných případech snížit až o 50 %) nesplňuje stávající EXIT 39 – EXIT 40 v Bezděčíně. Pro tento EXIT 39 – EXIT 40 je navrhováno sloučení do jedné MÚK (MÚK Bezděčín – varianta č. 1 a 2).

V prostoru Svémyslic v km cca 6,3 dojde k doplnění služebního sjezdu a nájezdu od Prahy a na Prahu. Středisko správy a údržby 13 se tak bude otáčet na tomto sjezdu, Středisko správy a údržby silnice Brodce se bude otáčet na MÚK Radonice (EXIT 3).

Mostní objekty

Kromě modernizace hlavní trasy bude provedeno rozšíření stávajících mostních objektů, případně demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými.

Odpočívky

Součástí předmětného záměru je návrh jedné nové odpočívky Čtyři kameny umístěné vpravo na dálnici D10 v km 15,500. Tato předmětná odpočívka je dimenzována na 14 stání pro těžká nákladní vozidla a 3 stání pro karavany. Odpočívka je dále vybavena 4 stánými pro autobusy a 24 stánými pro osobní automobily. Návrh odpočívky vychází z Technické studie „Odpočívka Čtyři kameny vpravo (D10 km 15,5) – Doplnění odpočívek na stávajících dálnicích – 1. vlna (PUDIS a.s., 11/2019).

Odpočívka Čtyři kameny vpravo v km 15,5 byla na žádost ŘSD ČR z důvodu koordinace s plánovaným rozšířením dálnice D10 na širkovou kategorii D33,5 odsazena od dálnice.

Dále se v předmětném úseku posuzované modernizace dálnice D10 nacházejí stávající odpočívky. Konkrétně se jedná o následující odpočívky:

Stávající odpočívka Čtyři kameny vlevo v km 17,500 – V dalším stupni projektových příprav bude detailněji prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu ČSPH a revitalizaci odpočívky.

Stávající odpočívka Brodce vpravo a vlevo v km 35,200 – 35,500 – V dalším stupni projektových příprav bude detailněji prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu ČSPH a revitalizaci odpočívky.

Stávající odpočívka Mladá Boleslav (Podchlumí) vpravo a vlevo v km 43,900 – V souvislosti s modernizací dálnice D10 je možné v dalších stupních projektových příprav uvažovat s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. prověřením jejího plánovaného odsunutí do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde k prověření případné revitalizace, včetně prověření podzemních sítí.

Odvodňovací objekty

Stávající odvodnění dálnice je ve většině trasy řešeno odvedením srážkových vod ze zpevněných ploch do příkopů nebo přes násypové svahy dálničního tělesa přímo do okolního terénu. Tam se voda částečně vsakuje, částečně odtéká dál do recipientů. V krátkých úsecích existuje dešťová kanalizace - např. v úseku před a za mostem přes Labe, před Mladou Boleslaví a v obloucích, kde vnější strana oblouku má příčný sklon ke střednímu dělicímu pásu. Havarijní a retenční objekty jsou umístěny jen ve výjimečných případech.

Systém odvodnění rozšířené dálnice D10 je navržen v celé délce svedením srážkových vod ze zpevněných ploch přednostně přímo do dešťové kanalizace, v odůvodněných případech do příkopů. Na odtoku budou zřízeny retence a regulované odvádění srážkových vod do povrchových vod. U tohoto systému odvodnění je potřeba zohlednit požadovanou míru ochrany povrchových vod. Minimální požadavek na předčištění srážkových vod z dálnice (vysoce frekventovaná pozemní komunikace) je náročnější mechanické předčištění – odlučovač lehkých kapalin, usazovací nádrž s nornou stěnou, výjimečně v odůvodněných případech doplnění filtrací (pískové a šterkové filtry porostlé vegetací, retenční půdní filtry nebo systém průlehu a rýh nebo filtrace přes adsorpční materiály).

V rámci Technické studie bylo předběžně navrženo 14 úseků odvodnění včetně 14 objektů retenčních nádrží a objektů pro zajištění požadované kvality vypouštěných vod. Návrh průtoků dešťových vod pro kanalizaci a odlučovače ropných látek, včetně návrhu regulovaných odtoků je součástí kapitoly B. III. 2 předkládané dokumentace EIA.

Vodu ze svahů a z extravilánu, tedy vody s nízkou mírou znečištění, je třeba, pokud je to technicky možné, oddělit od vod ze zpevněných ploch a nespádět ji do kanalizace. Voda z těchto ploch bude v rámci možností přednostně vsakována, případně samostatnými příkopy odvedena do recipientu.

Vegetační úpravy

Dle Technické studie k předmětnému záměru (Valbek, spol. s r.o., 09/2019, aktualizace k 09/2021) je předpokládán hrubý odhad ploch pro vegetační úpravy o velikosti 300 000 m². Z toho se předpokládá přibližně 10 % ploch pro využití sadových úprav.

Další informace k technickému řešení jsou uvedeny v dokumentaci

Předmětný záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 nespádá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci), ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Podané informace ke stavbě v dokumentaci jsou dostatečně podrobné na úrovni stávající projektové přípravy. Další zpřesnění bude v následné projektové přípravě.

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

Předmětný záměr modernizace dálnice D10 v úseku EXIT 3 – EXIT 46 je rozdělen na dílčí úseky stavby (úsek 1002–1007), které jsou dále rozděleny do jednotlivých etap výstavby. Rozdělení úseků stavby a etap výstavby vychází z Technické studie „D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46“ (Valbek, spol. s r.o., 09/2019, aktualizace 09/2021).

Předpokládané zahájení předmětné stavby je plánováno v I. čtvrtletí roku 2024, dokončení stavby se očekává ve IV. čtvrtletí roku 2030.

Předpokládané termíny realizace výstavby a zprovoznění stavby dle jednotlivých úseků

Úsek	Začátek úseku – konec úseku		Etapa	Zahájení výstavby	Zprovoznění
1002	Radonice	Brandýs nad Labem	I.	2024	2026
1003	Brandýs nad Labem	Stará Boleslav	III.	2027	2030
1004	Stará Boleslav	Tuřice	II.	2026	2028
1005	Tuřice	Benátky nad Jizerou	III.	2027	2030
1006	Benátky nad Jizerou	Bezděčín	II.	2026	2028
1007	Bezděčín	Kosmonosy	I.	2024	2026

Ve výše uvedené tabulce se jedná o předpokládané termíny zahájení realizace stavby a jejího dokončení, resp. zprovoznění stavby. Výše uvedené termíny jsou závislé na konečném harmonogramu projednání navazujících řízení (územní řízení a stavební řízení). Stavba bude zahájena na základě oprávnění k výstavbě a ukončení výběru zhotovitele stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené termíny zahájení výstavby lze považovat za krajní, značně optimistické.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Středočeský kraj

Okres: Praha-východ, Mladá Boleslav

Obce: Radonice, Jenštejn, Svémyslice, Zápy, Nový Vestec, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Skorkov, Tuřice, Předměřice nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Strašnov, Písková Lhota, Nepřevázka, Mladá Boleslav, Dobrovice, Kosmonosy

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Pouze poznámka, že okresy nejsou územní samosprávné celky

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

Výčet navazujících rozhodnutí dle § 3 odst. g) zákona, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru je uveden v následujícím výčtu.

- Územní řízení – rozhodnutí o umístění stavby (dle § 79 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává pověřený stavební úřad (odbor stavebního úřadu a územního plánování Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor stavební a rozvoje města Magistrátu města Mladá Boleslav).
- Stavební řízení – stavební povolení (dle § 115 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává speciální stavební úřad (Ministerstvo dopravy ČR).
- Vodoprávní řízení – povolení k nakládání s podzemními nebo povrchovými vodami, souhlasy a rozhodnutí dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vč. povolení k provádění stavby v ochranných pásmech vodních zdrojů – vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.

Další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru:

Závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let – závazné stanovisko dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší – vydává Ministerstvo životního prostředí.

Souhlas k provádění stavby a terénním úpravám na území ochranného pásma přírodní památky Chlum u Nepřevázky dle § 37, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – vydává Krajský úřad Středočeského kraje.

Povolení k zásahu do vodních toků (dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.

Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les (dle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 4 vyhlášky MŽP ČR č. 189/2013 Sb.) – vydávají odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav a dále jednotlivé obecní úřady dle místně příslušných obcí na základě katastrálních území.

Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává Ministerstvo životního prostředí v případě odnětí ZPF nad 10 ha.

Rozhodnutí o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (dle § 16 zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává příslušný orgán státní správy lesů (odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ) a odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav v případě odnětí lesních pozemků plnění funkcí lesa do výměry 1 ha nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa a o výši poplatků za odnětí (§ 17 odst. 1)); Krajský úřad Středočeského kraje odnětí lesních pozemků plnění funkcí lesa nebo o omezení jejich využívání pro plnění funkcí lesa o výměře 1 ha a více a o výši poplatků za odnětí (§ 17 odst. 1).

Stanovisko k zásahu do územního systému ekologické stability (dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ) a odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav v případě zásahu do místního systému ekologické stability; vydává Krajský úřad

Středočeského kraje v případě regionálního systému ekologické stability; vydává Ministerstvo životního prostředí v případě zásahu do nadregionálního systému ekologické stability.

Stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku (dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.

Stanovisko k zásahu do krajinného rázu (dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí Městského úřadu Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (Praha-východ), resp. odbor životního prostředí Magistrátu města Mladá Boleslav.

Výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů (dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) vydává odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje.

Souhlasy správců silnic a inženýrských sítí s dočasnými i trvalými přeložkami jednotlivých objektů a se stavbou v jejich ochranném pásmu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Pouze poznámka, že v § 9 odst. 3 zákona 100/2001 Sb. jsou řešeny lhůty pro zpracování posudku. Je vhodné, že jsou uvedena navazující rozhodnutí podle § 9a odst. 3 zákona 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, tak jak to bylo v dřívějších zněních přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb.

Je vhodné, že zpracovatel uvedl i potřebná povolení mimo § 9a odst. 3 zákona 100/2001 Sb.

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

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

Plochy záboru vychází z technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021).

Ve stávajícím stupni projektové dokumentace nejsou zábory rozděleny na zábory trvalé a dočasné.

V konečném důsledku lze očekávat celkový pokles rozsahu záborů stavby, a především pak dojde i k rozdělení záborů pozemků na trvalý a dočasný zábor.

V současném stavu jsou zpevněné plochy dálnice D10 a MÚK v předmětném úseku vyčísleny o celkové rozloze 1 261 659 m². Plocha trvalého záboru (nad rámec stávající bilance zpevněných ploch dálnice D10) v souvislosti s modernizací dálnice D10 vč. invariantně řešených MÚK, avšak bez variantně řešených MÚK (U Čtyř kamenů a MÚK Bezděčín) a ploch nové odpočívky vně hranice vymezeného předpokládaného záboru stavby modernizované dálnice D10 je 1 633 464 m².

Pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF)

Trvalý zábor zemědělského půdního fondu v rámci trasy dálnice D10 a základních variant MÚK (invariantně řešených MÚK) je 548 706 m². Z toho I. třída ochrany ZPF činí 97 144 m², II. třída ochrany ZPF činí 43 554 m², III. třída ochrany ZPF činí 85 118 m², IV. třída ochrany ZPF činí 300 894 m² a V. třída ochrany ZPF činí 21 997 m².

Provedení MÚK U Čtyř Kamenů (Exit 17) a MÚK Bezděčín (Exit 39) je řešeno variantně. Žádná z variant řešení MÚK U Čtyř Kamenů (EXIT 17) si nevyžádá zábor ploch ZPF. Varianta č. 1 MÚK Bezděčín si vyžádá trvalý zábor ZPF o výměře 118 207 m² a varianta č. 2 předmětné MÚK

si vyžádá trvalý zábor ZPF o výměře 30 385 m². Realizace odpočívky Čtyři kameny vpravo v km 15,000 si nevyžádá zábor ploch ZPF.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Navrhovaný záměr si vyžádá v rámci úseku předmětné trasy dálnice D10 a invariantně řešených MÚK zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (ploch PUPFL) o výměře 136 151 m² trvalého záboru.

MÚK U Čtyř Kamenů (Exit 17) je navržena ve dvou variantách. Varianta č. 2a si vyžádá zábor PUPFL o výměře 23 058 m². Varianta č. 2b si vyžádá zábor PUPFL o výměře 10 242 m².

Provedení MÚK Bezděčín (Exit 39) je navrženo ve dvou variantách. Varianta č. 1 předmětné MÚK si vyžádá drobný zábor PUPFL o výměře 2 425 m². Varianta č. 2 si pak nevyžádá žádný zábor ploch PUPFL.

Navrhovaná nová odpočívka Čtyři kameny vpravo v km 15,000 si vyžádá zábor PUPFL o výměře 27 220 m².

Zemina

Orientační množství výkopové zeminy a zeminy potřebné do násypů jednotlivých stavebních objektů předmětného záměru vychází z technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021). Orientační množství výkopové zeminy v úseku D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 je 852 000 m³ a množství zeminy využitě pro násypy stavebních objektů je 308 000 m³.

Z bilance zemin uvedených výše vyplývá, že při výstavbě vznikne přebytek zemin. Odvoz zemin, které nebude možné využít pro účely výstavby záměru, zajistí vybraný dodavatel stavby. Finální způsob nakládání se zeminou bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace.

Ornice

Ornice sejmutá z trvalého záboru bude použita jednak k opětovnému ohumusování dálničního tělesa (přednostně bude uvažováno s podorničními vrstvami), jednak k ohumusování ploch v trvalém záboru, jako jsou oka křižovatek; a dále na rekultivaci zrušených komunikací v tl. odpovídající přílehlému okolí – v souladu s pedologickým průzkumem. Následovat bude biologická rekultivace (hnojení, vápnění, setí rekultivačních plodin a jejich zaorání).

Přebytečná ornice bude nabídnuta zemědělcům hospodařícím v okolí stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek, kapitola obsahuje požadované údaje.

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

Fáze výstavby

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. Předpokládá se, že zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno dovážením vody k provozním účelům v cisternách.

V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru ani spotřeby vody.

Fáze při provozu záměru

Provoz stavby dálnice nebude vyžadovat za běžných podmínek potřebu pitné ani požární vody. V souvislosti s provozem stavby bude spotřebovávána pouze voda (technologická) na čištění vozovky, či její další údržbu, např. v zimním období – využití solanky (směs vody a soli).

Dále je možné očekávat i vznik nových nároků na potřebu pitné, užitkové či požární vody právě v souvislosti s provozem nové odpočívky Čtyři kameny vpravo (v km 15,500). Přesné množství těchto vod bude upřesněno až v dalším stupni projektových příprav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované informace.

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

Fáze realizace záměru

Ve fázi výstavby vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím danému typu a rozsahu stavby (rozšíření/modernizace dálnice, včetně dalších souvisejících objektů a staveb). Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a šterkopísky pro konstrukci vozovky a násypů a pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky (asfalty, modifikační přísady, cement apod.),
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.),
- trouby a trubní prefabrikáty,
- materiál pro realizaci protihlukových stěn (dřevěné a plastové části, železobeton atd.).

Dále budou ve fázi výstavby spotřebovávány izolační materiály, kabely, nátěrové hmoty apod.

Bilance zemin je uvedena v kapitole B. II. 1. Půda předmětné dokumentace EIA.

Fáze provozu záměru

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů či surovinové zdroje mimo potřebnou údržbu (spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby).

Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby dálnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Jako zdroj elektrické energie pro staveništní účely bude možné využít vedení elektrické energie, která probíhají v těsné blízkosti stavby. Podmínky připojení odběrného místa budou projednány se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa. Připojení bude možné přes staveništní rozvaděč.

V místech, kde je vedení el. energie příliš vzdáleno od jednotlivých zařízení stavenišť, mohou být použity mobilní dieselagregáty. Jejich parametry budou známy až po určení zhotovitele stavby.

V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat spotřebu elektrické energie především na provoz systémů SOS, kamerového dohledu a meteostanic. Dále lze předpokládat instalace portálů LŘD (portály liniového řízení dopravy), PDZ (portály proměnného dopravního značení), ZPI (zařízení pro provozní informace), či případně automatických sčítačů dopravy a dynamických vah.

Napojení nové odpočívky Čtyři kameny vpravo v km 15,500 na stávající vedení el. energie bude upřesněno v dalších stupních projektových příprav.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II.5. Biologická rozmanitost

V místech, kde záměr kříží hodnotnější či přírodní biotopy (v území se jedná zejména o místa křížení vodotečí, liniové prvky s dřevinami a křovinami), dojde pouze k lokálnímu ovlivnění druhů vázaných zejména na otevřené biotopy. Toto ovlivnění není v rámci tohoto hodnocení posuzováno jako významné, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů. Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je minimalizováno řadou navržených opatření, ke kterým patří úprava a doporučení pro stavební objekty, prostorové a časové termínování prací a zajištění odborného dozoru, který bude postup prací monitorovat a bude dohlížet nad nutností a realizací jednotlivých opatření a bude provádět transfery jedinců.

Celkový vliv na biodiverzitu je tak očekáván pouze malý a dočasný, rovněž většinou lokální, a to díky relativně úzkému liniovému charakteru stavby. Skutečné dopady budou odvislé od charakteru dotčených ploch.

Díky křížení větších toků a členitosti území je dopad na migraci živočichů v některých částech území malý, na některých místech ale stávající dálnice vytváří migrační bariéru. Zejména v případě nadregionálních biokoridorů a biotopů savců lesních ekosystémů je nutno tento stav řešit.

Detailnější vyhodnocení a opatření na podporu biologické rozmanitosti je součástí Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy a ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které tvoří přílohu č. 5 předkládané dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Hodnocení však nepatří do této kapitoly

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

Dokumentace EIA předmětného záměru posuzuje intenzity dopravy v zájmovém území a v jeho širším okolí pro stávající a dva výhledové časové horizonty. Z hlediska stávajícího stavu je posouzen rok 2020. Ve výhledových časových horizontech je posouzen rok 2030 a vzdálenější časový horizont roku 2053.

Dopravní intenzity vychází z dopravněinženýrských podkladů – dopravní model a dopravně inženýrské posouzení (AFRY CZ s.r.o., září 2021) a tvoří přílohu č. 1 předkládané dokumentace EIA.

Podrobně popsáno v dokumentaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.III. Údaje o výstupech

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 zhodnocení stavu ovzduší byla zpracována Rozptylová studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3 dokumentace EIA. Za hlavní škodliviny se v souvislosti se silniční dopravou je považován oxid uhličitý (NO₂), oxidy dusíku (NO_x), oxid uhelnatý (CO), suspendované částice (PM₁₀ a PM_{2,5}), benzen a benzo[a]pyren.

Fáze realizace 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. Prostor staveniště je považován za plošný zdroj znečišťování ovzduší.

Bodové zdroje znečištění ovzduší nejsou ve fázi výstavby záměru uvažovány.

Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky (nákladních automobilů) na pozemních komunikacích při zemních pracích v souvislosti s přepravou zeminy. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu působit na své nejbližší okolí.

Staveništní doprava se bude v průběhu jednotlivých procesů měnit, maximální počet pojezdů nákladních automobilů byl stanoven do 300 nákladních automobilů v jednom směru za den. Vedení staveništní dopravy bude po celém řešeném území rozdílné dle postupu realizace stavby.

V modelové hodnocení kvality ovzduší je počítáno s nejméně příznivou variantou, tedy s maximální předpokládanou intenzitou staveništní dopravy ve výši 300 nákladních automobilů v jednom směru za den po stávající trase D10.

Z hlediska možných kumulací výstavby záměru s dalšími plánovanými záměry v území pak byly v rámci Rozptylové studie (příloha č. 3 dokumentace EIA) stanoveny maximální intenzity mimostaveništní dopravy ve vztahu k obytné zástavbě podél možných tras staveništní dopravy, kde by mohlo dojít ke shodnému zatížení dopravních cest.

Plošné zdroje

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště – plošný zdroj znečišťování ovzduší, 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.

Přehled počtu a nasazení strojní techniky/mechanizace v průběhu výstavby předmětného záměru je detailně uveden v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA.

V rámci Rozptylové studie, která tvoří přílohu č. 3 dokumentace EIA, byly vypočteny emise z prostoru staveniště (plošný zdroj) a ze staveništní dopravy na navazujících komunikacích (liniový zdroj) v průběhu výstavby záměru.

Fáze provozu záměru

Bodové zdroje

Ve fázi provozu předmětného záměru se neočekávají žádné trvalé bodové zdroje znečištění ovzduší.

Liniové zdroje

Jako liniové zdroje znečišťování ovzduší byly uvažovány všechny dotčené komunikace v zájmovém území ve všech hodnocených výhledových stavech (rok 2030 a 2053). Kromě samotné trasy komunikace D10 byly do výpočtu zahrnuty i všechny navazující komunikace, které vycházejí z dopravněinženýrských podkladů – dopravního modelu (AFRY CZ s.r.o., září 2021).

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byl použit model MEFA 13.

Plošné zdroje

Ve fázi provozu záměru se neočekávají žádné jiné plošné zdroje znečišťování ovzduší, kromě pohybů na odpočívkách. Nově navrhovaná odpočívka Čtyři kameny vpravo v km 15,500, resp. její příspěvek z hlediska dopravy v jejím prostoru, byl v rámci Rozptylové studie zahrnut

B. III. 1. 2. Znečištění vody

Ke znečištění vody může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek),
- provozem na modernizované/zkapacitněné dálnici (v souvislosti s běžnou údržbou – vlivem solení v zimním období, výfukovými plyny, případně v souvislosti s haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek).

Během výstavby může být v případě havárie podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při případné havárii bude zahájeno sanační čerpání, výstavba norných stěn na vodních tocích a v dekontaminační jednotce budou odstraněny ropné produkty z čerpané vody.

Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijný plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů. Dodavatel stavby předloží před zahájením stavby havarijný plán s aktuálními údaji příslušnému vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto havarijního plánu.

B. III. 1. 3. Znečištění půdy a půdního podloží

Ke znečištění půd a půdního podloží může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek),
- provozem na modernizované dálnici (v souvislosti s běžnou údržbou – vlivem solení v zimním období, výfukovými plyny, případně v souvislosti s haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek).

Horninové prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku.

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a

dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít k zhutnění půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasného záboru. V případě kontaminace půdního prostředí bude postupováno v souladu s platnou legislativou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

B.III.2. Odpadní vody

Fáze realizace záměru

Způsob nakládání s odpadními vodami ve fázi výstavby bude proveden v souladu s platnou legislativou, konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Přesné množství produkovaných odpadních vod bude upřesněno po výběru zhotovitele stavby.

Splaškové vody

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství splaškových odpadních vod bude adekvátní počtu pracovníků. Předpokládá se, že vzniklé splaškové vody budou zachyceny v bezodtoké jímce a následně odvezeny na ČOV.

Dešťové vody

Dešťové vody v průběhu výstavby budou odváděny do recipientů nebo budou zasakovány na povrchu terénu a bude provedeno v souladu s platnou legislativou.

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečištění povrchových vod a ohrožení kvality podzemních vod. Příмым zdrojem znečištění mohou být úkapy nebezpečných látek ze strojních mechanismů, případně unik závadných látek v případě havárie. Zhotovitel musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod.

Za účelem ochrany povrchových vod je nezbytné zabezpečit odtok splachů ze staveniště, např. svedením odtékající vody do provizorních sedimentačních jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Usazené kaly z jímek budou pravidelně vybírány a následně s nimi bude nakládáno dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.

Fáze provozu záměru

Splaškové vody

Během provozu záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 se předpokládá vznik splaškových odpadních vod pouze v rámci sociálního zařízení nově umístěné odpočívky Čtyři kameny vpravo v km 15,500. Nakládání se splaškovými odpadními vodami bude upřesněno v dalším stupni projektových příprav, a bude probíhat v souladu s platnou legislativou.

Nadále budou vznikat splaškové odpadní vody v rámci sociálního zařízení stávajících odpočívek, konkrétně odpočívky Čtyři kameny vlevo v km 17,500, odpočívky Brodce vlevo a vpravo v km 35,200 a 35,500, odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) vpravo a vlevo v km 43,900.

Dešťové vody

Při návrhu volby způsobu odvodnění je třeba v souladu s TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“ prověřit v první řadě možnost vsakování. Případné vsakování srážkových vod bude v dalším stupni projektových příprav navrženo na základě podrobného hydrogeologického průzkumu provedeného v souladu s ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, který prověří vsakovací schopnost a určí úseky, kde bude možné vsakování navrhnout (úroveň HPV, horninové prostředí, koeficient vsaku, zohlednění směru proudění s ohledem na OPVZ).

Dle technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., 09/2019, akt. 09/2021) je systém odvodnění rozšířené dálnice D10 navržen ve většině trasy svedením srážkových vod ze zpevněných ploch přednostně přímo do dešťové kanalizace, v odůvodněných případech do příkopů. Na odtocích budou zřízeny retence a regulované odvádění srážkových vod do povrchových vod. U tohoto systému odvodnění je potřeba zohlednit požadovanou míru ochrany povrchových vod. Minimální požadavek na předčištění srážkových vod z dálnice (vysoce frekventovaná pozemní komunikace) je náročnější mechanické předčištění – odlučovač lehkých kapalin, usazovací nádrž s normou stěnou, výjimečně v odůvodněných případech doplnění filtrací (pískové a šterkové filtry porostlé vegetací, retenční půdní filtry nebo systém průlehů a rýh nebo filtrace přes adsorpční materiály). Stavba bude podle podélného spádu dálnice rozdělena na jednotlivé úseky, ze kterých bude srážková voda ze zpevněných ploch přes předčištění, havarijní objekty a retenci s regulovaným odtokem odvedena do nejbližšího recipientu.

V rámci technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., 09/2019, akt. 09/2021) bylo předběžně navrženo 14 úseků odvodnění včetně 14 objektů retenčních nádrží a objektů pro zajištění požadované kvality vypouštěných vod. Retenční nádrže jsou preferovány zemní otevřené.

Podzemní vody

Z hlediska situování záměru je vodárenský význam přítomných hydrogeologických struktur a zachování kvality i kvantity podzemních vod významným faktorem při projektování stavby v jejím blízkém okolí.

Trasa dálnice prochází v celé délce stavebního záměru nesaturovanou zónou či nad úrovní terénu, zářezy jsou pouze lokální a málo hluboké. Nedojde tak k vytváření depresních kuželů a ke snižování hladiny podzemní vody vodního útvar. Výjimkou jsou lokality pro budování (rozšiřování) mostních objektů, kde dojde při hlubinném zakládání (piloty) k zásahu do podzemní vody.

Při návrhu způsobu odvodnění je třeba brát v úvahu i skutečnost, že trasa dálnice D10 prochází v úseku km cca 17,200 – 35,780 chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Dále stavba modernizace dálnice buď přímo zasahuje, nebo se nachází v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů (OPVZ). Jedná se o následující ochranná pásma:

- Svémyslice vrt HV2 – cca km 6,570 – 6,910 vlevo
- Káraný (podzemní zdroj) – cca km 11,340 – 31,620
- Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – podzemní zdroj – cca km 14,050 – 14,760 vlevo
- Hlavenec vrty HV5, HV6 – cca km 15,290 – 16,100 vlevo
- Brodce Homolka – vrtaná studna – cca km 33,280 – 33,460 vpravo
- Písková Lhota – vrtaná studna – cca km 37,950 – 38,270 vlevo

Zasažení hladiny podzemní vody bude v následujících stupních projektových příprav detailně prověřeno v rámci podrobného inženýrskogeologického průzkumu. V případě zjištění možného zásahu hladiny podzemních vod bude postupováno v souladu s platnou legislativou, zejména se zákonem č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnými technickými

normami a předpisy, zejména ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ a TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru a způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Nakládání se stavebními odpady bude mj. prováděno důsledně v souladu s ustanoveními § 42 vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, která upravuje nakládání s vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby.

Nebezpečné odpady vznikající v souvislosti s výstavbou budou shromažďovány na vyhrazených místech odděleně, ve speciálních nepropustných kontejnerech a nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k odcizení nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Uvedené odpady budou předávány původcem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Hluk

Zdroje hluku lze v souvislosti s navrženým záměrem D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 očekávat ve fázi výstavby i provozu.

Pro vyhodnocení zdrojů hluku bylo zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., leden 2023), které tvoří samostatnou přílohu č. 2 předkládané dokumentace EIA. Cílem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu výstavby a provozu plánované modernizace dálnice D10 v úseku km 4,45 / 4,65 – 45,785 / 45,599 na akustickou situaci.

Vibrace

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje.

Vzhledem k blízkosti dálnice D10 v řešeném úseku km 4,450/4,650 – 45,599/45,785 vůči nejbližší zástavbě nelze zcela vyloučit riziko přenosu vibrací v souvislosti se stavební činností k chráněné zástavbě. Míra přenosu vibrací je závislá na geologických a půdně mechanických poměrech v dotčené lokalitě. V kapitole D.IV. předkládané dokumentace EIA je navržen monitoring vibrací, který bude nutné realizovat ve stanovených etapách výstavby.

Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však byl navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru – viz kapitola D.IV. předmětné dokumentace EIA.

Záření radioaktivní, elektromagnetické

Při výstavbě, resp. modernizaci dálnice D10 a následném provozu se nepředpokládá existence nebo použití zdrojů radioaktivního, elektromagnetického či ionizujícího záření.

Seismicita

Podle mapy seizmických oblastí ČR v příloze ČSN EN 1998-1: Eurokód 8: Navrhování konstrukcí odolných proti zemětřesení - Část 1: Obecná pravidla, seizmická zatížení a pravidla pro pozemní stavby leží území ve skupině f (území s nejnižším stupněm seismicity), která obsahuje okresy s referenčním špičkovým zrychlením základové půdy $a_{gR} < 0,03$ g, kde se seismicita nebere v úvahu. Předmětnému záměru tak nebezpečí poškození silnějšími seizmickými otřesy nehrozí.

Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude představovat žádné potenciální zdroje zápachu.

Světelné znečištění

Světelnými zdroji ve fázi výstavby mohou být jak vlastní osvětlení stavebních dvorů, tak i světlomety stavebních strojů/mechanismů na stavbě. Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu.

V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení komunikace, osvětlení odpočívky, příp. osvětlení staveniště), bude důsledně postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020. Dále pak je doporučeno postupovat při návrhu světelných zdrojů i dle Jednoduché osvětlovací příručky (Doporučení pro šetrné moderní osvětlování) vydané MŽP v dubnu 2021.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

B.III.5. Doplňující údaje

Terén je v zájmové oblasti stavby rovinatý, dálnice D10 se v předmětném úseku nachází v nadmořské výšce 174–285 m n. m., výškové převýšení stavby je tak cca 111 m. Nejvyšší bod nivelety dálnice je v začátku řešeného úseku, nejnižší bod je za mostem přes řeku Labe, a to přibližně v km 12,800.

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. U směrového vedení lze předpokládat pouze ojediněle mírné úpravy oproti stávajícímu stavu, a to s ohledem na dodržení návrhových parametrů modernizované dálnice.

V souvislosti s výstavbou modernizace dálnice D10 je dle technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021) orientačně uvažováno s množstvím výkopové zeminy o velikosti 852 000 m³. Pro násypy je pak uvažováno s orientační množstvím zeminy o velikosti 308 000 m³.

Finální způsob nakládání se zeminou bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se však přednostně využití těchto zemin před jejich uložením na skládku.

Problematika možného ovlivnění krajiny je dále podrobně řešena v kapitole D. I. 8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce předkládané dokumentace EIA.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

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)

V této kapitole jsou environmentální charakteristiky popsány v těchto podkapitolách:

- C. 1. 1. Struktura a ráz krajiny
- C. 1. 2. Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry
- C. 1. 3. Významné krajinné prvky (VKP)
- C. 1. 4. Územní systém ekologické stability
- C. 1. 5. Zvláště chráněná území, památné stromy
- C. 1. 6. Přírodní parky
- C. 1. 7. NATURA 2000
- C. 1. 8. Zvláště chráněné druhy
- C. 1. 9. Horninové prostředí a přírodní zdroje
- C. 1. 10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu
- C. 1. 11. Území hustě zalidněná, obyvatelstvo
- C. 1. 12. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území
- C. 1. 13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Jednotlivé kapitoly obsahují podrobné informace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek, tato kapitola obsahuje požadované údaje.

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 dokumentaci jsou v této kapitole charakteristiky současného stavu životního prostředí popsány v těchto podkapitolách:

- C. 2. 1. O vzduší
- C. 2. 2. Voda
- C. 2. 3. Půda
- C. 2. 4. Biologická rozmanitost
- C. 2. 5. Klima
- C. 2. 6. Stávající akustická situace
- C. 2. 7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví
- C. 2. 8. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek

Jednotlivé kapitoly obsahují podrobné informace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem a jednotlivé složky životního prostředí jsou dostatečně popsány.

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

Z vyhodnocení počáteční akustické situace hluku z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích, které bylo provedeno v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) je zřejmé, že v zájmovém území je překročen příslušný hygienický limit v některých bodech (úsecích)

Podle dat ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen pouze imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Dle informačního Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) není přímo v místě vedení trasy navrhovaného záměru registrováno žádné kontaminované místo. V širším a blízkém okolí se pak nachází lokality, které jsou vedeny v Systému evidence kontaminovaných míst.

Podle údajů z informačního severu České geologické služby předmětný záměr nezasahuje ani se nenachází v blízkém okolí dobývacího prostorů (těžených, netěžených). Trasa předmětného záměru prochází v km cca 27,780–39,870 chráněným ložiskovým územím Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000. V tomto ložiskovém území se nachází také MÚK Brodce (EXIT 33) a MÚK Bezděčín (EXIT 39) varianta č. 1 a částečně také varianta č. 2 této MÚK.

Záměr prochází výhradním ložiskem Mělnická pánev – ID 3075300 se zemním plynem a černým uhlím, které nebylo doposud netěženo, a to cca v km předmětného záměru cca 28,730–32,600 a cca km 33,660–37,900. Velmi okrajově do uvedeného výhradního ložiska zasahuje severozápadní okraj MÚK Brodce (EXIT 33) cca v km 32,870. Trasa záměru nezasahuje ani se v jejím blízkém okolí nenachází žádné poddolované území ani stará důlní díla. Záměr prochází v km cca 43,370–43,860 sesuvem č. 21 - svahovou nestabilitou přírodního původu, která je z hlediska aktivity dočasně uklidněná. Dále pak trasa záměru zasahuje v km přibližně 43,420–43,920 do sesuvu ID 7747, který je z hlediska aktivity stabilizovaný. Jiné svahové pohyby, sesuvy či nestability se v území předmětného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí.

Hlavní trasa záměru cca v km 6,570–6,910 okrajově zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje stupně 2b, jedná se o vodní zdroj Svémyslice vrt HV 2. Dále se záměr modernizace D10 hranicí předpokládaného záměru dotýká ochranného pásma vodní zdroje Káraný (podzemní zdroj), a to v km cca 11,340–31,620. Konkrétně záměr prochází přímo ochranným pásmem v km přibližně 21,810–26,220 a 28,910–29,680. V těchto km budou dotčeny stupně 2a, 2b i 1 ochranného pásma vodního zdroje Káraný. V ostatních km (km 11,340–21,810 a km 26,220–28,910 a km 29,680–31,620) se pak předmětný záměr okrajově dotýká tohoto ochranného pásma vodního zdroje, či do něj okrajově zasahuje. Dále se pak záměr nachází v blízkosti OPVZ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, podzemní zdroj, resp. v těsné blízkosti se nachází MÚK Stará Boleslav (sjezdová větev ve směru Mladá Boleslav – Praha) v km 14,000–14,750 vlevo.

Z hlediska fauny a flóry byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin ve smyslu přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území.

Do přírodních biotopů záměr zasahuje zcela okrajově.

Trasa dálnice D10 v km přibližně 41,270–41,660 zasáhne hranicí předpokládaných záborů předmětné stavby okrajově do ochranného pásma přírodní památky Chlum u Nepřevázky v šíři cca 1,5–4 m. Samotná přírodní památka bude od této hranice vzdálena nejbližší 25 m (km 41,630).

Dále se v území nachází řada prvků ÚSES a VKP dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V předmětném území se nachází také řada registrovaných VKP podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přímou v trase záměru se nenachází žádný registrovaný VKP.

Trasa modernizované dálnice D10 v úseku EXIT 3 – EXIT 46 se nachází mimo lokality soustavy NATURA 2000, tj. evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek

D. Komplexní charakteristika a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

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

Vlivy na zdraví obyvatel

Podrobné posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví ve spojitosti s realizací posuzovaného záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 je provedeno v rámci samostatné studie, která tvoří přílohu č. 4 dokumentace EIA.

Hluk

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) zpracovaných pro stávající stav a pro stav v roce 2030 bez realizace záměru a pro stav v roce 2030 s realizací posuzovaného záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 s realizací protihlukových opatření a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Výhledový stav v roce 2030 je vzhledem k modelovým výsledkům ve výhledovém roce 2053 dostatečně reprezentativní pro posouzení vlivů na veřejné zdraví. Ve výhledovém roce 2053 nedojde posuzovaným záměrem k významným změnám v akustické situaci oproti roku 2030, změny v hladinách ekvivalentních hladin akustického tlaku jsou v desetinách decibelů, což jsou hodnoty, u nichž nelze předpokládat zvýšení negativních zdravotních účinků hluku. V souladu s členěním variant v akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) jsou v rámci hodnocení zdravotního rizika hluku uvažovány následující varianty:

- STAV 1 – stav s realizací protihlukových opatření, realizací provozu dopravy na odpočívce Čtyři kameny, realizací MÚK U Čtyř kamenů ve variantě č. 2b a MÚK Bezděčín ve variantě č. 2.
- STAV 2 – stav s realizací protihlukových opatření, realizací provozu dopravy na odpočívce Čtyři kameny, realizací MÚK U Čtyř kamenů ve variantě č. 2b a MÚK Bezděčín ve variantě č. 1.

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. Plánovaný záměr, D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46, bude mít za následek výrazné snížení rizika silného obtěžování hlukem z dopravy i významné snížení rizika silného rušení spánku.

V denní době v současném stavu a ve stavu v roce 2030 bez záměru se 19 objektů nachází v oblastech silného obtěžování hlukem z dopravy, u obyvatel může být pocíťovaná zhoršená komunikace řeči a lze předpokládat i zvýšené riziko ischemické choroby srdeční. Realizací záměru ve STAVU 1 s PHO dojde k nepatrnému zvýšení hluku o 0,1 až 0,4 dB v pěti výpočetních bodech, v ostatních bodech dojde naopak k mírnému až významnému snížení hluku z dopravy o 0,1 až 10,7 dB. Téměř stejná akustická situace nastane i realizací STAVU 2.

V noční době byly u všech posuzovaných objektů zjištěny v současném stavu a ve stavu v roce 2030 bez realizace záměru hladiny akustického tlaku vyšší než prahová hodnota L_n 42 dB pro subjektivně udávané rušení spánku hlukem.

Ve stávajícím stavu a v r. 2030 bez záměru může být hluk z dopravy pro obyvatele 4 objektů: V4 (Zápy, Kralovická 237), V5 (Stará Boleslav, Plk. Bilíka 1440), V6 (Stará Boleslav J. Mařáka 886) a V24b (Mladá Boleslav, stavba na parcele č. 1107/30) příčinou obtěžování, rušením spánku s možným zvýšeným užíváním sedativ a může souviset i se zhoršenou náladou a sníženou výkonností následující den. Po realizaci záměru ve STAVU 1 dojde v těchto bodech k výraznému snížení hluku o 7,1 až 10,8 dB a lze očekávat snížení obtěžujících účinků dopravního hluku. V ostatních bodech dojde realizací záměru k mírnému až významnému snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku o 0,2 až 7,3 dB. V pěti výpočetních bodech (V1, V8, V9, V13 a V26) je nepatrný nárůst hladin hluku o 0,1 až 0,3 dB. Téměř stejná akustická situace nastane i realizací STAVU 2.

V případě realizace záměru klesne procento výrazně obtěžovaných obyvatel z provozu silniční dopravy na dálnici D10 z max. 27 % na max. 11 %, resp. 12 % a procento pravděpodobně vysoce rušených obyvatel ve spánku klesne z max. 15 % na max. 7 %.

Mezi jednotlivými variantami (stavy 1 a 2) záměru není z hlediska vlivu na veřejné zdraví zásadní rozdíl.

Z hlediska kvantitativní charakterizace rizika v oblasti obtěžování hlukem a subjektivního rušení spánku hlukem je mezi stávajícím stavem a jednotlivými variantami záměru v celkovém souhrnu významný pozitivní rozdíl.

V případě realizace záměru klesne procento výrazně obtěžovaných obyvatel z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích z max. 27 % na max. 14 %, resp. 15 % a procento pravděpodobně vysoce rušených obyvatel ve spánku klesne z max. 15 % na max. 10 %, resp. 8 %.

Mezi jednotlivými variantami (stavy 1, 2) záměru není z hlediska vlivu na veřejné zdraví zásadní rozdíl.

Z hlediska kvantitativní charakterizace rizika v oblasti obtěžování hlukem a subjektivního rušení spánku hlukem je mezi stávajícím stavem a variantami záměru v celkovém souhrnu významný pozitivní rozdíl.

Vzhledem k vypočteným hodnotám ekvivalentní hladiny akustického tlaku na přivaděčích je možné očekávat po modernizaci posuzovaného záměru a po realizaci kompenzačních opatření, že nedojde k nárůstu ekvivalentní hladiny akustického tlaku a nelze předpokládat ani zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných a rušených hlukem ve spánku.

Ovzduší

Hodnocení vlivu imisních koncentrací látek z plánovaného záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 bylo provedeno na základě výpočtu imisních koncentrací uvedených v Rozptylové studii (příloha č. 3 dokumentace EIA). Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele v okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy v současném stavu a v roce 2030 a 2053 ve stavu po realizaci záměru: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu. Rizika byla hodnocena podle standardních metodik WHO a Evropské komise.

Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář, to znamená, že vypočtené nejvyšší příspěvky imisí byly použity pro vyhodnocení zdravotních rizik obyvatel celého zájmového území.

Na základě provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} záměru budou mít pro obyvatele nejbližšího okolí zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo. Z hlediska zdravotních rizik suspendovaných částic lze hodnotit jako příznivější variantu č. 1 MÚK Bezděčín (EXIT 39). Mezi oběma variantami MÚK U Čtyř kamenů není z hlediska zdravotních rizik suspendovaných částic rozdíl.

Stávající průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO₂. Z hlediska zdravotních rizik expozice NO₂ není ve variantách 2a, 2b MÚK U Čtyř kamenů významný rozdíl. V severovýchodním segmentu se varianta 1 MÚK Bezděčín jeví oproti variantě 2 příznivěji.

Vypočtené imisní příspěvky osmihodinových koncentrací CO po realizaci záměru budou nízké a nelze očekávat významné riziko toxických účinků. Nelze předpokládat, že by příspěvky pro 8hodinovou koncentraci CO na úrovni jednotek až desítky mikrogramů mohly představovat zdravotní riziko oxidu uhelnatého pro obyvatele v posuzovaném území.

Imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 µg/m³ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou nevýznamné a neovlivní přijatelnou úroveň karcinogenního rizika. Individuální karcinogenní riziko pro posuzovanou lokalitu je cca 5 až 7 případů na 1 milion obyvatel a pohybuje se ve společensky přijatelném rozmezí několika případů na milion až 100

tisíc obyvatel za 70 let. Z hlediska zdravotních rizik benzenu nejsou mezi posuzovanými variantami 2a, 2b MÚK U Čtyř kamenů ani mezi variantami 1 a 2 MÚK Bezděčín významné rozdíly a nelze upřednostnit žádnou z variant.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že příspěvky benzo(a)pyrenu po realizaci záměru jsou o řád až dva řády nižší než hodnoty současného imisního pozadí a nezmění tedy současnou míru zatížení a nebudou příčinou zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění celoživotně exponovaných obyvatel. Individuální karcinogenní riziko je pro posuzovanou situaci dáno pozadím, tj. cca 8 až 14 případů na 100 000 obyvatel. Imisní pozadí benzo(a)pyrenu nepřekračuje státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Příspěvky benzo(a)pyrenu po realizaci záměru v žádném z posuzovaných stavů nebudou představovat zvýšení zdravotního rizika pro obyvatele lokality. Porovnáním výsledků zdravotních rizik pro obě posuzované varianty (12a, 2b) MÚK U Čtyř kamenů nelze z hlediska výsledků hodnocení zdravotních rizik souvisejících s benzo(a)pyrenu upřednostnit žádnou z variant. Porovnáním výsledků zdravotních rizik pro dvě varianty MUK Bezděčín (EXIT 39) se jeví nepatrně příznivěji varianta č. 2.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Závěr

Pozitivním sociálním a ekonomickým vlivem záměru bude mj. zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu na daném úseku dálnice D10.

Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací záměru nedojde k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví.

V období výstavby nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel. Je třeba vhodně organizovat stavební práce tak, aby tento vliv byl minimalizován.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku s hodnocením v zásadě souhlasí.

D.1.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší

Hodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3 dokumentace EIA.

Provedeno bylo posouzení příspěvků k imisní zátěži ve stávajícím stavu, ve výhledovém roce 2030 (stav bez záměru, stav se záměrem) a v roce 2053 (stav bez záměru a stav se záměrem). Dále bylo provedeno vyhodnocení vlivu fáze výstavby předmětného záměru na kvalitu ovzduší.

Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší je provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných prachových částic PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Jedná se o nejvhodnější imisní charakteristiky pro popis vlivu stavby na kvalitu ovzduší s ohledem na platné imisní limity. Vyhodnocení vlivu stavebních prací záměru bylo provedeno pro 26 referenčních výpočtových bodů.

Fáze provozu

Pro účely jak grafických výstupů, tak také částečně i textového hodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo řešené území rozděleno na dva segmenty, a to na jihozápadní segment a severovýchodní segment.

Variantně bylo provedeno vyhodnocení pro dvě MÚK, a to:

- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů – varianta 2a a 2b (jihozápadní segment)
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín – varianta 1 a 2 (severovýchodní segment)

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu

Z provedených modelových výpočtů pro stávající stav i pro oba výhledové výchozí stavy (rok 2030 a 2053) a z porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že lze očekávat plnění imisních limitů pro téměř všechny sledované imisní charakteristiky, v případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu nelze vyloučit překračování imisního limitu již vzhledem k úrovni imisního pozadí a lokálně bylo vypočteno i překročení denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀. Z prostého součtu pětiletých průměrů a vypočtených příspěvků nelze zcela vyloučit lokální překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, avšak vzhledem ke skutečnosti, že stávající příspěvek automobilové dopravy je již v pětiletých průměrech zahrnut, je výskyt nadlimitních koncentrací ve výpočtové oblasti málo pravděpodobný.

Obecně byl vypočten nárůst koncentrací podél samotné komunikace a dále pak v širším okolí MÚK Bezděčín v blízkosti Mladé Boleslavi. Lokálně byl vypočten i pokles koncentrací, a to zejména v okolí MÚK Bezděčín (vlivem převedení dopravy mezi komunikacemi v této oblasti) a dále také podél některých navazujících úseků v okolí této MÚK.

Kompenzační opatření ke snížení vlivu provozu záměru na kvalitu ovzduší

V dokumentaci je provedeno posouzení nutnosti aplikace kompenzačních opatření podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů ve vztahu k hodnocenému záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“.

Jak vyplývá z § 11, odst. 1, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vydává Ministerstvo životního prostředí závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let (dále jen „pozemní komunikace“).

Hodnocený záměr naplňuje podmínku výše uvedené intenzity dopravy ve výhledovém období, a navíc prochází zastavěným územím několika obcí,

Pro účely předmětného záměru byla proto zpracována studie Kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (příloha č. 11 dokumentace EIA), ve které je proveden nástin možného rozsahu výsadeb dřevin ve vztahu k množství emisí produkovaných provozem záměru v řešeném území, přičemž hodnocení je provedeno ve vztahu k produkci emisí suspendovaných částic frakcí PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu.

Z hlediska znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat při splnění navrhovaných opatření (kap. B. I. 6 a D. IV.) významné riziko pro životní prostředí v daném území. Za účelem kompenzace emisí suspendovaných částic frakcí PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu produkovaných záměrem byly navrženy výsadby zeleně.

Vlivy na klima

V rámci porovnání vlivů záměru na klimatický systém byla provedena bilance emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy na dálnici D10. Pro stanovení emisí z automobilové dopravy byla použita metodika Evropské investiční banky „EIB Project Carbon Footprint Methodologies“. Výpočty jsou provedeny pro tzv. CO₂ ekvivalent, jehož hodnota zahrnuje kromě oxidu uhličitého i další látky přispívající ke skleníkovému efektu – oxid dusnatý (N₂O) a metan (CH₄).

Vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako neutrální až mírně negativní, což je dáno zejména produkcí emisí skleníkových plynů, která je hodnocena jako mírná. Ve vztahu k adaptačním opatřením a specifickým cílům má projekt vztah převážně neutrální, s mírnými odchylkami.

Vlastní vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změn klimatu na záměr vychází z metodických doporučení Ministerstva životního prostředí a Ministerstva dopravy a je založeno na principu identifikace rizik a jejich bodového ohodnocení z hlediska pravděpodobnosti výskytu a závažnosti dopadu. Samostatně je posouzena problematika emisí skleníkových plynů, neboť jejich bilance má potenciální dopady na všechny typy rizik spojených se změnou klimatu.

Výpočet emisí skleníkových plynů byl zpracován pro časové horizonty r. 2030 a 2053, a to pro vlastní trasu dálnice D10 vč. variantně řešených mimoúrovňových křižovatek. Z výpočtu vyplývá, že realizací záměru dojde v rámci hodnoceného úseku dálnice D10 k nárůstu emisí cca o 9–12 kt/rok (podle roku a kombinace variant). V emisní bilanci je však zahrnuta pouze samotná dálnice D10. Při zohlednění poklesu intenzit dopravy, k němuž dojde vlivem zkapacitnění dálnice na některých úsecích silniční sítě v zájmovém území, lze očekávat nárůst emisí několikanásobně nižší. Tento nárůst je hodnocen jako mírný a akceptovatelný. Rozdíly mezi variantami jsou pak analogicky hodnoceny jako velmi mírné až zanedbatelné, pořadí variant je pro MÚK U Čtyř kamenů 2b – 2a, u MÚK Bezdčín je příznivější varianta 2 oproti variantě 1.

Kromě vlivu emisí skleníkových plynů bude modernizovaná/zkapacitněná komunikace působit rovněž na lokální klimatické jevy, a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, odstraněním zeleně, realizací vegetačních úprav atd. Rozšíření stávající komunikace bude představovat nárůst množství zpevněných ploch na úkor zeleně v blízkosti současné silnice, tato změna ve využití ploch mírně ovlivní mikroklima v bezprostředním okolí dálnice, a to např. ve smyslu ohřátí povrchu, v povrchovém odtoku dešťových vod apod. Uvedené efekty budou částečně zmírněny vegetačními výsadbami v bezprostředním okolí komunikace, vysazené dřeviny dokáží nárůst teploty vzduchu naopak omezit vlivem vyššího výparu. Závažnost popsanych vlivů bude, ve vztahu k současné situaci, velice nízká a ve vzdálenosti řádově jednotek metrů od dálničního tělesa již bude ovlivnění nerozpoznatelné. Potenciálně mírně vyšší riziko bylo vyhodnoceno v případě vlivu záměru na povodně s ohledem na rozšíření mostních objektů v záplavových územích přes řeku Labe, Jizeru a Klenici, kde by mohlo umístění nových pilířů mostu představovat určité zvětšení překážky při případném průchodu povodňové vlny. Pravděpodobnost vlivu je v tomto případě malá, avšak případná závažnost je vyšší ve srovnání s ostatními vlivy. Ve vztahu k eliminaci tohoto vlivu bude nezbytné vybudovat dostatečně kapacitní mostní objekty, příp. propustky.

Dále byla hodnocena zranitelnost projektu vůči působení faktorů, spojených se změnou klimatu. Z výsledků hodnocení vyplývá, že rizika pro záměr jsou hodnocena jako střední a prakticky ve všech případech lze rizika eliminovat či minimalizovat pomocí stavebně technických a provozních opatření. Současně je možné konstatovat, že v porovnání se současným stavem dálnice D10 směřuje záměr jejího zkapacitnění k snížení míry závažnosti dopadu uvedených jevů. Nejvýznamnější přínos je možné spatřovat v omezení vlivů extrémních teplot vzduchu na řidiče díky omezení kongescí. Z hlediska stavebně technického se pak jedná o větší odolnost konstrukce vůči povětrnostním vlivům a řešení odvodu dešťových vod.

Při porovnání variant navrhovaného uspořádání mimoúrovňových křižovatek U Čtyř kamenů (EXIT 17) a Bezdčín (EXIT 39) lze jako mírně příznivější ve vztahu ke klimatickým změnám hodnotit variantu 2b MÚK U Čtyř kamenů a variantu 2 MÚK Bezdčín.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

Jen upozornění – v dokumentaci je používáno historické označení IH_d a IH_k , které není uvedeno ani ve vysvětlivkách.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Pro předkládaný záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 bylo pro účely vyhodnocení akustické situace zpracováno Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., leden 2023), které tvoří přílohu č. 2 dokumentace EIA.

Vliv na hlukovou situaci

Fáze realizace záměru

Vzhledem k umístění stávající dálnice v blízkosti chráněných staveb, např. v obci Zápý ulice Královická, byly modelovány nejhluchnější stavební stroje, které budou používány v rámci přípravných prací, bez umístění protihlukové stěny, a byly sledovány vzdálenosti umístění stavebních strojů od chráněných staveb tak, aby při deklarovaném časovém nasazení strojů byl splněn hygienický limit hluku ze stavební činnosti 65 dB.

Fáze provozu záměru

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu provozu záměru na akustickou situaci u nejbližší chráněné zástavby a vyhodnocení hluku ze stavební činnosti při výstavbě. Byly hodnoceny následující stavy:

- Počáteční akustická situace 2020 (PAS)
- Fáze výstavby
- Výhled 2030 – bez modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46
- Výhled 2030 – s modernizací D10, EXIT 3 – EXIT 46

Ve výhledu se záměrem jsou výpočtově posuzovány dva variantní stavy modernizace D10 vzhledem k variantnímu technickému řešení MÚK U Čtyř kamenů a MÚK Bezděčín.

- Výhled 2053 – bez modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46
- Výhled 2053 – s modernizací D10, EXIT 3 – EXIT 46

Soubor protihlukových opatření v okolí dálnice D10 byl navržen s ohledem na splnění příslušného hygienického limitu, který byl stanoven v rámci prověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže v kapitole 3.3. Akustického posouzení.

Z vyhodnocení provedeného v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá nutná realizace kompenzačních opatření na komunikacích v širším okolí záměru, které přivádějí dopravu na dálnici D10. Možná kompenzační opatření včetně jejich rozsahu jsou uvedena v dokumentaci.

Součástí posuzované stavby modernizace D10 EXIT 3 – EXIT 46 je realizace nové odpočívky Čtyři kameny vpravo na dálnici v km 15,500 umístěné severovýchodně od obce Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Provoz odpočívky byl zahrnut do výpočtu provozu silniční dopravy na všech komunikacích a celkové akustické situace.

Na hluk z provozu veřejných parkovišť se vztahuje hygienický limit hluku, který je stanoven pro jejich příjezdovou, resp. odjezdovou pozemní komunikaci.

Z výsledků vyplývá, že z provozu silniční dopravy na posuzovaném úseku dálnice D10 EXIT 3 – EXIT 46 lze po realizaci modernizace a navrhovaných protihlukových opatření předpokládat dodržení příslušných hygienických limitů uvedených v Akustické posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) ve všech okolních výpočtových bodech.

Vliv z hlediska produkce vibrací

Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však byl navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru viz kapitola D. IV. předmětné dokumentace EIA.

Vlivy na světelné znečištění

Zdrojem světelného znečištění budou ve fázi provozu světlometry projíždějících automobilů po modernizovaném úseku D10. Míra světelného znečištění je závislá jak na samotném typu reflektoru (světlometry halogenové, xenonové, LED a nově i laserové), jejich seřízení apod., tak i na možnostech šíření světelného znečištění do okolí. Částečné odstínění šíření světelného znečištění do okolního prostředí může být zajištěno např. realizovanými protihlukovými stěnami, vegetačními úpravami tělesa komunikace, nebo dále či samotným faktem, že bude komunikace vedena v některých úsecích v zářezu.

Světelné zdroje ve fázi provozu lze očekávat nově na odpočívce Čtyři kameny vpravo v km 15,500. Dále je možné předpokládat osvětlení části úseku dálnice D10 – Mladá Boleslav, kde se osvětlení nachází již v současném stavu.

V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení komunikace, osvětlení odpočívky, příp. osvětlení staveniště), bude důsledně postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření, či záření ionizujícího.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody, jehož součástí je i posouzení, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí nedosažení dobrého stavu vod do budoucna ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES). Studie je samostatnou přílohou č. 9 dokumentace EIA.

Fáze realizace záměru

Předpokládá se, že zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno dovážením vody k provozním účelům v cisternách

Fáze provozu záměru

Významné ovlivnění vodních toků, vodních nádrží a podzemních vod v období provozu se nepředpokládá.

Pro monitoring kvality je u povrchových vod v profilech na Ostrovském potoce, Svémyslické svodnici, Zalužanské svodnici, Dobrovce, Labi, Jizeře a Klenici navržena vstupní analýza před zahájením stavby a následně po jejím ukončení.

Záměr znamená mírný dopad do hydrogeologických poměrů v území, vzhledem k situování stavby nad stávající hladinou podzemní vody, hlubinného založení pilířů v rámci rozšíření mostních objektů. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy. Vlastní realizace rozšíření mostních objektů a eventuální čerpání, nebo odvod vod během stavebních prací neovlivní své okolí ve smyslu trvalého ohrožení místního přirozeného hydrogeologického režimu s případnými trvalými dopady na stávající jímané zdroje podzemních vod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.5. Vlivy na půdu

Plochy záborů vychází z technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021).

V současném stavu jsou zpevněné plochy dálnice D10 a MÚK v předmětném úseku vyčísleny o celkové rozloze 1 261 659 m². Předpokládaná plocha trvalého záboru (nad rámec stávající bilance zpevněných ploch dálnice D10) v souvislosti s modernizací dálnice D10 vč. invariantně řešených MÚK, avšak bez variantně řešených MÚK (U Čtyř kamenů a MÚK Bezděčín) a ploch nové odpočívky vně hranice vymezeného předpokládaného záboru stavby modernizované dálnice D10 je 1 633 464 m².

Navrhovaný záměr si vyžádá v rámci úseku předmětné trasy dálnice D10 a invariantně řešených MÚK zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (ploch PUPFL) o výměře 136 151 m² trvalého záboru.

V navazujících stupních projektové dokumentace dojde ke zpřesnění hranice záborů stavby, která je pro účely aktuálního posouzení v rámci procesu EIA stanovena ve větším rozsahu, a to na straně bezpečnosti (uváděný zábor uvažován jako zábor trvalý). V konečném důsledku lze v dalším stupni projektových příprav na základě zpracovaného podrobného Záborového elaborátu stavby očekávat celkový pokles rozsahu záborů stavby vč. záborů PUPFL.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

Dle evidence informačního serveru České geologické služby se v trase plánovaného modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46 nenachází dobývací prostory (těžených i netěžených).

V území předmětného záměru v km 27,780–39,870 se nachází chráněné ložiskové území Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000. V uvedeném chráněném ložiskovém území se nachází také MÚK Brodce a MÚK Bezděčín varianta 1 a částečně také varianta 2 této MÚK. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu dopravní infrastruktury ve veřejném zájmu, a jde o zkapacitnění úseku EXIT 3 – EXIT 46 již stávající komunikace D10, které je v souladu s rozvojem osy OS3 dle PÚR ČR, tak nelze předpokládat případné ztížení nebo znemožnění případného budoucího využití ložiska. Přesto je však třeba postupovat dle § 18 a § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů a dle rozhodnutí OBÚ Kladno č.j. 1493/90/460.2/Ha/St z 26. 11. 1990. Jiná chráněná ložisková území se v předmětném

území posuzovaného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí. Významný negativní vliv záměru na chráněná ložisková území se nepředpokládá.

Trasou předmětného záměru prochází v km cca 28,730–32,600 a cca 33,660–37,900 výhradní ložisko Mělnická pánev – ID 3075300, která obsahuje zemní plyn a černé uhlí. Uvedené ložisko nebylo doposud těženo. Do výhradního ložiska okrajově zasahuje v km 32,870 severozápadní okraj MÚK Brodce (EXIT 33). Jiná ložiska a zdroje nerostných surovin (vyhrazená či nevyhrazená) se v trase předmětného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Vlivy na faunu

Pro předmětný záměr bylo zpracováno Hodnocení vlivů zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody (dále jen „Hodnocení“), které je součástí přílohy č. 5 dokumentace EIA. Aktuální komplexní přírodovědný průzkum byl z hlediska fauny zaměřen zejména na zjištění výskytu jednotlivých taxonů a posouzení vhodnosti území pro život a rozmnožování živočichů, zahrnující pohyby a migraci živočichů v území.

V rámci komplexních průzkumů provedených pro účely Hodnocení (příloha č. 5 dokumentace EIA) a dalších dříve provedených průzkumů byly zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. Vliv na jednotlivé významné, a zvláště chráněné druhy živočichů dle přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které byly v zájmovém území předmětného záměru zaznamenány, je uveden v dokumentaci.

Z důvodu nálezu zvláště chráněných druhů živočichů s vazbou na dotčené území, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopů, dotčení druhu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o udělení výjimek ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů stanovených § 50, odst. 1 a 2, zákona č. 114/1992 Sb., dle § 56 odst. 1 cit. zákona.

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie, ve které bylo zhodnoceno technické řešení záměru (na základě aktuální technické prověřovací studie) a aktuální stav dotčeného území. Rámcová migrační studie tvoří samostatnou přílohu č. 6 dokumentace EIA.

Součástí dokumentace je vyhodnocení stávajících migračních objektů.

V rámci současné D10 lze vymezit jeden zásadní úsek (km 17,5–18,5), kde zcela chybí migrační objekt a ten není součástí předmětného záměru. V rámci Hodnocení i Rámcové migrační studie bylo konstatováno, že jeho realizace je nutná a rozhodující pro umožnění migrace v předmětných částech území a D10 jako celku. Jedná se o migrační objekt kolem km 18,0 nejlépe ve formě podchodu nebo nadchodu, pro zajištění migrace v rámci stávajícího lesního celku, zahrnujícího nadregionální biokoridor a biotop savců lesních ekosystémů.

Vlivy na flóru

Pro předmětný záměr bylo zpracováno Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění a dle § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb. v platném znění, a které je součástí přílohy č. 5 dokumentace EIA.

Převážná část řešeného území je tvořena biotopy silně ovlivněnými nebo vytvořenými člověkem.

V zájmovém území a nejbližším okolí byly zjištěny celkem tři druhy chráněné zákonem podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., a to jeden v kategorii silně ohrožený druh a dva v kategorii ohrožený druh.

Z důvodu zásahu do ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů rostlin bude v následujících fázích projektových příprav podána žádost o udělení výjimek ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin stanovených § 49, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., a to dle § 56 odst. 1 cit. zákona.

Lesní porosty

Navrhovaný záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 si vyžádá zábor lesních pozemků (ploch PUPFL) o předpokládané výměře trvalého záboru modernizované dálnice D10 včetně invariantně řešených MÚK 136 151 m². MÚK U Čtyř kamenů si ve variantě č. 2a navíc vyžádá zábor PUPFL o výměře 23 058 m², varianta č. 2b si navíc vyžádá zábor PUPFL o výměře 10 242 m². Dále pak variantně řešená MÚK Bezděčín si ve variantě č. 1 vyžádá zábor PUPFL o výměře 2 425 m², varianta č. 2 této MÚK se nevyžádá žádný zábor ploch PUPFL. Realizace nové odpočívky Čtyři kameny si navíc vyžádá zábor PUPFL o výměře 27 220 m².

V navazujících stupních projektových příprav dojde ke zpřesnění hranice záborů stavby, které byly pro účely procesu EIA stanoveny na straně bezpečnosti a jsou nyní uvažovány jako záborů trvalé. Na základě zpracování Záborového elaborátu stavby v dalším stupni projektových příprav lze očekávat celkový pokles rozsahu záborů stavby, včetně záborů PUPFL. Dojde i k rozdělení záborů pozemků na trvalý a dočasný zábor.

Záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 je navržen tak, aby v co nejmenší možné míře a nezbytně nutném rozsahu zasáhl do lesních porostů. Záboru části lesních porostů se však v daném území vyhnout nelze. Rozsah ovlivnění lesních porostů odpovídá kapacitě a rozsahu záměru. Při respektování veškerých ochranných opatření v kapitole D. IV. lze ovlivnění lesních porostů předmětným záměrem hodnotit jako akceptovatelné, nebude představovat významný negativní vliv.

Dřeviny rostoucí mimo les

Pro posouzení střetu navrhovaného záměru s dřevinami rostoucími mimo les byl zpracován dendrologický průzkum, který tvoří samostatnou přílohu č. 8 dokumentace EIA. Průzkum byl zaměřen na výčet a popis dendrologických lokalit a zhodnocení dendrometrických veličin a kvality porostů ve vymezeném území předpokládaného záboru stavby.

V dalších projektových fázích příprav záměru dojde k upřesnění dotčení mimolesní zeleně ve vztahu k vyvolaným potřebám záměru modernizace D10 v úseku EXIT 3 – EXIT 46.

Kompenzací za kácení dřevin rostoucích mimo les budou navrženy sadové úpravy záměru, se kterými předmětný záměr počítá, případně pak i další náhradní výsadby uložené v rámci povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v dalším stupni projektových příprav záměru.

I přes to, že zásah do dřevin rostoucích mimo les bude v souvislosti s realizací záměru poměrně významný, lze jej při zohlednění navržených opatření v kapitole D. IV. hodnotit jako akceptovatelný, nebude představovat významný negativní vliv.

Vegetační úpravy

V rámci Technické studie (Valbek, spol. s r.o., září 2019) (aktualizace 2021) byl uveden hrubý odhad ploch pro vegetační úpravy, který činí 300 000 m², z toho se předpokládá 10 % pro možné využití pro sadové úpravy.

Podrobný návrh vegetačních/sadových úprav nově vzniklých ploch a ploch dočasného záboru předmětného záměru bude vycházet z doporučení uvedených v kapitole B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA a bude upřesněn v následujících stupních projektových příprav.

Vlivy na ekosystémy

Převážná část řešeného území je tvořena biotopy silně ovlivněnými nebo vytvořenými člověkem.

Z hlediska dotčení ekosystémů nebude vliv předmětného záměru významný, neboť nikde v území nedojde k dotčení větší plochy (biotopu, stanoviště) či větší populace některého z druhů. Vždy se jedná o zásah dotýkající se poměrově menší plochy a současně biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí záměru.

Vlivy na biologickou rozmanitost

Dotčené území záměrem představuje především stávající těleso dálnice D10, s minimální biologickou rozmanitostí. Naopak četné okrajové úseky tělesa dálnice již zahrnují pestrou mozaiku biotopů, zejména rozvolněných porostů dřevin a travních ploch.

Ovlivnění biodiverzity ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců je minimalizováno řadou navržených opatření.

Významný negativní vliv záměru na biologickou rozmanitost v řešeném území se nepředpokládá.

Závěr

Záměr zasahuje do některých přírodě blízkých lokalit, kde se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě zvláště chráněných druhů rostlin, u kterých se předpokládá ovlivnění předmětným záměrem (např. v podobě zásahu do biotopu), bude v následujících fázích projektové dokumentace podána žádost o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Předpokládá se, že stavba zasáhne i do biotopů a jedinců některých zvláště chráněných druhů živočichů, k čemuž bude potřeba zažádat o udělení výjimky z těchto zásahů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Záměr si vyžádá kácení mimolesní zeleně a zasáhne i do lesních porostů. Rozsah ovlivnění lesních porostů i mimolesní zeleně odpovídá však kapacitě a rozsahu záměru.

Významný negativní vliv záměru na ekosystémy či biologickou rozmanitost v řešeném území se nepředpokládá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku k hodnocení nemá připomínky.

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

Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

V zájmovém území posuzované stavby D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 se nachází několik prvků ÚSES dle odst. 1a § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které budou v souvislosti s posuzovaným záměrem dotčeny. Zmíněná křížení s prvky ÚSES musí být řešena tak, aby byla funkčnost a provázanost těchto prvků v maximálně možné míře zachována či podpořena.

Z hlediska vlivu na ÚSES je předmětný záměr akceptovatelný a v případě dodržení navržených opatření uvedených v dokumentaci nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy na významné krajinné prvky (VKP)

V rámci předmětného území byly jako významné krajinné prvky (VKP) identifikovány dle § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nivy vodních toků a lesní porosty.

Registrované VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nebudou předmětným záměrem dotčeny. Nejbližší registrovaný významný krajinný prvek je VKP 131 – Lipka, která se nachází v km cca 20,320–20,780 ve vzdálenosti 40–105 m jihovýchodně od předmětného záměru.

V případě lesů/lesních porostů jsou vlivy lokálně negativní, neboť dojde ke kácení dřevin v rámci záboru stavby na plochách PUPFL. Nikde ale není zásah vnímán výrazně negativně, neboť jsou dotčeny pouze okrajové části lesních porostů v rámci rozšíření stávající komunikace bez výraznějších vlivů na navazující porosty jako celky. Podobně lze nahlížet na zásahy v rámci nivy vodních toků, zásahy jsou lokálně negativní a týkají se výhradně kácení dřevin v rámci krátkých úseků niv vodních toků. Vzhledem k výše uvedenému nelze předpokládat významné negativní ovlivnění těchto VKP.

Vlivy na zvláště chráněná území, přírodní parky a památné stromy

Zvláště chráněná území

Navrhovaný záměr se nedotkne žádných velkoplošně zvláště chráněných území. Z hlediska maloplošně zvláště chráněných území je nutno upozornit na blízkost přírodní památky Chlum u Nepřevázky.

Konkrétně se přírodní památka, resp. ochranné pásmo přírodní památky nachází cca 10 m východně od hrany stávající dálnice D10 v km přibližně 41,270–41,660 hlavní trasy komunikace D10, resp. ochranné pásmo této přírodní památky zasahuje za okraj vymezeného záboru plánované modernizace D10 (v míře cca 1,5–4 m). Samotná přírodní památka bude od této hranice záboru vzdálena nejbližší 25 m (km 41,630).

Je reálné očekávat možné zásahy do okraje ochranného pásma přírodní památky související především s realizací záměru. Zásah bude nutné koordinovat s biologickým dozorem a Krajským úřadem Středočeského kraje. V rámci okraje ochranného pásma nehrozí výraznější negativní vliv na území přírodní památky ani na ochranné pásmo samotné, naopak případnou disturbanci lze využít v podpoře sukcesních stádií cílových biotopů a podpory řady druhů. V dalším stupni projektových příprav záměru bude nezbytné se v daném místě zaměřit na vhodný návrh vegetačních úprav ve vztahu k dané přírodní památce. Dále bude nezbytné v daném úseku stavby v rámci zpracování podrobných Zásad organizace výstavby v dalším stupni projektových příprav zvolit vhodný způsob realizace stavby, kterým budou omezeny negativní zásahy do okrajové části ochranného pásma přírodní památky pouze na zcela nezbytné zásahy. S ohledem na uvedená opatření nebude představovat případný zásah do okraje ochranného pásma přírodní památky významný negativní vliv.

Přírodní parky

Dle Národního geoportálu INSPIRE záměr přímo nezasahuje do přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vhodné je upozornit, že se předmětný záměr nachází v blízkosti přírodního parku Chlum (v km cca 41,300–41,650), přibližně 10–15 m od vymezeného záboru pro stavbu modernizace dálnice D10.

Dle informací z jiného zdroje, konkrétně od AOPK (gis.nature.cz), je hranice přírodního parku Chlum posunuta oproti hranici vymezené dle Národního geoportálu INSPIRE přibližně o 20 m blíže směrem k dálnici D10. V tomto případě zasahuje hranice předpokládaných záborů předmětné stavby modernizované dálnice D10 přibližně 3 m pásmem do tohoto přírodního parku. Zásah rozšířeného tělesa dálnice do této okrajové hranice přírodního parku se nepředpokládá.

Památné stromy

Vlivem navrhovaného záměru nedojde k dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na soustavu NATURA 2000

Trasa záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 se nachází mimo lokality soustavy NATURA 2000, tj. evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO).

Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 od navrhovaného záměru je EVL CZ0210109 Chlum u Nepřevázky, která se nachází cca 80 m od předmětného záměru (přibližně v km trasy 41,500–41,600). Předmětem ochrany této evropsky významné lokality jsou polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*) (6210); bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*) (6410); dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (9170).

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje (Odboru životního prostředí a zemědělství) ze dne 3. 8. 2020 (č. j. 097356/2020/KUSK) dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu je součástí posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2020) - samostatná příloha č. 7 dokumentace EIA.

Zásadní dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Realizací záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 dojde k zásahu do hmotného majetku především v souvislosti s rozšířením tělesa dálnice D10. Vzhledem k tomu, že předmětný záměr je vymezen koridorem stávající trasy dálnice vč. křížení a MÚK, nepředpokládají se významné úpravy okolních komunikací. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK, rozšíření stávajících mostních objektů, případně demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými.

Rozšíření dálnice D10 na šestipruhové uspořádání si v řešení úseku vyžádá demolici čtyř obytných domů v části Kbel města Benátky nad Jizerou. Konkrétně se jedná o budovy v části Kbel č. p. 22, č. p. 113 a č. p. 131 v důsledku rozšíření tělesa komunikace a budovu č. p. 13 v části Kbel v důsledku rozšíření mostní estakády.

V rámci úpravy MÚK Benátky nad Jizerou (EXIT 27) (cca km 27,280) na okružním napojení všech větví bude třeba respektovat umístění výklenkové kaple, která se nachází v těsné blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou, resp. u stávající silnice II/272, případně řešit její přemístění. Konkrétně se jedná o barokní kapli z poloviny 18. století, resp. nemovitou kulturní památku (rejst. č. ÚSKP 37103/2-1482).

Dle státního archeologického seznamu ČR prochází trasa předmětného záměru v převážné většině územím kategorie UAN III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Předmětný záměr dále na několika místech prochází, nebo se přibližuje území s archeologickými nálezy kategorie UAN I a UAN II. Jedná se o území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů (UAN I) a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují, pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51–100 % (UAN II).

Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek. Rozsah demolic bude zpřesněn v další přípravě záměru.

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

Fáze výstavby

Možná rizika pro veřejné zdraví v souvislosti s fází výstavby záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ plynou především z produkce emisí znečišťujících látek do ovzduší, případně hlukem ze staveniště a obslužné staveništní dopravy. Tyto faktory jsou podrobně popsány v Akustickém posouzení a Rozptylové studii – fáze výstavby (příloha č. 2 a 3 dokumentace EIA).

Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který bude následně schválen vodoprávním orgánem.

Předmětný záměr bude zasahovat do záplavového území těchto toků: Labe, Jizera a Klenice. Přečhod stavby přes vodní toky je ve většině případů řešen přemostěním, případně propustky. Vzhledem k tomu bude vypracován povodňový plán stavby dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a dle TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Fáze provozu

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd. Tato rizika jsou spojená především s dopravními nehodami na dotčené komunikaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

V této kapitole jsou shrnuty a komentovány vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Na základě závěrů této kapitoly vztažených k jednotlivým složkám životního prostředí lze konstatovat, že vlivem realizace záměru nedojde k překročení hranice ekologické únosnosti území ani k negativní změně poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení. Nepředpokládá se ani vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.

Pro fázi realizace i provozu záměru je konstatováno, že nepříznivé přeshraniční vlivy není třeba, vzhledem ke geografickému umístění záměru a jeho charakteru, zvažovat.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací,

pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (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

Jako součást záměru je v dokumentaci uvedeno 37 opatření pro fázi přípravy záměru, 55 opatření pro fázi realizace záměru a 3 opatření pro fázi provozu záměru.

Dále v kapitole D.IV dokumentace je uvedeno 25 opatření pro fázi přípravy záměru, 24 opatření pro fázi realizace záměru a 6 opatření pro fázi provozu záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola je použita jako podklad při zpracování návrhu stanoviska v kapitole VII. tohoto posudku. Výčet konkrétních opatření s komentářem zpracovatele posudku k jednotlivým opatřením je uveden dále v kapitole IV. tohoto posudku. Opatření jsou zpracovatelem posudku doplněna, příp. pozměněna. Některá opatření vyplývají z platné legislativy, jsou již součástí záměru nebo jsou obecného charakteru a nebyla převzata do návrhu stanoviska.

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

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro jednotlivé složky životního prostředí. V oborech, v nichž normované limity neexistují, je předpokládaný dopad zhodnocen slovně.

Hodnocení vlivu dopadů záměru bylo provedeno na základě:

- aktuálně zpracované dokumentace EIA a vypracovaných odborných studií (viz seznam samostatných příloh dokumentace EIA),
- podkladů dodaných investorem, resp. projektantem stavby, terénního průzkumu,
- územně plánovacích dokumentů a podkladů,
- mapových podkladů,
- jednání s dotčenými orgány a organizacemi.

Dále jsou v dokumentaci uvedeny použité metody prognózování

Seznam podkladů mimo odborných studií zpracovaných v rámci dokumentace je uveden v části H. Přílohy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

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

Dokumentace EIA o vlivu záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 na životní prostředí a veřejné zdraví byla zpracována na základě Technické studie D10 Modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021). Hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví tedy odpovídá stupni projektových příprav, resp. podrobnosti projektu.

V době zpracování dokumentace EIA nebyl znám dodavatel stavby a zásady organizace výstavby budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesněny. Přesnost modelového hodnocení fáze výstavby záměru je úměrná podrobnosti vstupních informací o fázi výstavby záměru. Akustické posouzení a Rozptylová studie tedy hodnotí ty vlivy, které lze již v současné době a na základě stávajících předpokladů (stávající podrobnosti plánované etapizace výstavby) postihnout a pro tyto skutečnosti uvádí ochranná opatření. Zásady organizace výstavby budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesněny.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Je potřeba zdůraznit, že dokumentace je zpracována na základě Technické studie „D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46“ (Valbek, spol. s r.o., 09/2019, aktualizace k 09/2021).

E. Porovnání variant řešení záměru

Z hlediska technického řešení jsou předloženy k posouzení dílčí variantní technická řešení dvou mimoúrovňových křižovatek, a to konkrétně MÚK U Čtyř kamenů (EXIT17) a MÚK Bezděčín (EXIT 39). Níže je pak v textu uvedeno vyhodnocení jednotlivých variant technického řešení mimoúrovňových křižovatek, včetně pořadí těchto variant ve vztahu k vlivům na jednotlivé složky životního prostředí.

V průběhu posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nevyšly důvody k předložení dalších variant řešení záměru.

Všechny předložené dílčí varianty MÚK jsou z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí ani v jedné z posuzovaných dílčích variant návrhu MÚK.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

F. Závěr

Dokumentace EIA záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 byla zpracována dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vychází ze zpracované Technické studie záměru „D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46“ (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace k září 2021).

Z provedených posouzení uvedených v kapitolách D. I. 1. až D. I. 9. dokumentace EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí a že záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 bude z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí za předpokladu dodržení navržených opatření akceptovatelný.

V důsledku výstavby a provozu záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Posuzovaný záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 lze při respektování navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí včetně navržených kompenzačních opatření doporučit k realizaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s tímto závěrem.

G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

V této kapitole jsou shrnuty údaje o záměru (název, umístění, kapacita) a o jeho vlivech na obyvatelstvo a veřejné zdraví, na ovzduší a klima, na hlukovou situaci, o vlivech z produkce vibrací, o vlivech na povrchové a podzemní vody, na zemědělský půdní fond, na pozemky určené k plnění funkce lesa, na přírodní zdroje, na biologickou rozmanitost, na územní systém ekologické stability, na soustavu Natura 2000, na zvláště chráněná území, na přírodní parky, na významné krajinné prvky, na památné stromy, na krajinu a její ekologické funkce, na hmotný majetek a kulturní dědictví a na produkci a nakládání s odpady.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Tato kapitola má sloužit široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru a o hlavních vlivech na životní prostředí a obyvatele základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Z tohoto hlediska kapitola obsahuje potřebné údaje.

Pokud má zpracovatel posudku k údajům v této kapitole nějaké připomínky, uvedl je již v textu výše při hodnocení příslušných kapitol.

H. Přílohy

Na str. 6 dokumentace je uveden následující výčet příloh dokumentace

- Příloha č. 1 Dopravní model a dopravně-inženýrské posouzení D10 Praha – Kosmonosy a D11 Jirny – Poděbrady (AFRY CZ s.r.o., září 2021)
- Příloha č. 2 Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., leden 2023)
- Příloha č. 3 Rozptylová studie (CENEST, s. r. o., leden 2023)
- Příloha č. 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžičková, únor 2023)
- Příloha č. 5 Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (Mgr. Radim Kočvara, únor 2023)

- Příloha č. 6 Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, únor 2023)
- Příloha č. 7 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb. (EKOLA group, spol. s r.o., leden 2023)
- Příloha č. 8 Dendrologický průzkum lokality (Mgr. Radim Kočvara, únor 2023)
- Příloha č. 9 Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (NORTHGEO – RNDr. Jirí Starý, únor 2023)
- Příloha č. 10 Vlivy na klima (CENEST, s. r. o., prosinec 2021, leden 2023)
- Příloha č. 11 Kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (CENEST, s. r. o., leden 2023)
- Příloha č. 12 Vyhodnocení mostních objektů – D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září/2019, aktualizace 09/2021)
- Příloha č. 13 Výkresová část
- Výkres č. 1 Celková situace (1 : 50 000)
 - Výkres č. 2 MÚK Brandýs nad Labem (1 : 5 000)
 - Výkres č. 3 MÚK Stará Boleslav (1 : 5 000)
 - Výkres č. 4a MÚK U Čtyř kamenů – varianta č. 2a (1 : 5 000)
 - Výkres č. 4b MÚK U Čtyř kamenů – varianta č. 2b (1 : 5 000)
 - Výkres č. 5 MÚK Tuřice (1 : 5 000)
 - Výkres č. 6 MÚK Benátky nad Jizerou (1 : 5 000)
 - Výkres č. 7 MÚK Brodce (1 : 5 000)
 - Výkres č. 8a MÚK Bezděčín – varianta č. 1 (1 : 5 000)
 - Výkres č. 8b MÚK Bezděčín – varianta č. 2 (1 : 5 000)
 - Výkres č. 9 MÚK Mladá Boleslav (1 : 5 000)
 - Výkres č. 10 Příčné řezy (1 : 200)
 - Výkres č. 11 Odpočívka Čtyři Kameny vpravo, km 15,500 (1 : 1 000)
- Příloha č. 14 Mapová část
- Mapa č. 1 Ochrana přírody a krajiny (1 : 30 000)
 - Mapa č. 2 Přehled prvků ÚSES (1 : 25 000)
 - Mapa č. 3 Ochrana vod (1 : 75 000)
 - Mapa č. 4 Horninové prostředí a přírodní zdroje (1 : 85 000)
 - Mapa č. 5 Variantní řešení záměru (1 : 120 000)
 - Mapa č. 6 Lesní porosty (1 : 5 000, 1 : 7 500)
- Příloha č. 15 Fotodokumentace stavby

V Části PŘÍLOHY jsou uvedeny následující přílohy:

1. Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Městský úřad Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, Odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče

Magistrát města Mladá Boleslav, Odbor stavební a rozvoje města

2. Stanovisko k vlivům záměru na území soustavy Natura 2000

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů má být v části H dokumentace uvedeno vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, dále např. přílohy mapové, obrazové a grafické, stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny, referenční seznam použitých zdrojů, datum zpracování dokumentace, kontakty na zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace a podpis zpracovatele dokumentace.

Tato kapitola obsahuje vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Přílohy mapové, obrazové a grafické - jejich seznam je uveden na str. 6 dokumentace

Seznam osob, které se podílely na zpracování dokumentace na str. 2 dokumentace – se týká je pracovníků fm. EKOLA group, spol. s r.o. – nejsou uvedeni externí spolupracovníci, příp. firmy.

Přílohy, které představují odborné studie, resp. jejich závěry, jsou komentovány v předcházejících kapitolách.

Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za akceptovatelnou a zpracovanou dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - na hlukovou situaci, na půdu, na floru, faunu a ekosystémy, na vody a na ovzduší (v etapě výstavby a provozu). Mimo jiné byla zpracována hluková studie (pro provoz a pro výstavbu), biologické hodnocení, hydrogeologické posouzení a rozptylová studie. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

Je zcela zřejmé, že zpracovatel dokumentace danou problematiku zná a dobře se v ní orientuje. Drobné připomínky zpracovatele posudku vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací. Některé formální chyby v dokumentaci jsou vysvětlitelné. Odborné studie jsou zpracované na odpovídající profesionální úrovni.

II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl předložen pouze v jedné základní variantě jak umístění, tak technického řešení.

Z hlediska technického řešení jsou posuzována dílčí variantní technická řešení dvou mimoúrovňových křižovatek, a to konkrétně MÚK U Čtyř kamenů (EXIT17) a MÚK Bezděčín (EXIT 39). Níže je pak v textu uvedeno vyhodnocení jednotlivých variant technického řešení mimoúrovňových křižovatek, včetně pořadí těchto variant ve vztahu k vlivům na jednotlivé složky životního prostředí.

V průběhu posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nevyvstaly důvody k předložení dalších variant řešení záměru.

Všechny předložené dílčí varianty MÚK jsou z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude

představovat významné zhoršení životního prostředí ani v jedné z posuzovaných dílčích variant návrhu MÚK.

II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice. Nepříznivé přeshraniční vlivy jsou vyloučeny i v dokumentaci v kapitole D.III.

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

Záměr představuje zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví (EXIT 3 – EXIT 46) na směrově rozdělené šestipruhovém uspořádání v návrhové kategorii D 33,5/130 či její období, a to ze stávajícího uspořádání mezi Prahou a Brandýsem nad Labem realizovaném v kategorii R 26,5/120 a mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví v kategorii R 24,5/120.

Začátek předmětného úseku navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v km 4,450 (směr Mladá Boleslav – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Mladá Boleslav) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy (záměr „Přestavba MÚK Kosmonosy“), přesněji v km 45,785 (směr Praha – Mladá Boleslav) a km 45,599 (směr Mladá Boleslav – Praha).

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. U směrového vedení lze předpokládat ojediněle mírné úpravy oproti stávajícímu stavu, a to s ohledem na dodržení návrhových parametrů modernizované dálnice.

Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK v předmětné úseku (celkem 8 MÚK), rozšíření stávajících mostních objektů, případně demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými.

Z hlediska technického řešení jsou v rámci záměru navržena dílčí variantní technická řešení dvou mimoúrovňových křižovatek. Jedná se o MÚK U Čtyř kamenů (EXIT 17), která je navrhována ve variantě č. 2a a 2b. Dále pak se jedná o MÚK Bezděčín, která je navrhována ve variantě č. 1 a 2 (popis viz dále).

Součástí záměru je nová odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,500, která je dimenzována na 14 stání pro těžká nákladní vozidla, 3 stání pro karavany, 4 stání pro autobusy a 24 stání pro osobní automobily.

V souvislosti s modernizací dálnice D10 je dále uvažováno s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. jejím odsunutím do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde k případné revitalizaci. U stávající odpočívky Čtyři kameny v km 17,500 se počítá s její revitalizací.

U oboustranné odpočívky Brodce (km 35,200 a km 35,500) bude v dalším stupni projektových příprav prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu čerpacích stanic a revitalizaci odpočívky Brodce.

Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů. Součástí stavby budou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby a realizace protihlukových opatření.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

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

V této kapitole jsou sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a k jejich monitorování, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci v kapitole D.IV.
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly požadovány na veřejném jednání a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Součást záměru

V souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 jsou základní opatření (viz závěrečná část kapitoly B. I. 6. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů) projednána s oznamovatelem a projektantem záměru a jsou chápána jako opatření, která jsou součástí záměru a s jejichž plněním se v projektu počítá. Tato opatření budou při přípravě projektu, realizaci i provozu plněna:

Fáze projektových příprav

Obecná opatření

- V rámci dalších stupňů projektových příprav (DSP) budou zpracovány zásady organizace výstavby, jejichž součástí bude podrobný harmonogram výstavby.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- V dalších stupních projektových příprav bude zpracován havarijní plán stavby podle § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Náležitosti havarijního plánu budou v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- V dalších stupních projektových příprav bude zpracován povodňový plán dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, neboť stavba se dotýká záplavových území toků.
- V dalších stupních projektových příprav (DÚR) bude zpracován hydrogeologický průzkum a budou provedeny vsakovací zkoušky pro účely návrhu vsakování v rozsahu a dle parametrů uvedených ČSN 759010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“.
- Vsakovací prvky budou navrženy v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby tak, aby mírné zvýšení hladiny podzemní vody v blízkém okolí těchto zařízení při srážkách nemělo negativní vlivy na okolní stavby či jímací objekty.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) budou způsob a podmínky vypouštění dešťových vod projednány s místně příslušným vodoprávním úřadem a správcem toku.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu k umožnění realizace předmětného záměru v prostoru ochranného pásma vodního zdroje 1. a 2. stupně ochrany.

- Úpravy a zásahy do toků budou v dalším stupni projektových příprav (DÚR) projednány s jejich správcí a s příslušným vodoprávním úřadem.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude zpracován podrobný dendrologický průzkum pro povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.
- Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavebních činností.
- S ohledem na snížení negativního vlivu stavby na krajinný ráz a začlenění trasy do předmětné krajiny s ohledem na migraci živočichů je nutno v rámci celé trasy posuzovaného záměru dodržovat parametry sadebního materiálu vycházející z TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace a především dodatku 1 k TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace. Při výsadbách je nutné respektovat také TKP 13 – Vegetační úpravy.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) budou v rámci sadových úprav a ozelenění trasy je v první řadě upřednostňovat vysazování původních dřevin, nebo dřevin vázaných na danou lokalitu. Při plánování rozmístění liniových prvků zeleně je nutno brát ohled především na zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény, a současně ve funkční návaznosti na migrační objekty.
- Při návrhu vegetačních úprav nebude (mimo specifická a lokální opatření) navrhováno plošné osazení dřevinami, ale pouze skupinové (druhy přirozené skladby), část ploch bude ponechána přirozené sukcesii a část výsadeb realizována také v podobě křovin.
- Na náspech komunikace (mimo specifická a lokální opatření) bude při návrhu vegetačních úprav v dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) navrženo osazení mozaikou křovin a jednotlivých dřevin do pokryvnosti 30 %, a to se zahrnutím autochtonních druhů, ve výsledku bude preferováno otevřené luční a bezlesé prostředí i jako náhrada za převažující dotčené biotopy.
- S předpokládanými zásadními pozitivními dopady na biodiverzitu by bylo možno vnímat opatření v rámci dotčených lesních porostů i v souvislosti s výsadbami dřevin. Zavádění v území vzácných či maloplošně se vyskytujících ale autochtonních druhů dřevin jako dub zimní, jilm vaz, původní ovocné dřeviny – především staré odrůdy jako hrušně, jabloně, třešně, zejména v rámci migračních prvků a doplňujících výsadeb.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) budou při návrhu sadových úprav a ozelenění trasy protihlukové stěny související se záměrem na místech, kde je to vhodné a účelné, doplňovány popínavými rostlinami pro omezení jejich vizuálního bariérového efektu.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) bude brán ohled na estetické řešení detailů stavby. Tam, kde je to možné, je doporučeno volit přírodní charakter doprovodných prvků.
- V rámci sadových úprav bude u MÚK navrhovány keřové výsadby na svazích náspů a zářezů křižovatek a výsadby keřů a stromů v jednotlivých okách a trojúhelnících křižovatek. Výsadby budou vždy prováděny tak, aby byly splněny rozhledové poměry, požadavky na manipulační plochy a aby nedocházelo k zastínování svislých dopravních značek a dopravních zařízení, ohrožování funkce odvodňovacích zařízení, nadzemních a podzemních vedení a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) bude při návrhu podrobného řešení překládaných vodních toků zachována diverzita hloubky a proudu. Nebudou budována široká mělká koryta s uniformním prouděním, naopak je vhodné realizovat model širší bermy (i do jisté míry opevněná např. kamenným záhozem břehů) a užší přírodní kynety. Takto vzniknou v okolí vodoteče i potřebné pásy souše, využitelné pro migraci suchozemských živočichů (mimo jiné obojživelníci, savci). Opevnění kynety dna, opevnění břehů a celkové úpravy

podélného profilu koryta toků bude v dalším stupni projektových příprav (DÚR, DSP) navrženo tak, aby odpovídaly revitalizačním cílům, tj. podmínky v upraveném korytě budou přizpůsobeny přírodě blízkému stavu. Obecně se jedná o preferenci hrubých kamenných záhozů při opevnění dna místo kamenné rovnániny, s cílem vytvoření vysoké úkrytové kapacity pro ochranu ryb před piscifágními predátory; vkládání dřevěných výhonů a dnových prahů; zachování co největšího množství autochtonní doprovodné dřevinné zeleně, případně osazení nově formovaných břehů vzrostlými jedinci dřevin příslušného výškového stupně.

- Na násypy, do zářezů a do podmostí mimo záplavová území vodních toků tam, kde je to z pohledu bezpečnosti provozu možné budou umístěny biotopové prvky nestavebního charakteru – hromady kamenů, mrtvé dřevo.
- Při návrhu protihlukových stěn, případně objektů s velkými průhlednými plochami, nebudou použity průhledné anebo lesklé plochy (viz ustanovení §5a z. č. 114/1992 Sb. – ochrana volně žijících ptáků). Alternativou je použití neprůhledných materiálů, případně mléčně zabarveného skla. Použití siluet dravců je nefunkční a nevhodné. Jediným efektivním řešením je dodatečné polepení nebezpečných ploch svislými pruhy hustě vedle sebe (min. 2 cm pruhy 10 cm od sebe, alternativně 1 cm co 5 cm).

Opatření na ochranu půd

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany ZPF k odnětí pozemků zemědělského půdního fondu.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude nezbytné získat souhlas příslušného orgánu ochrany PUPFL k odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- Umístění stavby je podmíněno souhlasem orgánu státní správy lesů, a to i u pozemků 50 m od okraje lesa (ochranné pásmo), viz § 14 odst. 2 lesního zákona.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude zpracován návrh plánu rekultivace ploch dočasných záborů ZPF a PUPFL, který bude předložen ke schválení příslušnému orgánu ochrany ZPF, resp. PUPFL.
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude na základě pedologického průzkumu stanovena mocnost skrývky kulturních vrstev půdy a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin.
- Mocnost skrývky kulturních vrstev půdy a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin bude stanovena na základě pedologického průzkumu, který bude realizován v dalších stupních projektové dokumentace (DÚR).
- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) bude proveden podrobný geotechnický průzkum, ve kterém budou v případě potřeby stanovena podrobná opatření pro realizaci předmětného záměru a bezpečné založení stavby, i s ohledem na vymezená sesuvná území v km 43,370–43,860 a v km 43,420–43,920.
- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) bude při zpodrobnění návrhu zemního tělesa za účelem zamezení půdní eroze postupováno v souladu s platnými TP 53 Protierozní opatření na svazích pozemních komunikací.

Opatření na ochranu před hlukem

- V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) budou respektována protihluková opatření v rozsahu vyplývajícím z Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA).
- V navazujících stupních projektové dokumentace (DSP) bude aktualizováno posouzení hluku ze stavební činnosti.

Opatření vůči změnám klimatu

- Z pohledu adaptačních opatření vůči změnám klimatu budou v rámci přípravy projektu zohledněny technologie a kvalita materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby. Použité stavební materiály by měly být odolné vůči vysokým teplotám, jakož i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu.
- Návrh vodohospodářského řešení bude zohledňovat dostatečně kapacitní odvod dešťových vod i s případným budoucím nárůstem výskytu a intenzity extrémních srážek.
- Ve vhodné vzdálenosti podél silničního tělesa bude navržena výsadba dřevin tak, aby byly minimalizovány vlivy extrémních nárůstů teploty v letním období.
- Mostní objekty budou dimenzovány nad úroveň stoleté vody.

Další opatření

- V případě umístění světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh, bude důsledně postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020 a Jednoduchou osvětlovací příručkou (Doporučení pro šetrné moderní osvětlování) Ministerstva životního prostředí z dubna 2021.
- V dostatečném předstihu před zahájením výstavby bude uzavřena smlouva s oprávněnou archeologickou organizací. Ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bude následně proveden základní výzkum odbornou archeologickou organizací.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Obyvatelé dotčení výstavbou předmětného záměru budou předem seznámeni s harmonogramem výstavby. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.
- Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu je žádoucí, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.

Opatření na ochranu ovzduší

- Pro etapu výstavby byla formulována následující doporučení, která budou zohledněna v Zásadách organizace výstavby (ZOV) a která směřují k minimalizaci vlivů na ovzduší:
- Na staveništi budou využity nesilniční pojízdné stroje splňující minimálně hodnoty emisních limitů pro mimosilniční diesellové motory na úrovni stage III A podle emisních standardů pro mimosilniční stroje (Directive 2004/26/EC) a nákladní automobily splňující minimálně emisní limit EURO IV.
- V lokalitách, kde bylo identifikováno potenciální riziko překročení emisního limitu 24hodinových koncentrací PM₁₀ – tzn. v lokalitách, kde se dálnice D10 v úseku EXIT 3 – EXIT 46 významněji přibližuje k zástavbě, budou aplikována opatření pro stavební činnosti v kontaktu se zastavěným územím sídel a v území s překročením limitů PM₁₀ a PM_{2,5}.
- Při nakládce a vykládce sypkých materiálů budou minimalizovány spádové výšky.
- Při zemních pracích nebude odkrýván celý povrch najednou, ale budou zemní práce prováděny postupně v závislosti na postupu rozšíření komunikace.
- Rovinné plochy určené k následným vegetačním úpravám budou osázeny co nejdříve po dokončení prací. Svažité plochy (svahy) určené k následným vegetačním úpravám budou co nejprve opatřeny hydroosevem a následně budou osázeny.
- Plochy rozšiřované komunikace budou zhutněny.

- V průběhu celé výstavby bude prováděno důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, instalovány budou čistící systém nebo budou zavedeny postupy čištění vozidel.
- Odkryté suché plochy budou zvlhčovány (skrápěny), a to v době déletrvajících sucha nebo při větrném počasí.
- Automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm, budou zaplachtovány.
- Volnoběhy nákladních automobilů a strojů budou redukovány na minimum.
- Technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi budou kontrolovány (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- V místech výraznějšího přiblížení k zástavbě s rizikem překročení limitu 24hodinových koncentrací PM₁₀, (Brandýs nad Labem – křížení s ul. Královická; Stará Boleslav – za křížením s ul. Vestecká; lokalita Sobětuchy–Tuřice; Benátky nad Jizerou – za křížením s ul. Mladská, lokalita Kbel; Brodce – před křížením s ul. Dobrovická; lokalita zástavby Písková Lhota; lokalita zástavby Bezděčín) budou uplatněna následující dodatečná opatření, a to v případě déletrvajících sucha a při uvedeném objemu staveništní dopravy:
- Bude minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
- Deponie materiálu o zrnitosti menší než 8 mm budou zakryty, případně budou při větrném počasí a v době sucha skrápěny.
- Po nezpevněné ploše staveniště bude minimalizován pojezd nákladních vozidel, ideálně budou nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevněny.
- Zpevněné pojížděné plochy budou pravidelně čištěny, a to nejméně 1× denně. Čištění staveništních ploch a komunikací bude prováděno zásadně za mokra.
- Na staveništi bude omezena rychlost vozidel na 20 km.h⁻¹. Značení omezující rychlost bude umístěno u vjezdu na staveniště.
- Při rozrušování konstrukcí a řezání vozovky bude využíváno skrápění nebo odsávání. Při odsávání budou použity vaky na prach.
- V místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě bude pro dobu provádění zemních prací vybudována bariéra s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření budou minimálně jednou denně zaznamenávány do stavebního deníku klimatické podmínky, zejména údaje o rychlosti větru a teplotě.

Opatření na ochranu před hlukem

- Hlučné činnosti budou probíhat od 7:00 do 21:00 h.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu.
- Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, používat zvukově izolačních krytů příslušného stroje.
- Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnou motor.

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, budou po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích“ např. následovně:

- Ochrana kmenů: Kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby budou odděleny od stavebního prostoru souvislým oplocením, příp. v manipulačním prostoru stavební mechanizace bude zajištěno ochranné bednění – jednotlivé kmeny budou chráněny vypolštářovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.
- Ochrana koruny: V místech stavby nebo pohybu mechanizace budou překážející větve vyvázány vzhůru, případně budou použity podpěry nebo jiné zábrany.
- Ochrana kořenového prostoru: Kořenový prostor ochráněn při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost bude kladena na ochranu kořenových náběhů. Při změnách úrovně terénu v kořenovém prostoru budou provedena zvláštní technická opatření. Ponechaný kořenový prostor musí zůstat dostatečně velký. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny budou prováděny ručně, v případě poranění bude zajištěno odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním). V kořenových zónách nebudou umístovány skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů budou používány propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev bude prováděno šetrně ke kořenům.
- V průběhu stavby bude kompenzován stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací bude požadována odborná kontrola aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů, zálivka, přihnojení aj.).
- Kácení bude provedeno mimo vegetační období (1. 10. – 31. 3.).

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Při všech činnostech záměru bude důsledně dbáno na to, aby jakost podzemních vod nebyla znehodnocena havarijním únikem ropných látek ze stavebních strojů ve fázi výstavby záměru, zejména pak v blízkosti či přímo v prostoru ochranného pásma 1. či 2. stupně zdrojů podzemní vody jímacího území Káraný.
- Stavební činnost nesmí narušit hydrologický režim lokality a nesmí kontaminovat místní nádrže a vodoteče.
- Případné napadávký a znečištění bude z koryt vodních toků neprodleně odstraněno.
- Na staveništi nebude prováděna údržba stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
- Před výjezdem vozidel ze staveniště budou vozidla řádně očištěna.
- Mytí aut bude prováděno před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo bude prováděno na zpevněné ploše zařízení staveniště, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost bude věnována především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
- Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách budou instalovány úkapové vany k záchytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
- Materiál potřebný při výstavbě bude ukládán na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.

- V prostoru stavby nebudou skladovány pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutná manipulace s nimi bude omezena na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryta vodního toku.
- Na staveništi budou zajištěny vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou vodou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.
- Pro ochranu povrchových vod bude zamezeno odtoku splachů ze stavenišť. Odtékající vody budou svedeny do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.
- Případné přítoky podzemní vody do stavební jámy budou čerpány a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
- Během realizace vrtných prací pro pilotové základy bude staveniště zajištěno před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) tak, aby bylo zamezeno průniku povrchových vod do podzemního kolektoru.
- Zhotovitel stavby bude dodržovat zejména ustanovení uvedená v zákonu č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) a nařízení vlády č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod. Za účelem ochrany povrchových vod je nezbytné zabezpečit odtok splachů ze staveniště, např. svedením odtékající vody do provizorních sedimentačních jímek. S těmito vodami bude dále nakládáno dle platné legislativy.

Opatření na ochranu půd

- Bude věnována zvýšená pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru budou realizovány jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly způsobit znečištění půdního, resp. horninového prostředí.
- V případě úniku ropných látek budou neprodleně zahájeny sanační práce a s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Budou zajištěny důkladné skrývky orníční vrstvy a podorničí a jejich uložení na mezideponii. Nakládání se skrytou orníci bude důsledně realizováno podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- Svrchní kulturní vrstvy půdy, případně i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy budou skrývány odděleně, bude zajištěno jejich hospodárné využití nebo řádné uskladnění pro účely rekultivace anebo zajištěno jejich rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF.
- Po skrývce svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice), případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) zůstane deponováno na stavbě jen takové množství skrývky, které bude zpětně použito pro ohumusování ploch stavby.
- Přebytek ornice (svrchní kulturní vrstvy půdy) a případně hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin (podorničí) bude přednostně nabídnut hospodářcím organizacím nebo soukromým osobám v okolí stavby pro zemědělské využití, případně bude dále využito pro biologickou rekultivaci nebo pro zlepšení kvality okolních zemědělských pozemků.
- Poté, co zemědělské využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou předmětného záměru skončí, tj. účel i vynětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do zemědělského půdního fondu.
- Poté, co skončí dočasné využití lesních pozemků (PUPFL) v souvislosti s výstavbou záměru, tj. účel i odnětí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do PUPFL.

Další opatření

- Potřebné surovinové zdroje vhodné kvality budou lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.
- Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech a v zachytných vanách na určeném místě zařízení staveniště a budou odevzdávány k recyklaci oprávněné osobě. Nejpravděpodobněji však bude údržba techniky prováděna u specializované firmy mimo staveniště.
- Odpady vzniklé při realizaci stavby budou tříděny na jednotlivé druhy a předávány přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění.
- Všechny zemní práce budou dostatečně včas před jejich zahájením ohlášeny příslušnému orgánu památkové péče.

Fáze provozu

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Oplocení dálnice D10 bude realizováno v celé její délce.
- Ve vztahu k umístění reklamních zařízení v blízkosti plánované komunikace bude respektován § 31 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Veškeré dešťové odpadní vody vypouštěné do dotčených recipientů budou splňovat podmínky předepsané zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.
- Bude kladen důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů (vodné roztoky posypových solí).

Další opatření

- Odpady vzniklé při provozu záměru budou předávány oprávněné osobě k dalšímu využití nebo odstranění v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Navržená opatření v dokumentaci

Zpracovatel dokumentace v kapitole D.IV. uvádí následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (*proloženým písmem je uveden komentář zpracovatele posudku, pokud se jedná o opatření vyplývající z platné legislativy, opatření obecná nebo která jsou již součástí záměru, nejsou tato opatření v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015 převzata do podmínek v návrhu závazného stanoviska*):

Fáze projektové přípravy

Obecná opatření

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z návrhu monitoringu ŽP, který je součástí kapitoly D. IV. dokumentace EIA.

Převzato do návrhu závazného stanoviska formulací: V dalším stupni projektových příprav (DÚR) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z návrhu monitoringu ŽP, který je součástí dokumentace EIA.

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) zpracovat podrobné Zásady organizace výstavby (ZOV).

Převzato do návrhu závazného stanoviska jinou formulací

V další přípravě záměru zpracovat Zásady organizace výstavby (ZOV) pro jednotlivé etapy záměru

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) navrhnout pro účely zajištění migrační prostupnosti území v cca km 18,000 dálnice D10 migrační objekt pro živočichy kategorie A. Jako nejefektivnější se jeví realizace podchodu v nejnižší části (sníženině) lesního komplexu, nebo realizace nadchodu v uvedeném staničení. Parametry podchodu by měly být nejméně 7 m výška a 30 m šířka. V případě potřeby je možná úprava rozměrových parametrů, kdyby bylo z technických důvodů nutné snížení výšky, tato nesmí klesnout pod 5 m. Pak je ale nutno adekvátně navýšit šířku, v případě 5 m tedy na min. 40 m. Pro nadchod je považována za vhodnou šířka 40 m (minimum 30 m). Technické řešení realizovat s co největším odhlučněním konstrukce, s oboustrannými neprůsvitnými protihlukovými stěnami v úseku cca 50 m na obou stranách dálnice. Materiál protihlukových stěn nemusí mít parametry protihlukové clony pro ochranu veřejného zdraví ve smyslu ČSN EN 14388 „Zařízení pro snížení hluku silničního provozu – Specifikace,“ resp. TP 104 „Protihlukové clony pozemních komunikací“.

Převzato do návrhu závazného stanoviska jinou formulací

V další přípravě záměru prověřit reálnost návrhu pro účely zajištění migrační prostupnosti území v cca km 18,000, a dalších opatření – rozšíření podjezdu v lese před obcí Písková Lhota (objekt 10.023b.3) v km 35,614; v rámci propustku v km 45,720–45,740 (přítok Zalužanské vodoteče) suchou cestu

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) prověřit možnost rozšíření podjezdu v lese před obcí Písková Lhota (objekt 10.023b.3) v km 35,614 na parametry migračního objektu pro kategorii B, tzn. o min. výšce 5 m a min. šířce 20 m.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – viz předchozí bod

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) navrhnout v rámci propustku v km 45,720–45,740 (přítok Zalužanské vodoteče) suchou cestu pro zajištění migrační prostupnosti.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – viz předchozí bod

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) při návrhu venkovních světelných zdrojů respektovat, aby bylo osvětlení navrženo směrově tak, aby byly světelné emise do boku a vzhůru vyloučeny. Lze toho docílit speciálními světelnými zdroji, případně úpravou zdrojů stíněním seshora a ze stran. Vhodný by byl také časový režim osvětlení (v případě odpočívek), snižující jeho výkon během klidné části noci.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – dodržení platných legislativních předpisů

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) upřesnit návrh oplocení dálnice v celém úseku stavby s navázáním na mostní objekty. V případě, že vede komunikace v náspu nebo zářezu, je doporučeno navrhnout oplocení až na vrchol svahu. Totéž platí pro zářezy. Nutno věnovat pozornost riziku vzniku slepých cest, navrhnout navazující boční zábradlí jako plné neprůhledné o výšce min. 1,5 m, za účelem snížení negativních vlivů z osvětlení a hluku z dopravy. Boční stěny napojit na navazující naváděcí oplocení.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecné technické řešení

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) v rámci podrobného návrhu migračních profilů (detailní migrační studie) věnovat pozornost řešení detailů, které povedou k eliminaci rušivých vlivů provozu komunikace a zvýšení faktorů pohody – zejména doplňující vegetační úpravy, přírodě blízký charakter povrchu, protihlukové stěny, stínění osvětlení. Nutno vyvarovat se migračních překážek, terén navazovat na okolí bez výškových rozdílů. Povrch

pod migračními objekty navrhovat jako nezpevněný. Návrh všech propustků a mostních objektů na obou stranách komunikace plynule navázat na okolní terén.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) se zaměřit na vhodné výsadby k podpoře funkčnosti prvků ÚSES v km 7,390–7,415, km 23,540–26,615 a km 44,110–44,200.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – bude řešeno v DÚR

- Vodní toky a prostor vstupu a výstupu migračních objektů řešit bez migračních překážek, objekty v toku a překážky (prahy, pasy) nesmí vytvářet překážky vyšší než 10 cm.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) zpracovat podrobné Zásady organizace výstavby s vhodně navrženým způsobem realizace stavby ve vztahu k ochrannému pásmu přírodní památky Chlum u Nepřevázky, okrajové části přírodního parku Chlum a blízkosti EVL Chlum u Nepřevázky, resp. omezením negativních zásahů výstavby v této části území.

Převzato do návrhu závazného stanoviska jinou formulací

V ZOV řešit mimo jiné dostatečnou ochranu přírodní památky Chlum u Nepřevázky, okrajové části přírodního parku Chlum a blízkosti EVL Chlum u Nepřevázky, včetně návrhu konečných sadových/vegetačních úprav

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, DSP) při zpracování návrhu ozelenění stavby se zaměřit na vhodný návrh sadových/vegetačních úprav ve vztahu k přírodní památce Chlum u Nepřevázky a stejnojmenné EVL, vč. přírodního parku Chlum.

Nepřevzato do návrhu stanoviska – viz předchozí bod

Opatření na ochranu povrchových a podzemních vod

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR, resp. DSP) zpracovat hydrotechnické posouzení mostních objektů v místech záplavových území řek Labe, Jizery, a říčky Klenice, u kterých se předpokládá rozšíření či kompletní výměna – mostní objekty přes Labe u Brandýsa nad Labem 10-015..1 v km 11,204 a 10-015..2 v km 11,557; mostní objekty přes účelovou komunikaci za obcí Houšťka 10-015a.1 v km 12,105 a 10-015a.2 v km 12,157; mostní objekty přes potok u Staré Boleslavi 10-016..1 v km 12,915 a 10-016..2 v km 12,948; mostní objekty přes Jizeru u obce Tuřice 10-020..1 v km 21,895 a 10-020..2 v km 22,402; mostní objekty přes potok Klenice u Mladé Boleslavi 10-025d.1 v km 44,291 a 10-025d.2 v km 44,378.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro účely návrhu vsakování v rozsahu a dle parametrů uvedených ČSN 759010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“.

Převzato do návrhu závazného stanoviska formulací

V dalším stupni projektových příprav (DÚR) zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro účely návrhu vsakování a optimalizovat vodohospodářské řešení stavby

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) optimalizovat vodohospodářské řešení stavby na základě výsledků podrobného hydrogeologického průzkumu a vsakovacích zkoušek tak, aby byla u méně vodných toků (Ostrovský potok, Svémyslická svodnice, Zalužanská svodnice) minimalizována chloridová zátěž v souvislosti se zimní údržbou dálnice.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – viz předchozí bod

- Rozšíření dálnice D10 v místě křížení s vodovodním přivaděčem DN 1600 nadregionálního významu (cca km 10,000) v dalších stupních projektových příprav (DÚR) navrhnout tak, aby nebyla nutná přeložka uvedeného vodovodního řadu. Technické řešení záměru je nutné konzultovat s provozovatelem vodovodu (PVS a.s. a PVK a.s.) a s provozovatelem zdroje pitné vody Káraný (Vodárna Káraný a.s.).

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

- Technické řešení rozšíření stávajících mostních objektů a nových mostních objektů křižujících vodní toky v dalším stupni projektových příprav (DÚR) navrhnout tak, aby nedošlo ke zmenšení průtočného profilu dotčených vodních toků.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

- V rámci technického řešení v dalším stupni projektových příprav (DÚR) musí být minimalizovány zásahy do vodních toků Jizera a Klenice a nesmí mít negativní vliv na odtokové poměry.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

Opatření na ochranu půd a horninového prostředí

- V rámci dalších stupňů projektových příprav (DSP) bude nutné zpracovat geotechnický průzkum, ve kterém budou v případě potřeby stanovena podrobná opatření pro realizaci záměru a bezpečné založení stavby v místech evidovaných sesuvů (dočasně uklidněný sesuv v km 43,370–43,860, stabilizovaný sesuv v km 43,420–43,920). V rámci geotechnického průzkumu bude nutné dbát i na návrh zajištění stability svahů u všech lokalit s plánovaným rozšířením zářezů a násypů stávajícího tělesa D10.

Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska formulací:

V rámci dalších stupňů projektových příprav (DSP) zpracovat geotechnický průzkum, ve kterém budou v případě potřeby stanovena podrobná opatření pro realizaci záměru a bezpečné založení stavby v místech evidovaných sesuvů.

- V dalších stupních projektových příprav (DSP) bude nutné ve vztahu k danému záměru prověřit ekologickou zátěž území dotčeného záměrem v návaznosti na přítomnost šesti lokalit evidovaných v Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM), které zasahují do hranice předpokládaného záboru předmětné stavby, případně se nachází v těsné blízkosti od trasy předmětného záměru a navrhnout případná opatření/postupy pro fázi realizace záměru.

Jedná se o následující lokality: skládka TKO Předměřice nad Jizerou (ID: 34284001) v k. ú. Předměřice nad Jizerou; skládka TKO Předměřice nad Jizerou (ID: IND_16581/34284003) v k. ú. Předměřice nad Jizerou; skládka TKO U křížku (ID: 13428001) v k. ú. Předměřice nad Jizerou; skládka stavebního odpadu Bezděčín (ID: IND_16398/96579002) v k. ú. Bezděčín u Mladé Boleslavi; bývalý zemědělský areál Bezděčín (ID: IND_16404/96579001) v k. ú. Bezděčín u Mladé Boleslavi; areál základního závodu ŠKODA AUTO a.s. (ID: 9629900) v k. ú. Mladá Boleslav.

Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska formulací:

V dalších stupních projektových příprav (DSP) prověřit ekologickou zátěž území dotčeného záměrem v návaznosti na přítomnost šesti lokalit evidovaných v Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM),

Opatření na ochranu ovzduší

- V dalším stupni projektových příprav (DÚR) navrhnout výsadbu stromů k eliminaci emisí prachových částic (PM₁₀ a PM_{2,5}) a benzo[a]pyrenu produkovaných provozem záměru v řešeném území.

Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – jedná se o součást záměru

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) upřesnit v případě plánovaného využití dieselařegátů jako zdrojů elektrické energie v rámci zařízení stavenišť konkrétní typ použitých dieselařegátů. V souvislosti s upřesněním těchto informací prověřit tyto zdroje z hlediska možného vlivu na znečištění ovzduší.

Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – omezené použití dieselařegátů nemá významný vliv na kvalitu ovzduší

- V dalším stupni projektových příprav (DSP) při zpracování návrhu ozelenění stavby (sadových/vegetačních úprav) navrhnout nepravidelnou výsadbu stromů s podsadou hustého podrostu keřů v souladu s TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“.

Opatření na ochranu kulturních památek

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR, DSP) věnovat při návrhu podrobného technického řešení stavby pozornost vedení stavby v blízkosti kulturní nemovité památky výklenková kaple (ÚSKP–37103/2–1482), která se nachází v těsné blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou, resp. u stávající silnice II/272, za účelem respektování umístění kapličky. Případně bude potřeba řešit její přemístění.

Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno již v jiném bodě

- V dalších stupních projektových příprav (DÚR, DSP) věnovat při návrhu podrobného technického řešení stavby pozornost vedení stavby v blízkosti kulturní nemovité památky neoromantické vily na adrese Vestecská č. p. 880, Stará Boleslav (ÚSKP: 101142). Zábor stavby bude v daném území potřeba omezit na nezbytně nutný rozsah.

Zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska v jiném bodě.

Fáze výstavby

Obecná opatření

- Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 provádět monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku/vibrací a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektu monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z návrhu monitoringu uvedeného v kapitole D. IV. dokumentace EIA.

V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu.

Nezahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno již v jiném bodě. Nápravná opatření v případě významných negativních vlivů vyplývajících z legislativních předpisů.

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech mostů/propustků je doporučeno zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické řešení

- Při realizaci záměru v místech ochranných pásem vodních zdrojů musí být zajištěn odborný hydrogeologický dozor, který bude průběžně kontrolovat všechna ochranná opatření vyplývající z procesu EIA a požadavků vodoprávního úřadu v dalších stupních projektových příprav záměru, která zajistí náležitou ochranu vodních zdrojů.

Převzato do návrhu závazného stanoviska formulací:

Při realizaci záměru v místech ochranných pásem vodních zdrojů bude zajištěn odborný hydrogeologický dozor,

- Harmonogram realizace hloubení pilot pro rozšíření mostů přes Jizeru (cca km 22,350) a jejích přítoků či terénní práce v prostoru koryta řeky Jizery koordinovat s provozovateli jímacího území Káraný tak, aby mohli v dostatečném předstihu připravit náhradní zvýšení odběrů z jiných částí jímacího území Káraný pro zajištění plynulého zásobování hlavního města Praha a okolních obcí.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné organizační opatření

- Stavební práce v místě vodárenského pruhu (cca km 22,350) provádět šetrně s ohledem na přítomnost vodovodních řadů. Příjezd na stavbu nesmí být veden v podélném směru po vodárenském pruhu, pouze napříč s co nejmenším plošným zásahem staveništní dopravy do vodárenského pruhu. K přejezdu vozidel přes vodárenský pruh je nutné vyhradit pouze k tomu určený zpevněný kolmý zapanelovaný pruh dostatečné nosnosti.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické a organizační opatření

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- Po dobu realizace stavby bude stanoven biologický dozor, který bude svou činnost koordinovat se zástupci KÚ Středočeského kraje, případně ČIŽP.

Převzato do návrhu závazného stanoviska jinou formulací

Pro období před zahájením prací a pro jejich průběh a následnou péči stanovit odborně způsobilou osobu(y) (odborný biologický dozor), který bude po celou dobu zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

- Činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do porostů a půdní skryvky) je obecně doporučeno realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo 1. 4. až 31. 7.).

Plošné kácení dřevin bude realizováno v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.). V případě dodatečných zjištění lze realizovat jednotlivá kácení v době mimo 1. 4. až 31. 7. bez omezení (viz dále). V případě jednotlivého kácení v hnízdním období lze toto realizovat pouze při zajištění biologického dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením.

Prvotní zásahy do přírodních částí území (tj. plochy mimo polní kultury a mimo pravidelně kosené luční plochy) je doporučeno realizovat v období mimo 15. 3. až 15. 7. kalendářního roku.

Případné provádění stavby v období 15. 3. až 15. 7. je možné při zajištění odborně způsobilé osoby, která zajistí naplnění obecné ochrany, tj. monitoring a následnou ochranu průběhu hnízdění ptáků a výskytu živočichů, a s tím souvisejících transferů, případně omezování stavby (časové a prostorové v případě nutnosti, při absenci jiných zákonných řešení).

Přítomnost biologického dozoru, zajišťovaná odborně způsobilou osobou, je doporučena i v období zbývající části roku z důvodu monitoringu migrace a transferu živočichů.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se převážně o náplň biologického dozoru na stavbě

- Všechny propustky a mostní objekty na obou stranách komunikace plynule navázat na okolní terén. Je potřeba preferovat přirozený neupravený substrát navržené suché cesty, která musí být součástí propustku, včetně substrátu dna a břehů.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické opatření

- Vzhledem k zjištěnému výskytu ryb v tocích v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře MO ČRS o termínu prací, aby mohl být proveden odlov a transfer ryb do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře a osobě odborného dozoru.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické a organizační opatření

- Při stavebních zásazích v blízkosti vodních toků (mostní objekty, úpravy) postupovat tak, aby základové spáry byly hloubeny na sucho s odvedením vody obtokovým korytem (respektive dočasným zatrubněním). Účelem je eliminovat intenzitu zákalu vody a dobu jeho trvání. Každé takovéto činnosti bude předcházet průzkum dotčeného úseku vodního toku záchranný transfer, pokud bude do toku (vodního prostředí) zasahováno.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické a organizační opatření

- Koordinace stavby bude probíhat za účasti biologického dozoru, který bude odsouhlasovat místa deponií zeminy a pohybu vozidel s ohledem na přítomnost některých cenných biotopů a výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v blízkosti stavby.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o náplň biologického dozoru stavby

- Horninové a jiné na živiny chudé půdy ponechat obnažené (zejména zářezy, násypy), případně podobné prvky na náspech přímo vytvářet (pásky z kamení apod.). Neprovádět všude záměrně rekultivace typu převrstvení podobných výchozů zeminou. Nebude plošně prováděno ohumusování a osetí kulturními travními směsmi. Na prudších svazích upřednostňovat namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či přímo vytvářet pásky a terasy z kamení nebo zidky.

Převzato do návrhu závazného stanoviska formulací

Při konečných úpravách bezprostředního okolí záměru dávat přednost přírodě blízkým materiálům. Realizovat náhradu ze vykáčené dřeviny

- Realizovat různé drobné úkryty, ve formě kamenů, kmenů, pařezů apod. v blízkosti propustků a migračních objektů. Cílem je diverzifikovat povrch a poskytnout tak drobným živočichům úkryty, usnadnit jejich pohyb v rámci objektů. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, preferovat obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. šterkopískem).

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se opatření v rámci projektu stavby a zčásti o náplň biologického dozoru stavby

- Při provádění prací v korytech toků je nezbytné maximum úkonů provádět ze břehu – bez pojezdu mechanismů v korytě toku. Firma realizující práce v korytě musí přijmout taková opatření, která zamezí úniku pohonných hmot a stavebních hmot do vodního prostředí. Standardní podmínkou je trvalá přítomnost funkční záchytné stěny pod úsekem stavby.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se o obecně platné technické opatření

- Pro začlenění trasy a celkově celého záměru do okolní krajiny provádět zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře. Tím je především snaha zachovávat cenné porosty zeleně vázané na koridory vodotečí. Toto doporučení se vztahuje na rekultivaci území po provedení fáze výstavby. Zeleň, která bude v těchto plochách odstraněna, musí být v maximální možné míře nahrazena novými výsadbami tak, aby byl zachován liniový charakter zeleně podél vodních toků.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – řešeno v jiném bodě

- Při výkopech zeminy v místě výskytu invazních druhů postupovat tak, aby rostliny nebyly dále rozšiřovány (především oddenky, zeminou se semeny). Kontaminovaná zemina (včetně nadzemních částí rostlin) bude deponována na skládku anebo bude zemina použita ve stejném místě k zásypu. Pak je doporučena následná péče, jejímž cílem bude chemická likvidace. Doporučuje se tento druh v součinnosti s orgány ochrany přírody likvidovat dle tzv. Beskydského způsobu.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – opatření proti invazivním a ruderalním rostlinám je běžné opatření při obdobných stavbách

- V rámci následné údržby travnatých ploch preferovat kosení namísto mulčování, rovněž lze využít některé přirozené biologické prvky potlačující ruderalní druhy typu třtiny křovištní, a to cílený výsev např. kokrhele *Rhinanthus major*. Ten nejen snižuje náročnost kosení a objem biomasy, ale přispívá také ke zvýšení druhové diverzity lučních porostů.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – způsob údržby travnatých ploch bude řešen v provozním řádu komunikace

- V případě zásahů do lesních porostů a otevření porostního pláště realizovat již v průběhu stavby opatření na co nejdřívejší vytvoření krytu a uzavření okraje lesního porostu nejlépe vhodnou výsadbou pláště z autochtonních křovin, případně dřevin.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – bude řešeno v projektu ozelenění

- V rámci plánované odpočívky Čtyři kameny vpravo v k. ú. Otradovice (cca km 15,120–15,730) omezit vzhledem k exponovanosti tohoto území situování vysokých reklamních poutačů.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – umístění případných reklam bude řešeno v souladu s platnou legislativou

- Ve vztahu k ochrannému pásmu přírodní památky Chlum u Nepřevázky se zaměřit ve fázi výstavby na minimalizaci negativních zásahů stavební činnosti v této části území (např. minimalizovat pojezdy stavební mechanizace, nevytvářet deponie zeminy apod.).

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – ochrana přírodní památky Chlum u Nepřevázky bude řešena v ZOV

Opatření na ochranu před hlukem a na ochranu ovzduší

- V průběhu výstavby minimalizovat průjezdy mimostaveništní dopravy v intravilánu obcí Zeleneč, Svémyslice, Radonice, Horní Počernice, Mstětice, Jirny, Šestajovice, Nehvizdy.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – bude řešeno v ZOV pro jednotlivé etapy výstavby dle záměru

Opatření na ochranu kulturních památek

- V blízkosti kulturní památky výklenková kaple (ÚSKP–37103/2–1482) nacházející se v blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou (EXIT 27), resp. komunikace II/272 nezřizovat žádná zařízení staveniště a pohyb těžké stavební techniky v okolí kulturní památky omezit na minimum.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – ochrana kulturní památky výklenková kaple (ÚSKP–37103/2–1482) nacházející se v blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou (EXIT 27), resp. komunikace II/272 bude řešena v ZOV – zahrnuto v jiném bodě návrhu

- V blízkosti nemovité kulturní památky neoromantické vily na adrese Vestecká č. p. 880, Stará Boleslav (ÚSKP: 101142) nezřizovat žádná zařízení staveniště a pohyb těžké stavební techniky v okolí kulturní památky omezit na minimum.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – ochrana kulturní památky neoromantické vily na adrese Vestecká č. p. 880, Stará Boleslav (ÚSKP: 101142) bude řešena v ZOV – zahrnuto v jiném bodě návrhu

Fáze provozu

Obecná opatření

- Po uvedení stavby do provozu realizovat kontrolní monitoring hlavních složek životního prostředí (biomonitoring, monitoring půdy, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring hluku/vibrací a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu dle Projektů monitoringu životního prostředí, který bude vycházet z návrhu monitoringu uvedeného v kapitole D. IV. dokumentace EIA.

Monitoring hlavních složek životního prostředí za provozu záměru je součástí návrhu závazného stanoviska

- V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – nápravná opatření v případě významných negativních vlivů vyplývají z legislativních předpisů.

Opatření na ochranu ovzduší

- Během provozu pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se běžné opatření

Opatření na ochranu přírody a krajiny

- O veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 po dobu 5 let od jejich realizace řádně pečovat. Odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedince nahradit novými.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se běžné opatření

Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

- Pro zimní údržbu preferovat používání soli s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se běžné opatření

- Při úniku nebezpečných látek co nejdříve zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejdříve odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Nepřevzato do návrhu závazného stanoviska – jedná se opatření vyplývající z havarijního plánu

Návrh monitoringu

Součástí kapitoly D. IV. dokumentace je dále návrh monitoringu, jehož cílem je mj. i ověření (potvrzení) účinnosti navržených opatření:

- Biomonitoring
- Monitoring povrchových vod
- Monitoring podzemních vod
- Monitoring půdy
- Monitoring hluku
- Monitoring vibrací
- Monitoring kvality ovzduší

Převzato do návrhu závazného stanoviska formulací:

V rámci ZOV bude zpracován podrobný plán monitoringu složek životního prostředí pro období přípravy záměru, realizaci stavby a pro provoz záměru.

Opatření požadovaná ve vyjádřeních

Obec Zeleneč:

1. požadujeme, aby nepřekročitelnou podmínku pro realizaci a provoz záměru bylo efektivní, trvalé, protihlukové opatření v podobě protihlukové stěny po obou stranách dálnice po celé délce dálnice D10 procházející minimálně v rozsahu k.ú. Svémyslvice (cca 1,7 km) či dále mezi exity 3 až 10 dálnice D10, tak aby bylo efektivně zabráněno navýšení hlukového zatížení obce Zeleneč z dálnice D10 3+3 pruhy.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno jiným bodem

2. Žádáme doplnění jasně vymahatelných opatření, která budou efektivně eliminovat dopravní zatížení obce Zeleneč v průběhu výstavby záměru, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku způsobených dopravou v obci.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno jiným bodem

3. Žádáme o posouzení společného vlivu záměru a záměru rozšiřování D11 na 3+3 a výstavby vysokorychlostní tratě železnice v k.ú. Jirny na obec Zeleneč.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska. Vliv záměru a záměru rozšiřování D11 na 3+3 zahrnut již v současném dopravním modelu. Výstavba vysokorychlostní tratě železnice v záměru posouzena.

Obec Tuřice

nesouhlasíme s rozsahem navrhovaných protihlukových stěn PHS T2 a PHS T3, požadujeme jejich rozšíření po celé délce mostu (oboustranně)

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno jiným bodem

nesouhlasíme s absencí protihlukových opatření na jižní straně mostu – požadujeme rozšíření protihlukových opatření PHS T3 až k přemostění dálnice silnicí III/27210

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno jiným bodem

požadujeme zřízení bezhlučných mostních závěrů

Zařazeno do podmínek návrhu závazného stanoviska formulací i když na str. 298 dokumentace je toto uvedeno – není však uvedeno v opatřeních: Na mostních objektech, které se nacházejí v blízkosti chráněné zástavby, budou použity mostní dilatační závěry s úpravou pro snížení hluku pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry.

požadujeme realizaci oboustranných protihlukových stěn v celé délce dálničního mostu na území obcí Tuřice a Předměřice nad Jizerou.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno jiným bodem

Obec Svémyslice

1. Na základě výše uvedeného požadujeme, aby nepřekročitelnou podmínku pro realizaci a provoz záměru bylo efektivní, trvalé, protihlukové opatření v podobě protihlukové stěny po obou stranách dálnice po celé délce dálnice D10 procházející minimálně v rozsahu k.ú. Svémyslice (cca 1,7 km) či dále mezi exity 3 až 10 dálnice D10, tak aby bylo efektivně zabráněno navýšení hlukového zatížení obce Zeleneč z dálnice D10 3+3 pruhy.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska – řešeno jiným bodem

2. Žádáme doplnění jasně vymahatelných opatření, která budou efektivně eliminovat dopravní zatížení obce Zeleneč v průběhu výstavby záměru, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku způsobených dopravou v obci.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska. Bude řešeno v Zásadách organizace výstavby (ZOV)

3. Žádáme o posouzení společného vlivu záměru a záměru rozšiřování D11 na 3+3 a výstavby vysokorychlostní tratě železnice v k.ú. Jirny na obec Zeleneč.

Nepřevzato do podmínek návrhu závazného stanoviska. Vliv záměru a záměru rozšiřování D11 na 3+3 zahrnut již v současném dopravním modelu. Výstavba vysokorychlostní tratě železnice v záměru posouzena.

KÚ Středočeského kraje

V ZOV bude respektován metodický pokyn Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností. – zahrnuto v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

ČIŽP

Zpřesnit nakládání s vodami včetně monitoringu – zahrnuto v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

Veřejnost 1 – (Tuřice)

•nesouhlasíme s absencí protihlukových opatření na jižní straně mostu — požadujeme rozšíření protihlukové stěny PHS T3 až k přemostění dálnice silnicí III/27210

Protihluková opatření obecně budou zpřesněna na základě aktualizace dopravního modelu a aktualizace Akustické studie v další přípravě záměru,

- požadujeme zřízení bezhlučných mostních závěrů

Zařazeno do podmínek návrhu závazného stanoviska formulací i když na str. 298 dokumentace je toto uvedeno – není však uvedeno v opatřeních: Na mostních objektech, které se nacházejí v blízkosti chráněné zástavby, budou použity mostní dilatační závěry s úpravou pro snížení hluku pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry.

Občané Svémyslice

POŽADUJI:

- Požaduji, aby nepřekročitelnou podmínkou pro realizaci záměru bylo efektivní protihlukové opatření v podobě protihlukových stěn (PHS) o výšce min 8 m, po celé délce D10 procházející k.ú. Svémyslice (cca 1,7km). Pokud by protihlukové stěny měly být nižší, požaduji doplnění i PHS oboustranně pohltivých ve středovém pásu.
- Požaduji doplnění opatření, která budou efektivně a vymahatelně eliminovat dopravní zatížení obce Svémyslice v průběhu výstavby a provozu záměru, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.
- Požaduji doplnění informací, z jakého důvodu je součástí projektu nový technický sjezd dálnice D10 v úseku EXIT 3- EXIT 10, vzhledem k malé vzdálenosti obou stávajících sjezdů. Jak se tento sjezd projeví v době výstavby, případně při mimořádných událostech a zda bude zdrojem další dopravy v k.ú. Svémyslice?

Protihluková opatření obecně budou zpřesněna na základě aktualizace dopravního modelu a aktualizace Akustické studie v další přípravě záměru.

Detailní řešení související dopravy pro jednotlivé etapy realizace záměru bude řešeno v další přípravě záměru v Zásadách organizace výstavby (ZOV)

Nový technický sjezd nebude veřejnou komunikací – je vyvolán potřebou odpovídající obslužností D10 pro potřeby oprav a údržby.

Nejedná se o podmínky, které by již nebyly zahrnuty v návrhu stávajících podmínek závazného stanoviska.

V Zelenči jsme doma, z.s

1. Žádáme, aby dále byla v procesu EIA zohledněna dopravní, emisní a hluková zátěž související s realizací stavby, a aby byl návrh doplněn o opatření minimalizující průjezd těžké stavební techniky a kompenzující nárůst ostatní dopravy související s realizací záměru, v obcích Zeleneč a Svémyslice.

Detailní řešení související dopravy pro jednotlivé etapy realizace záměru bude řešeno v další přípravě záměru v Zásadách organizace výstavby (ZOV)

2. Žádáme doplnění efektivních a vymahatelných opatření pro dodržování hygienických limitů hluku v obcích.

Dodržování hygienických limitů hluku v obcích bude předmětem monitoringu ve fázi výstavby.

3. Požadujeme, aby bylo zohledněno aktuálního celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 ve příslušných rozhodnutích.

Bude promítnuto do aktualizovaného dopravního modelu v rámci další přípravy záměru.

4. Požadujeme vybudování protihlukových stěn (PHS) o výšce minimálně 8 m po obou stranách dálnice v úseku exit3 – exit 10. Pokud by PHS měly být nižší než 8 m, požadujeme doplnění i PHS, oboustranně pohltivých ve středovém pásu. Toto opatření požadujeme zanést do veškerých stanovisek ke schvalovacímu řízení záměru.

Protihluková opatření obecně budou zpřesněna na základě aktualizace dopravního modelu a aktualizace Akustické studie v další přípravě záměru.

Nejedná se o podmínky, které by již nebyly zahrnuty v návrhu stávajících podmínek závazného stanoviska.

Opatření z veřejného projednání záměru

Na veřejném projednání záměru nezazněly nové požadavky, které by bylo nutno navrhnout do podmínek návrhu závazného stanoviska:

Opatření navržená zpracovatelem posudku

1. Aktualizovat stávající stav území, včetně realizovaných a připravovaných staveb jako podklad pro aktualizaci studii a ZOV
2. Před zahájením stavby provést kontrolní biologický průzkum lokality a zjištěné poznatky zohlednit v přípravě stavby.
3. Zpracovat aktualizovaný dopravní model se zahrnutím aktuálních informací v rámci ZOV
4. Na základě aktualizovaného dopravního modelu zpřesnit Akustickou studii včetně navrhovaných protihlukových opatření v rámci ZOV
5. Na základě aktualizovaného dopravního modelu zpřesnit Rozptylovou studii v rámci ZOV
6. Budou zpracovány ZOV (zásady organizace výstavby), které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona, a které budou obsahovat mimo obvyklé pasáže, reakci na podmínky závazného stanoviska k přípravě a realizaci záměru a dále mimo jiné.
 - a) Doplnění provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
 - b) Přístupové cesty zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu.
 - c) Uvést závazná opatření k omezení sekundární prašnosti při realizaci záměru. Opatření k snižování sekundárních emisí TZL budou vycházet z metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀.
 - d) Řešit obslužnou dopravu stavby včetně případných protihlukových opatření při realizaci záměru.
8. Na základě ZOV zpracovat hlukovou studii pro fázi výstavby, projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a v případě potřeby navrhnout nápravná opatření a tyto pak realizovat.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Předmětem posouzení je přepracovaná dokumentace záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - rozhodnutí č. j. 3772/603/OPV/93 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/4183.

Dokumentace záměru byla zveřejněna a rozeslána dopisem příslušného úřadu (MŽP OVSS I) č. j. MZP/2023/500/662 ze dne 3.4.2023.

Zpracovateli posudku byla příslušným úřadem předána vyjádření k dokumentaci záměru dne 17.5.2023 (13 vyjádření). Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následujících tabulkách. Ke zveřejněné dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

Obdržená vyjádření dotčených územních samosprávných celků

	č. j.	ze dne
Středočeský kraj	063027/2023/KUSK	11.5.2023
Obec Hlavenec		24.4.2023
Obec Zeleneč	00612/23/OÚ	15.5.2023
Obec Tuřice	OUTUŘ/462/2023	10.5.2023
Obec Svěmyslice	2023/014	12.5.2023

Obdržená vyjádření dotčených správních orgánů

	č. j.	ze dne
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	048698/2023/KUSK	10.5.2023
ČIŽP, Oblastní inspektorát Praha	ČIŽP/41/2023/4591	5. 5. 2023
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze	KHSSC 17947/2023	3.5.2023
Magistrát města Mladá Boleslav, odbor životního prostředí	ŽP –208.1 –55392/2023/2	18.4.2023
Městský úřad Benátky nad Jizerou, Odbor správy majetku a rozvoje města	MěÚ BnJ/02555/2023/SM	15.5.2023
Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí	MÚBNLSB-OŽP-54217/2023-CADAN	24.4.2023

Obdržená vyjádření veřejnosti (z důvodu ochrany osobních údajů - zákon 101/2000 Sb. - není uvedeno jméno osoby, která se k dokumentaci vyjádřila)

	ze dne
Veřejnost 1 – (Tuřice)	13.5.2023
Občané obce Svěmyslice	10.5.2023
V Zelenči jsme doma, z.s.	13.5.2022

Termín pro zaslání vyjádření: 15.05.2023

Obdržená vyjádření po termínu:

	č. j.	ze dne
Městský úřad Kosmonosy, správní odbor	MeUK/1435/2023/MŠ	2.5.2023 (doručeno 17.5.2023)

Dle §8, odts. 3, zákona 100/2001 Sb. - k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Další připomínky k záměru a tím i k dokumentaci zazněly na veřejném projednání, které se konalo dne 13.7.2023 v Benátkách nad Jizerou – Společenský sál „Záložna“.

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k dokumentaci a komentář zpracovatele posudku (*proloženým písmem*). Úplná znění všech došlých vyjádření jsou uvedena v příloze 1 tohoto posudku (na příloženém CD).

1. Dotčené územní samosprávné celky

Středočeský kraj

vyjádření č. j. 063027/2023/KUSK ze dne 11.5.2023

Podstata vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46“ a nemá připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Obec Hlavenec

vyjádření ze dne 24.4.2023

Podstata vyjádření:

Vzhledem k tomu, že nám není známe konkrétní sestavení Dopravního modelu celé spádové oblasti, Vás žádáme o následující upřesnění:

1) Byl v rámci sestavení Dopravního modelu, ale i při návrhu vlastního záměru D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46, (kód záměru OV1242), zohledněn záměr „Prague North Technology Center, hala PNTC“ (kód záměru STC2532) a bylo tedy s tímto záměrem kalkulováno ?

https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2532?lang=cs

2) Byl záměr „Prague North Technology Center, hala PNTC“ (kód záměru STC2532) zohledněn i v rámci veškerých dalších posouzení a bylo s tímto záměrem kalkulováno?

3) Ve výše uvedené citované části Přepřacované dokumentace je uvedeno tvrzení, že je zřejmé, že bylo předmětem řešení i širší okolí, resp. spádová oblast kolem posuzovaného záměru.

Zároveň ale tento záměr „Prague North Technology Center, hala PNTC“ (kód záměru STC2532) v Přepřacované dokumentaci EIA podle přílohy 4, Zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46, kód záměru OV1242, kapitole „B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry“ (str. 82 a násl.) není a pokládáme za nesporné, že je nutné jej doplnit. Současně pokládáme za vhodné upozornit, že bod Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry náleží mezi Základní údaje v předepsaných náležitostech dokumentace ve smyslu Přílohy č.4 k zákonu č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace zahrnuje stav a známé změny v území před zpracováním rozptylové studie, akustické studie a následně hodnocení vlivu na veřejné zdraví. Z toho důvodu není uváděn záměr „Prague North Technology Center, hala PNTC“, kde závěr zjišťovacího řízení byl vydán až 15.11.2022. Další případné záměry budou respektovány v další přípravě záměru (ZOV).

Obec Zeleneč

vyjádření č.j. 00612/23/OÚ ze dne 15.5.2023

Podstata vyjádření:

- Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních údajů sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně vydané hodnoty sčítání z roku 2020, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.
- V dokumentaci EIA je pro ochranu obyvatel před hlukem ze záměru v k.ú. Svémyslice plánována protihluková stěna (PHS) pouze cca 0,5 km dlouhá a pouze 4,5 m vysoká, umístěna je okolo referenčního bodu měření hluku ve Svémyslicích, kde byl výsledek měření hluku v noci nad povolené hygienické limity už v současné době. Ostatní část dálnice v úseku exitu 3 – exit 10 není a nebude dle dokumentace EIA v rámci realizace a provozu záměru odhlučněna. Protihluková stěna v k.ú. Svémyslice je navíc plánována pouze na jedné straně, což by v případě realizace protihlukové stěny v rozsahu dle dokumentace EIA způsobilo zvýšení hlukové zátěže pro obec Zeleneč, kvůli odrazu hluku o protihlukovou stěnu. Zvýšení hluku z provozu záměru v kontrolním bodě V2b v obci Zeleneč EIA už nyní konstatuje.
- Ve výhledech nelze počítat s převedením části intenzit nákladní dopravy na přeložku silnice II/101 resp. obchvat Brandýsa a Záp. Tato silnice má v úseku Zápy – Mstětice zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12t. Důvody, pro které byla značka umístěna, nebyly vypořádány a zpracovatel dopravně inženýrských podkladů a dokumentace EIA s touto variantou průjezdu nákladních automobilů nad 12t nemůže počítat, protože je hypotetická.
- Dalším důvodem je to, že vyloučení dopravy nad 12 t na této komunikaci je součástí požadavků hygienické stanice a akustických studií, jako podkladů pro rozhodnutí o umístění a stavebních povolení skladových areálů v k.ú. Mstětice, Nehvizdy a Jirny. Povolením vjezdu nákladních automobilů nad 12 t přes Mstětice by tak znamenalo porušení podmínek pro EIA, UR a SP těchto skladových areálů.
- Zpracovatel nepočítá ani s tím, že zprovozněním přeložky II/101 obchvat Záp dojde k navýšení dopravy na komunikaci III/33310, což je reálné, protože ji v případě dopravních omezení na dálnici budou řidiči používat jako nejkratší cestu mezi exity D10 3 a 10. Naopak uvádí, že tato komunikace část intenzity dopravy odvede.

Z výše uvedených a podložených skutečností o podhodnocení intenzity dopravy, a tedy i nutné ochrany před budoucím hlukem v dokumentaci EIA je zcela zřejmé, že hlukové zatížení celé obce Zeleneč bude o mnoho vyšší, než je uvedeno v dokumentaci EIA.

Již v současné době je hlukové zatížení z D10 pro občany obce Zeleneč výrazně rušivé a obtěžující. V noci nelze spát s otevřeným oknem, hlukové zatížení obce a celé lokality k.ú. Zeleneč má velmi negativní vliv na zdraví lidí a kvalitu života v obci.

V lokalitě zatížené hlukem, který se ještě zhorší zkapacitněním dálnice, které přivede více aut, které pojedou vyšší průměrnou rychlostí, v kumulaci s ostatními záměry v lokalitě, lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže, zhoršení zdraví i snížení hodnoty nemovitostí.

Další faktory:

- Mimostaveništní doprava je vedena přes silnici II/101 skrz obec Mstětice, která je místní částí obce Zeleneč, zde je zákazová značka pro vjezd nad 12 t a nadlimitní hlukové zatížení i při umístění této značky.
- Chybí posouzení společného vlivu záměru a záměru rozšiřování D11 na 3+3 a výstavby vysokorychlostní železnice v k.ú, Jirny. Ve směru na Šestajovice a Jirny jsou plánována protihluková opatření, jejichž odrazem se zhorší hlukové zatížení obce Zeleneč, která leží mezi dálnicemi D10 a D11.

POŽADUJEME:

- 1. Na základě výše uvedeného požadujeme, aby nepřekročitelnou podmínku pro realizaci a provoz záměru bylo efektivní, trvalé, protihlukové opatření v podobě protihlukové stěny po obou stranách dálnice po celé délce dálnice D10 procházející minimálně v rozsahu k.ú. Svěmyslice (cca 1,7 km) či dále mezi exity 3 až 10 dálnice D10, tak aby bylo efektivně zabráněno navýšení hlukového zatížení obce Zeleneč z dálnice D10 3+3 pruhy.**
- 2. Žádáme doplnění jasně vymahatelných opatření, která budou efektivně eliminovat dopravní zatížení obce Zeleneč v průběhu výstavby záměru, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku způsobených dopravou v obci.**
- 3. Žádáme o posouzení společného vlivu záměru a záměru rozšiřování D11 na 3+3 a výstavby vysokorychlostní tratě železnice v k.ú. Jirny na obec Zeleneč.**

Stanovisko zpracovatele posudku:

Prognóza dopravy vychází ze studie AFRY CZ s.r.o. a není v žádném případě tendenční. Zpracování Aktualizovaného dopravního modelu je součástí návrhu podmínek závazného stanoviska.

Protihlukové stěny jsou navrženy v dokumentaci s dodatečnou rezervou a budou zpřesněny v další fázi projektové přípravy.

Případná mimostaveništní doprava přes silnici II/101 skrz obec Mstětice bude zpřesněna v další fázi projektové přípravy (ZOV).

Akustické zatížení z rozšíření D10 a ze železniční dopravy je součástí Akustické studie. Souběh s rozšířením D11 je zahrnut v dopravním modelu – příloha 1 dokumentace

Obec Tuřice

Vyjádření č.j. OUTUŘ/462/2023 ze dne 10.5.2023

Podstata vyjádření:

Obsah námítky

- nesouhlasíme s rozsahem navrhovaných protihlukových stěn PHS T2 a PHS T3, požadujeme jejich rozšíření po celé délce mostu (oboustranně)
- nesouhlasíme s absencí protihlukových opatření na jižní straně mostu – požadujeme rozšíření protihlukových opatření PHS T3 až k přemostění dálnice silnicí III/27210
- požadujeme zřízení bezhlučných mostních závěrů

Vyjádření ve smyslu § 8 odst. 2 a 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, je uplatňováno na základě výzvy č.j. MZP/2023/500/662. Obec Tuřice a zejména sídlo Sobětuchy a chatová osada Na stráni se dlouhodobě potýkají s hlukovou zátěží z dálničního provozu. Lze předpokládat, že rozšířením dálnice, a zejména dálničního mostu o dva jízdní pruhy, dojde ke zhoršení problémů (zvýšení průjezdní kapacity) a k přiblížení zdroje hluku k sídlům.

Chatová osada Na stráni je hlukem z dálnice dotčena přímo a způsobem, který vyvolává potřebu zřízení protihlukových opatření. Nelze argumentovat tím, že se jedná o rekreační oblast, neboť dle platné legislativy je možné zřizovat si trvalé bydliště i v nemovitostech s číslem evidenčním, tedy v objektech pro individuální rekreaci. V případě dotčené osady se skutečně vyskytuje jeden objekt využívaný k trvalému bydlení (ev. 104). Dalších několik objektů je celoročně nebo po značnou část roku užíváno jako druhé bydlení s dlouhodobým pobytem osob (ev. 102, 124, 131, 136, 137). Negativní vlivy spojené se zvýšenou hlukovou zátěží na tyto dlouhodobě pobývajících osoby dopadají stejnou měrou jako na osoby trvale bydlících ve stavbách pro bydlení.

V případě rozšíření dálnice s realizací protihlukových opatření v navrženém rozsahu (PHS T2) dojde v chatové osadě k podstatnému zhoršení těchto vlivů. To vyplývá z porovnání výhledových hlukových pásem. Několik objektů po realizaci opatření dle kartogramu spadá do vyššího hlukového pásma. Hluk z dálnice bude při realizaci jednostranných hlukových opatření u Sobětuch zvýšen i v samotném sídle Tuřice. Byť nebude hluk přesahovat hygienické limity, dojde v důsledku realizace takto navržených opatření ke zhoršení obytného prostředí v obci, což je nepřijatelné.

Realizací oboustranných protihlukových opatření po celé délce dálničního mostu (tj. rozšíření navrhovaných protihlukových stěn PHS T2 a T3) by došlo k významnému odlehčení hlukové zátěže i pro sousední obec Předměřice nad Jizerou. Dle předložených výhledových hlukových pásem nebude mít realizace protihlukové stěny PHS T3 téměř žádný pozitivní vliv na obytnou zástavbu této obce.

Kromě samotných protihlukových stěn je pak třeba věnovat pozornost i dalším konstrukčním prvkům. Z hlediska dlouhodobé hlukové zátěže působí kromě hluku z běžného provozu výrazně rušivým způsobem (zejména v nočních hodinách) také hluk z přejíždění mostních závěrů. Těch je na mostě, vzhledem k délce mostovky a jejímu vedení v oblouku, značné množství. Mostní závěry musí být provedeny tak, aby nebyl hluk z nich přítěží pro obytné prostředí v obci.

Závěr

Obec Tuřice respektuje veřejný zájem na rozšíření dálnice D10. Současně však požaduje, aby byl respektován veřejný zájem na zachování zdravého obytného i rekreačního prostředí.

Zátěž plynoucí z dálničního průtahu dlouhodobě a výrazně ovlivňuje kvalitu života v obci. Při rozšiřování tohoto průtahu musí vyvíjena snaha nikoliv pouze o zachování stávajícího stavu, ale i o jeho zlepšení. A to nejen z hlediska dopravního (rozšíření dálnice), ale i z hlediska kvality obytného a rekreačního prostředí v dotčených obcích.

Navržené řešení v některých částech obce nejenom nezlepšuje, ale přímo zhoršuje současný stav, jak vyplývá i z předložené celkové akustické situace. To je pro obec Tuřice neakceptovatelné. Pakliže existují dostupné technické prostředky, jak zhoršení kvality obytného a rekreačního prostředí předejít, trváme na jejich využití. Proto požadujeme realizaci oboustranných protihlukových stěn v celé délce dálničního mostu na území obcí Tuřice a Předměřice nad Jizerou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Protihlukové stěny jsou významným prostředkem k snižování akustické zátěže; na druhé straně mají negativní vliv na krajinu.

Protihlukové stěny jsou navrženy v dokumentaci s dodatečnou rezervou a budou zpřesněny v další fázi projektové přípravy.

V současné platné legislativě jsou za chráněné venkovní prostory staveb brány obytné objekty dle katastru nemovitostí.

Zákon 258/2002 Sb. v platném znění § 30, ods. (3) Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a

školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti⁷⁷⁾ ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti⁷⁷⁾ ve všech stavbách.

⁷⁷⁾ Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. § 3 g) bytem soubor místností, popřípadě jedna obytná místnost, který svým stavebně technickým uspořádáním a vybavením splňuje požadavky na trvalé bydlení a je k tomuto účelu užívání určen,

bezhluché mostní závěry - je součástí návrhu podmínek závazného stanoviska.

Obec Svémyslice

Vyjádření č.j. 2023/014 ze dne 12.5.2023

Podstata vyjádření:

Původní připomínka

1. V dokumentaci EIA je pro ochranu před hlukem ze záměru v k.ú. Svémyslice plánována protihluková stěna (PHS) pouze cca 0,5 km dlouhá a pouze 4,5 m vysoká, umístěná je okolo referenčního bodu měření hluku ve Svémyslicích, kde výsledek měření hluku v noci, byl nad povolené hygienické limity už v současné době. Ostatní část obce Svémyslice není a nebude dle dokumentace EIA v rámci realizace a provozu záměru chráněna od hluku, který záměr přinese.

Komentář obce k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku

Komentář obce Svémyslice:

Z vyjádření zpracovatele je naprosto zřejmé, že ochrana před negativními vlivy hluku ze záměru je vypořádána pouze a výhradně okolo jednoho jediného kontrolního, výpočtového bodu V2a, kde je v současné době hodnota nadlimitní. Pouze u kontrolního bodu V2a a jeho okolí jsou navržena protihluková opatření, díky kterým, jak zpracovatel uvádí, bude výhledově zlepšena celková akustická situace a to až 1,8 dB.

Tvrdíme, že ostatní části obce Svémyslice, která celá leží v blízkosti tělesa dálnice, nebudou před hlukem ze záměru chráněny vůbec a dojde k navýšení hlukové zátěže. Rozhodně nelze tvrdit že se v rámci celé obce, bez realizace PHS v délce celého k.ú. Svémyslice, výhledovělepší celková akustická situace a to až o 1,8 dB. Ochrana okolo jednoho výpočtového bodu a vyřešení jejího hlukového zatížení rozhodně nic nevyhovuje a hlukové zatížení a případné ochraně, ostatních částí obce.

V obci byl stanoven pouze jeden kontrolní bod, nikoliv více, jak je uvedeno

Původní připomínka

Z výše uvedených a podložených skutečností o podhodnocení budoucích intenzit dopravy, a tedy i nutné ochrany před budoucím hlukem v dokumentaci EIA je zcela zřejmé, že hlukové zatížení celé lokality k.ú. Svémyslice bude o mnoho vyšší, než je uvedeno v dokumentaci EIA, která již v současnosti uvádí překročení limitu hluku v noční době. Z toho důvodu požadujeme, aby nepřekročitelnou podmínku pro realizace záměru bylo efektivní protihlukové opatření v podobě PHS o výšce 8 m, po celé délce D10 procházející k.ú. Svémyslice (cca 1,7km). Pokud by PHS měly být nižší, požadujeme doplnění i PHS oboustranně pohltivých ve středovém pásu, aby bylo efektivně zabráněno hlukového zatížení lokality z dálnice 3+3 pruhy.

Již v současné době, je hlukové zatížení z D10 pro občany obce Svémyslice výrazně rušivé a obtěžující. V noci nelze spát s otevřeným oknem. Hlukové zatížení obce a celé lokality k.ú. Svémyslice má velmi negativní vliv na zdraví lidí a kvalitu života v obci Svémyslice. V lokalitě zatížené hlukem, který se ještě zhorší zkapacitněním dálnice, které přivede více aut, které pojedou vyšší průměrnou rychlostí, lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže, zhoršení zdraví i snížení hodnoty nemovitostí. Protihluková stěna je dlouhodobě součástí ÚP obce Svémyslice.

Komentář obce k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku

Komentář obce Svěmyslice:

Tvrdíme, že nelze ve výpočtech počítat s převedení části intenzit nákladní dopravy ze záměru na přeložku silnice II/101 resp. obchvat Brandýsa a Záp. Tato silnice má v úseku Zápý – Mstětice zákaz vjezdu dopravy nad 12t. Důvody, pro které byla značka umístěna nebyly vypořádány a zpracovatel dopravně inženýrských podkladů a dokumentace ELA s touto variantou průjezdu NA nad 12 t nemůže počítat.

Dalším důvodem je to, že vyloučení dopravy nad 12t na této komunikaci je součástí požadavků HS a akustických studií, jako podkladů pro rozhodnutí o umístění a stavebních povolení skladových areálů na k.ú. Mstětice, Nehvizdy a Jirny. Povolením vjezdu NA nad 12 t přes Mstětice by tak znamenalo porušení podmínek pro ELA, UR a SP těchto skladových areálů.

Zpracovatel dále uvádí, že je počítáno s převzetím intenzit dopravy mimo jiné ze silnice III/33310. My naopak tvrdíme, že provozování přeložky silnice II/101 obchvat Brandýsa nad Labem a Záp naopak dopravní situaci v obci Svěmyslice zhorší a do obce přinese větší dopravní zátěž. Zprovozněním obchvatu se spojnice mezi jednotlivým sjezdy D10 exit3–exit 10 skrz Svěmyslice, stala tou nejkratší. Takže je logické, že při jakémkoli problému na dálnici, budou řidiči volit nejkratší objízdnou trasu přes obec v okolí dálnice. Velké, aktuální a reálné dopravní zatížení komunikace skrz obec Svěmyslice v případě omezení na dálnici, je možno vidět i na volně přístupných statistikách radarů, umístěných v obci.

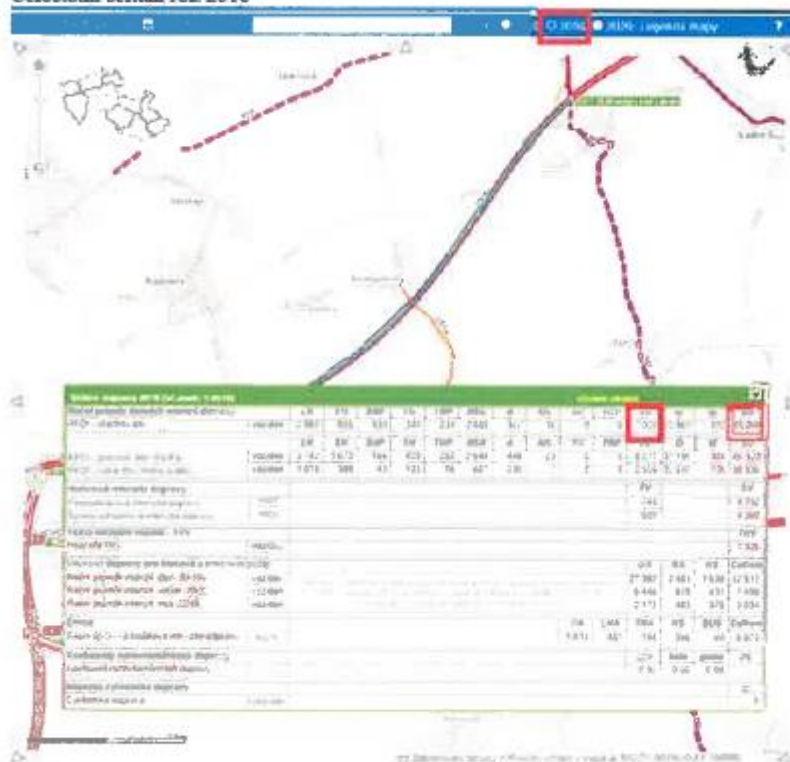
Z výše uvedeného je zřejmé, že hlukové a dopravní zatížení lokality v k.ú. Svěmyslice bude výrazně vyšší, protože dopravní zatížení zůstane v lokalitě a nelze počítat s převedením části intenzit dopravy na II/101.

Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace ELA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně vydané, hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

Na základě výpočtů nad neaktuálními daty byly stanoveny a hygienické limity hluku, a tedy ani tyto hygienické limity nelze považovat za správné.

Příklad: Úsek 1-0516 celostátní sčítání z roku 2016 (CSP2016) a z roku 2020 (CSD2020)
Celostátní sčítání rok 2016



TV – těžká motorová vozidla celkem
5V – součet všech vozidel



TV – těžká motorová vozidla celkem
 SV – součet všech vozidel

	CSD2016	CSD2020	Rozdíl 2020-2016
TV	7 029	9 218	2 189 (31%)
SV	43 040	51 215	8 175 (19%)

Z uvedených dat lze konstatovat, že růst dopravy pro TV byl 31% (rok 2020 proti roku 2016) a všechna vozidla 19%.

Růstové koeficienty dle Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225, III. vydání je pro A (osobní vozidla) 7%, B (lehká nákladní vozidla) 9% a C (těžká vozidla) 3 %.

Z uvedených hodnot, je zřejmé, že použitý model dopravy značně podhodnocuje skutečný stav intenzit dopravy, které jsou veřejně dostupné.

Vzhledem k informacím uvedených v dokumentu D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 (únor 2023) vychází všechna data intenzit dopravy ze sčítání 2016 (CSD2016), tedy z neaktuálních dat se značnými rozdíly použitého modelu proti nejnovějšímu celostátnímu sčítání. Níže jsou uvedeny dva příklady.

Příklad: Úsek 1-0516

Zatížení silniční sítě – rok 2020



LEGENDA:

15000 všechna vozidla za 24 hodin
150 lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) za 24 hodin
1500 ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hodin

Zdroj dat: 2020_0201_010_graficke_prilohy_09_2021.pdf

Úsek 1-0516	Podklad – D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 (únor 2023) Kartogram rok 2020	Celostátní sčítání dopravy 2020*	Rozdíl
Všechna vozidla	52 960	51 215	-1 745 (-3%)
Lehká nákladní vozidla (do 3,5t)	3 720	3 204	-516 (-14%)
Ostatní nákladní vozidla	5 190	6 014	824 (16%)

Pozn.: * Přepočet dat ze sčítání dle postupu ŘSD

Celostátní sčítání CSD 2020

USEK LN SN SNP TN TNP NSN A AK TR TRP TV O M SV
1-0516 4 712 1 390 177 340 214 2 119 206 60 0 0 9 218 41 855 142 51 215

Hluk (dle Akustického zákona 2020)

QAL Q + M + část LN

NAL část LN + SN + TN + A + AK + TR + TRP

NS SNP + TNP + NSN

Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPOI pomocí TP 215 platných v době prezentace výsledků CSD 2020. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219. Rozdělení LN se určí podle dokumentu: Výpočet hluku z automobilové dopravy – Aktualizace metodiky – Manuál 2018 verze 2020 (Manuál 2020) který je k dispozici na webu ŘSD v sekci Technické předpisy + Životní prostředí + Ochrana před hlukem – záložka Metodika.

C.2 Rozdělení LN, resp. NI podle typologických kategorií komunikací

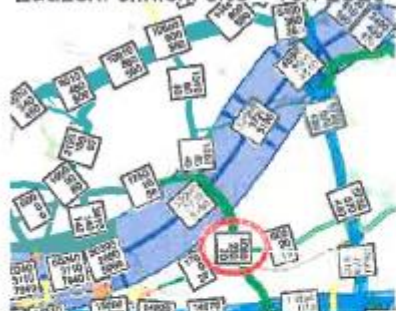
Tab. C.2: Průměrné procentuální hodnoty P_{NI} při přechodu „NI→QAL“ a přídělové „NI→QAL+K“ pro typologické kategorie komunikací L, B, M, IV

Kategorie komunikací	QAL	QAL + A
L	5,8	37
B	4,1	29
M	3,6	24
IV	9,2	39

Z uvedeného příkladu je zřejmé, že současné intenzity dopravy lze očekávat rozdílné, proti použitým intenzitám, tedy i vypočtené hodnoty nelze považovat za reálné a ani stanovené limity hluku nad těmito daty nejsou správné.

Příklad: Úsek 1-5840

Zatížení silniční sítě – rok 2020



LEGENDA:

15000 všechna vozidla za 24 hodin
150 lehká nákladní vozidla (do 3,5t) za 24 hodin
1500 ostatní nákladní vozidla (nad 3,5t) za 24 hodin

Zdroj dat: 2020_0201_D10_graficke_přičky_09_2021.pdf

Úsek 1-5840	Podklad – D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 (únor 2023) Kartogram rok 2020	Celostátní sčítání dopravy 2020*	Rozdíl
Všechna vozidla	4 080	3 387	-693 (-17%)
Lehká nákladní vozidla (do 3,5t)	230	152	-78 (-34%)
Ostatní nákladní vozidla	70	304	234 (334%)

Pozn.: * Přepočteno dle postupu ŘSD

Celostátní sčítání CSD 2020

USEK	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	Ø	M	SV
1-5840	304	82	0	34	3	7	14	0	6	6	456	2904	27	3 387



CAL O + M + část LN

NAL část LN + SN + TN + A + AK + TR + TRP

NS SNP + TNP + NSN

Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPD pomocí TP 219

platných v době prezentace výsledků CSD 2020. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219

Rozdělení LN se určí podle dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Aktualizace metodiky -

Máruš 2018, verze 2020 (Máruš 2020), který je k dispozici na webu ŘSD v sekci Technická předpisy -

Životní prostředí - Ochrana před hlukem - zálož a Metodika

C.2 Rozdělení LN, resp. N2 podle typologických kategorií komunikací

Tab. C.2: Průměrné procento užití hodnoty P_{50} při přičítání „LN → GA“ a přídělování „LN → N/A“ pro typologické kategorie komunikací I, II, III, IV

Kategorie komunikací	GA	N/A
I	15	52
II	23	55
III	36	60
IV	50	59

Z uvedeného příkladu je zřejmé, že současné intenzity dopravy lze očekávat značně rozdílné (o více jak 300 %) proti použitým intenzitám, tedy i vypočtené hodnoty nelze považovat za reální a ani stanovené hygienické limity hluku nad těmito daty nejsou správné!

V dokumentaci je uvedeno, že rychlost vozidel byla stanovena na základě nejvyšší dovolené rychlosti v souladu s TP 219. Nesoulad uvedeného tvrzení o nejvyšší dovolené rychlosti o požadavku TP na znalost průměrné rychlosti. Dle postupu TP, které zpracovatel, dle jeho tvrzení z komentáře k původní dokumentaci, použil, lze průměrné rychlosti dopravního proudu stanovit dle tabulek 3-10 a 3-12 zvlášť pro jízdní pruhy. Vzhledem ke značnému zvýšení takto stanovených průměrných rychlostí, požadujeme doplnit přehled použitých rychlostí.

Například pro celodenní intenzitu dopravy pro komunikaci v počtu 60 tis. vozidel za 24 hodin jsou průměrné rychlosti pro osobní vozidla v noční době pro vnitřní jízdní pruh u čtyřpruhové komunikace 115 km/h (-0,449.I₂₄₍₀₎ + 141) a u šestipruhé komunikace pro vnitřní jízdní pruh 145 km/h a pro prostřední jízdní pruh 135 km/h. Tedy vlivem rozšíření dálnice lze očekávat zvýšení jízdní rychlosti o 30 km/h a 20 km/h a tím i zvýšení hluku, vzhledem k faktu, že emise hluku z dopravy je na rychlosti významně závislá.

Tabulka 3-11: Průměrná rychlost neovlivněného dopravního proudu v jednotlivých jízdních pruzích čtyřpruhové dálnice [km/h]

	osobní vozidla		nákladní vozidla		nákladní soupravy	
	vnitřní (levý)	vnější (pravý)	vnitřní (levý)	vnější (pravý)	vnitřní (levý)	vnější (pravý)
Den (6:00–18:00)	-0,587.I ₂₄₍₁₎ +144	-0,687.I ₂₄₍₁₎ +132	-0,488.I ₂₄₍₁₎ +130	-0,137.I ₂₄₍₁₎ +97	-0,025.I ₂₄₍₁₎ +92	-0,059.I ₂₄₍₁₎ +87
Večer (18:00–22:00)	-0,587.I ₂₄₍₁₎ +147	-0,688.I ₂₄₍₁₎ +133	-0,610.I ₂₄₍₁₎ +134	-0,191.I ₂₄₍₁₎ +90	0,049.I ₂₄₍₁₎ +90	-0,052.I ₂₄₍₁₎ +87
Noc (22:00–6:00)	-0,449.I ₂₄₍₁₎ +141	-0,506.I ₂₄₍₁₎ +126	-0,461.I ₂₄₍₁₎ +121	-0,102.I ₂₄₍₁₎ +84	-0,040.I ₂₄₍₁₎ +91	-0,045.I ₂₄₍₁₎ +86

Tabulka 3-12: Průměrná rychlost neovlivněného dopravního proudu v jednotlivých jízdních pruzích šestipruhé dálnice [km/h]

	osobní vozidla			nákladní vozidla			nákladní soupravy		
	vnitřní (levý)	prostř.	vnější (pravý)	vnitřní (levý)	prostř.	vnější (pravý)	vnitřní (levý)	prostř.	vnější (pravý)
Den (6:00–22:00)	140	130	110	120	100	95	90	85	80
Noc (22:00–6:00)	145	135	115	110	95	85	90	85	80

Zdroj dat: TP 219

Ze všeho výše uvedeného je naprosto zřejmé, že intenzity dopravy a hlukového zatížení jsou podhodnocené a celkové zatížení celé lokality obce Svěmyslice je a dále bude výrazně vyšší, než je uváděno.

Již v současné době, je hlukové zatížení z D10 pro občany obce Svěmyslice výrazně rušivé a obtěžující. V noci nelze spát s otevřeným oknem. Hlukové zatížení obce a celé lokality k.ú. Svěmyslice má velmi negativní vliv na zdraví lidí a kvalitu života v obci Svěmyslice. V lokalitě zatížené hlukem, který se ještě zhorší zkapacitněním dálnice, které přivede více aut, které pojedou vyšší průměrnou rychlostí, lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže, zhoršení zdraví i snížení hodnoty nemovitostí. Protihluková stěna, po celé délce k.ú. Svěmyslice v délce cca 1,7 km je dlouhodobě součástí ÚP obce Svěmyslice.

Původní připomínka

3. Není posouzen reálný negativní a kumulativní vliv silnice III. třídy skrz obec Svěmyslice, jejíž významně negativní vlivy na zdraví z hlediska hluku, prachu a emise jsou čím dál větší. Intenzita dopravy skrz obec Svěmyslice se v posledních letech výrazně zvýšila a je absolutně neodpovídající provozu na silnici III. třídy, která navíc slouží jako cyklostezka.

Komentář obce k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku

Tvrdíme, že nelze ve výpočtech počítat s převedení části intenzit nákladní dopravy ze záměru na přeložku silnici II/101 resp. obchvat Brandýsa a Záp. Tato silnice má v úseku Zápy – Mstětice zákaz vjezdu dopravy nad 12t. Důvody, pro které byla značka umístěna nebyly vypořádány a zpracovatel dopravně inženýrských podkladů a dokumentace EIA s touto variantou průjezdu NA nad 12 t nemůže počítat.

Dalším důvodem je to, že vyloučení dopravy nad 12t na této komunikaci je součástí požadavků HS a akustických studií, jako podkladů pro rozhodnutí o umístění a stavebních povolení skladových areálů na k.ú. Mstětice, Nehvizdy a Jirny. Povolněním vjezdu NA nad 12 t přes Mstětice by tak znamenalo porušení podmínek pro EIA, UR a SP těchto skladových areálů.

Zpracovatel dále uvádí, že je počítáno s převzetím intenzit dopravy mimo jiné ze silnice III/33310. My naopak tvrdíme, že zprovoznění přeložky silnice II/101 obchvat Brandýsa nad Labem a Záp naopak dopravní situaci v obci Svěmyslice zhorší a do obce přinese větší dopravní zátěž. Zprovozněním obchvatu

se spojnice mezi jednotlivým sjezdy D10 exit3-exit 10 skrz Svěmyslice, stala tou nejkratší. Takže je logické, že při jakémkoli problému na dálnici, budou řidiči volit nejkratší objížděnou trasu přes obec v okolí dálnice. Velké, aktuální a reálné dopravní zatížení komunikace skrz obec Svěmyslice v případě omezení na dálnici, je možno vidět i na volně přístupných statistikách radarů, umístěných v obci.

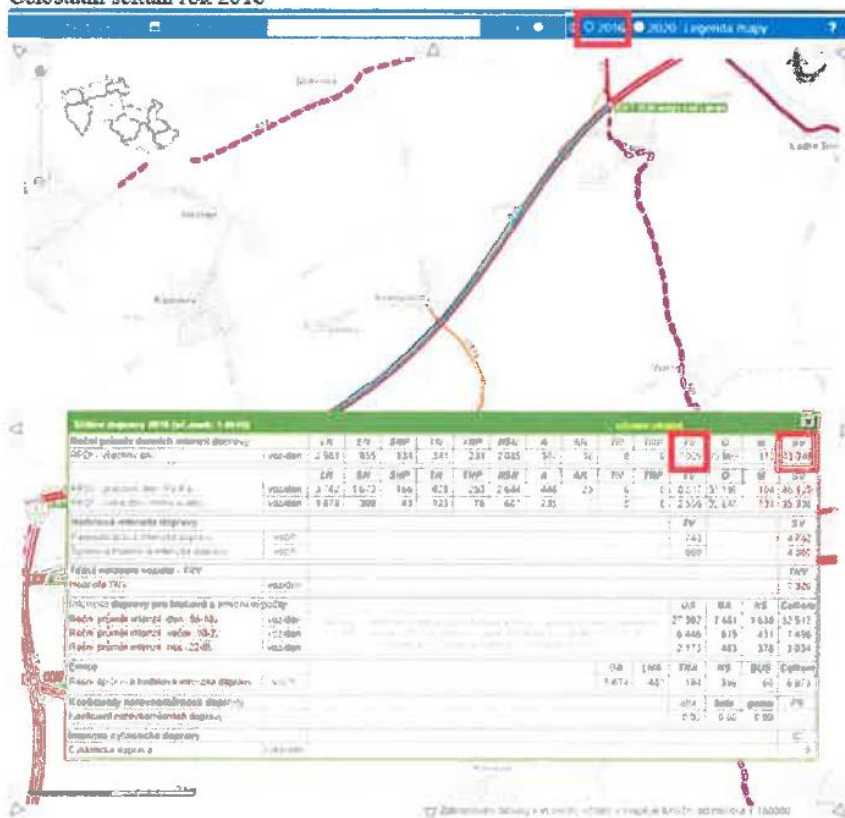
Z výše uvedeného je zřejmé, že hlukové a dopravní zatížení lokality v k.ú. Svěmyslice bude výrazně vyšší, protože dopravní zatížení zůstane v lokalitě a nelze počítat s převedením části intenzit dopravy na II/101.

Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně vydané, hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

Na základě výpočtů nad neaktuálními daty byly stanoveny a hygienické limity hluku, a tedy ani tyto hygienické limity nelze považovat za správné.

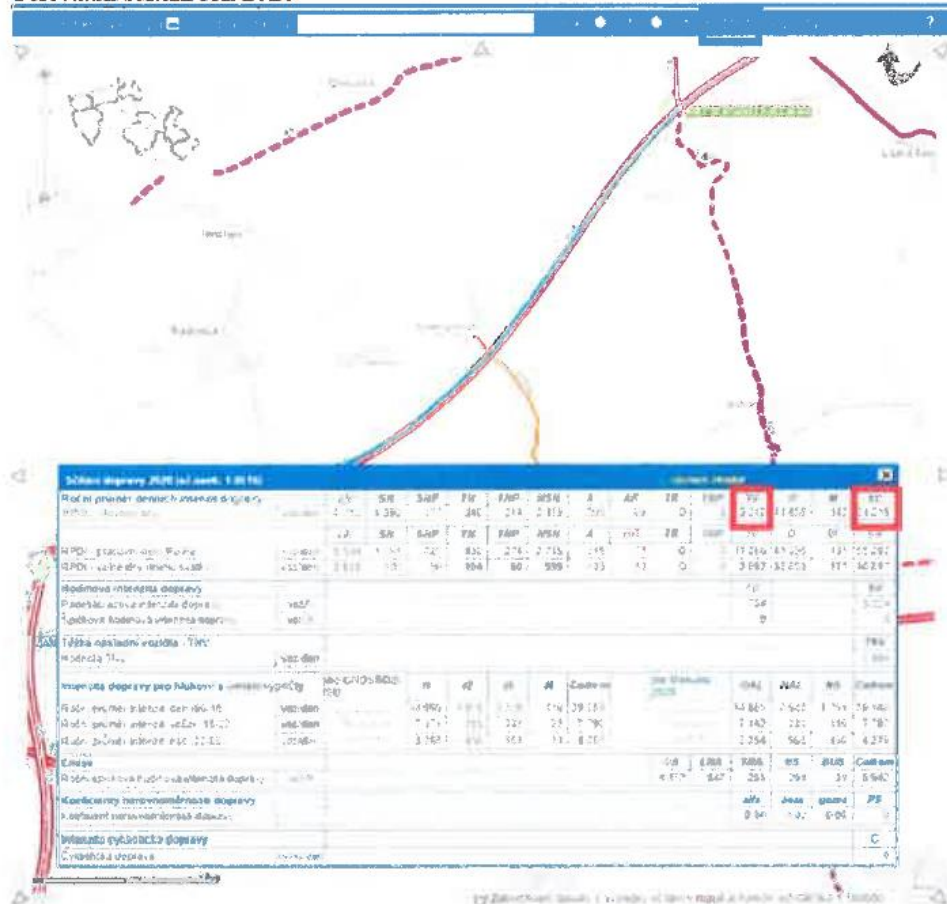
**Příklad: Úsek 1-0516 celostátní sčítání z roku 2106 (CSD2016) a z roku 2020 (CSD2020)
Celostátní sčítání rok 2016**



TV – těžká motorová vozidla celkem

SV – součet všech vozidel

Celostátní sčítání rok 2020



TV – těžká motorová vozidla celkem

SV – součet všech vozidel

	CSD2016	CSD2020	Rozdíl 2020-2016
TV	7 029	9 218	2 189 (31%)
SV	43 040	51 215	8 175 (19%)

Z uvedených dat lze konstatovat, že růst dopravy pro TV byl 31% (rok 2020 proti roku 2016) a všechna vozidla 19%.

Růstové koeficienty dle Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225. III. vydání je pro A (osobní vozidla) 7%, B (lehká nákladní vozidla) 9% a C (těžká vozidla) 3%.

Z uvedených hodnot, je zřejmé, že použitý model dopravy značně podhodnocuje skutečný stav intenzit dopravy, které jsou veřejně dostupné.

Vzhledem k informacím uvedených v dokumentu D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 (únor 2023) vychází všechna data intenzit dopravy ze sčítání 2016 (CSD2016), tedy z neaktuálních dat se značnými rozdíly použitého modelu proti nejnovějšímu celostátnímu sčítání. Níže jsou uvedeny dva příklady.

Příklad: Úsek 1-0516

Zatížení silniční sítě – rok 2020



LEGENDA:

- 15000 všechna vozidla za 24 hodin
- 150 lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) za 24 hodin
- 1500 ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t) za 24 hodin

Zdroj dat: 2020_0201_D10_graficke_přilohy_09_2021.pdf

Úsek 1-0516	Podklad – D10 modernizace. EXIT 3 – EXIT 46 (únor 2023) Kartogram rok 2020	Celostátní sčítání dopravy 2020*	Rozdíl
Všechna vozidla	52 960	51 215	-1 745 (-3%)
Lehká nákladní vozidla (do 3,5t)	3 720	3 204	-516 (-14%)
Ostatní nákladní vozidla	5 190	6 014	824 (16%)

Pozn.: * Přepočtení dat ze sčítání dle postupu ŘSD

Celostátní sčítání CSD 2020

ÚSEK	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	IV	O	M	SV
1-0516	4 712	1 390	177	340	214	2 119	206	60	0	0	9 218	41 855	142	51 215

Hluk: Dle Manuálu 2020

OAL D + M + část LN

NAL část LN + SN + TN + A + AK + TR + TRP

NS SNP + TNP + NSN

Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDJ pomocí TP 215 platných v době prezentace výsledků CSD 2020. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.

Rozdělení LN se určí podle dokumentu „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Aktualizace metodiky – Manuál 2018, verze 2020“ (Manuál 2020), který je k dispozici na webu ŘSD v sekci Technické předpisy → Životní prostředí → Ochrana před hlukem – záložka Metodika.

C.2 Rozdělení LN, resp. NI podle typologických kategorií komunikací

Tab. C.1: Průměrné procentuální hodnoty $P_{cat}(N)$ při přidělování „NI→OA“ a přidělování „NI→NA+A“ pro typologické kategorie komunikací I, II, III, IV

Kategorie komunikací	OA	NA + A
I	68	32
II	83	17
III	90	10
IV	95	5

Z uvedeného příkladu je zřejmé, že současné intenzity dopravy lze očekávat rozdílné, proti použitým intenzitám, tedy i vypočtené hodnoty nelze považovat za reálné a ani stanovené limity hluku nad těmito daty nejsou správné.

Původní připomínka

- V dokumentaci EIA není uvedeno, jak bude v rámci realizace záměru zabráněno tomu, aby se nezhoršila už tak velmi špatná dopravní situace v celé obci, která má z hlediska výrazného hlukového zatížení celé lokality negativní vliv na zdraví občanů obce Svěmyslice. V případě jakýchkoliv prací na dálnici D10 v úseku Exit 3-Exit 10, lze na základě mnohaletých zkušeností předpokládat, že bude způsobovat kolony a řidiči pak využívají objízdovou trasu skrz obec Svěmyslice. Žádáme doplnění opatření, která toto zatížení obce Svěmyslice v průběhu výstavby záměru bude efektivně eliminovat, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.

Komentář obce k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku

Komentář obce Svěmyslice:

Z praxe je naprosto zřejmé, že jakékoliv práce a nehody na dálnici způsobují kolony a řidiči se je snaží nejkratší možnou trasou objet. Tvrdit, že práce na rozšíření dálnice nebudou způsobovat dopravní omezení a kolony je naprosto absurdní. Proto Žádáme doplnění vymahatelných opatření, která toto zatížení obce Svěmyslice v průběhu výstavby záměru bude efektivně eliminovat, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.

Původní připomínka

5. V dokumentaci je uvedena výstavba technického sjezdu pro ŘSD v k. ú Svěmyslice, toto je však zcela v rozporu s platným ÚP obce Svěmyslice, která s touto stavbou ve svém ÚP nepočítá. Jak se tento sjezd projeví v době výstavby, případně při mimořádných událostech, bude zdrojem další dopravy v k.ú. Svěmyslice?

Komentář obce k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku

Komentář obce Svěmyslice:

Z uvedeného není zřejmé, jak se tento konkrétní sjezd projeví v době výstavby záměru, při mimořádných událostech? Bude zdrojem další dopravy v k.ú. Svěmyslice? Proč jsou navrženy sjezdy tak blízko sebe?

Stanovisko zpracovatele posudku:

Protihlukové stěny jsou navrženy v dokumentaci s dodatečnou rezervou a budou zpřesněny v další fázi projektové přípravy.

Prognóza dopravy vychází ze studie AFRY CZ s.r.o. a není v žádném případě tendenční. Zpracování Aktualizovaného dopravního modelu je součástí návrhu podmínek závazného stanoviska.

Komunikace III/33311 je v dokumentaci zohledněna. Využití této komunikace při výstavbě záměru bude přesněno v ZOV.

Související doprava s výstavbou bude zpřesněna v ZOV, její důsledky jak v aktualizované Rozptylové a Akustické studii.

Soulad s územním plánem není předmětem hodnocení záměru dle 100/2001 Sb. Soulad s územním plánem je zajišťován v následných krocích přípravy záměru.

2. Dotčené správní orgány

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

vyjádření č. j. 048698/2023/KUSK ze dne 10.5.2023

Podstata vyjádření:

z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a z hlediska regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability (ÚSES) **má** k předkládanému záměru následující **připomínky**:

Z hlediska zvláště chráněných území upozorňujeme, že **záměr se částečně nachází v ochranném pásmu přírodní památky Chlum u Nepřevázky**. K umístování, povolování nebo provádění staveb, změně způsobu využití pozemků, terénním úpravám a ke změnám druhu pozemku v ochranném pásmu zvláště chráněného území je dle ust. § 37 odst. 2 zákona **nutný předchozí souhlas orgánu ochrany přírody**. Krajský úřad předběžně sděluje, že záměr z hlediska ochrany přírodní památky Chlum u Nepřevázky považuje za proveditelný za podmínky minimalizace terénních úprav a zásahů do ochranného pásma ve fázi výstavby záměru.

Z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů sdělujeme, v souladu s provedeným hodnocením vlivů záměru dle ust. § 67 zákona (Mgr. Radim Kočvara, únor 2023, dále jen

hodnocení), že **záměr je zásahem do ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů** vyjmenovaných v hodnocení a zásahem do migračního koridoru biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, a **tedy podléhá výjimce ze zákazů** dle ust. § 56 zákona. Krajský úřad předběžně sděluje, že z hlediska zvláště chráněných druhů záměr považuje za proveditelný za podmínky přísného dodržení opatření požadovaných hodnocením (kapitola 7. hodnocení).

Z hlediska regionálního a nadregionálního ÚSES záměr kříží následující prvky ÚSES: nadregionální biokoridor NK10 Stříbrný roh – Polabský luh; nadregionální biokoridor NK68 Řepínský důl – Žehuňská obora; nadregionální biokoridor NK32 Příhrazské skály – K10. Požadujeme provedení těchto křížení v souladu s požadavky hodnocení a provedené migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, únor 2023), uvedenými v kapitole D. IV dokumentace.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů

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

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Správní orgán posoudil zpracované varianty řešení modernizace D10 v předloženém záměru a dospěl k závěru, že navrhovanou stavbou dojde k trvalým i dočasným záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) v rozsahu cca 16–18 ha. Předložené varianty se liší v rozsahu předpokládaných záborů PUPFL. Dle orgánu státní správy lesa není záměr v souladu se zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. S ohledem na veřejný zájem na zachování lesa a plnění všech jeho funkcí a nesoulad se zásadami územního rozvoje, je třeba zvolit taková řešení, která si vyžádají co nejnižší zábory PUPFL (např. vymístit navrženou odpočívku u „Čtyřech kamenů“ mimo PUPFL). Dále je třeba řádně odůvodnit v čem je zvolená varianta nejvhodnější s ohledem na veřejný zájem na zachování lesa. Krajský úřad požaduje, aby při realizaci záměru nedošlo k následnému vzniku malých parcel PUPFL nevhodného tvaru a velikosti uvnitř staveb (sjezdy a napojení na ostatní komunikace), které neumožňují řádné hospodaření v lese. Upozorňujeme, že k návrhům celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součástí se vyjadřuje dle ustanovení § 49 zákona o lesích ministerstvo zemědělství

Stanovisko zpracovatele posudku:

Upozornění na platné předpisy v souvislosti s pracemi v ochranném pásmu přírodní památky Chlum u Nepřevázky

Upozornění že záměr podléhá výjimce ze zákazů dle ust. § 56 zákona 114/92 Sb. v platném znění

V ZOV bude respektován metodický pokyn Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

Upozornění – požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích – vyjádření KÚ bude respektováno v dalších stupních projektové přípravy.

ČIŽP, Oblastní inspektorát Praha

Vyjádření č.j. ČIŽP/41/2023/4591 ze dne 5.5.2023

Podstata vyjádření:

Oddělení ochrany vod:

1. Zpracovatel dostatečně nevyhodnocuje nakládání s dešťovými vodami odváděnými z dálnice. Dokumentace EIA nevychází z podrobného hydrogeologického posudku, který ČIŽP požadovala ve zjišťovacím řízení. ČIŽP vyžaduje posouzení přesného řešení nakládání s odváděnými srážkovými vodami, které bude realizováno.

Závěry posuzovatele o zanedbatelném vlivu záměru na jednotlivé plochy povodí považuje ČIŽP za irelevantní. ČIŽP považuje za nutné záměr posuzovat individuálně a lokálně s dopadem na bezprostředně přiléhající okolí, které je z významné části tvořeno územími CHOPAV a ochrannými pásmy vodních zdrojů. Posuzovaný záměr zahrnuje navýšení zpevněných ploch o cca 42,5 ha, což při průměrném ročním úhrnu srážek v dotčené lokalitě způsobí navýšení odváděného množství srážkových vod o 247 755 m³/rok. ČIŽP zároveň požaduje v souladu s ust. §5 odst. 3 zák. č. 254/2001 Sb. o vodách, posuzovat dopad celé stavby včetně stávajících zpevněných ploch na odtokové poměry z řešeného záměru s ohledem na kapacitu zařízení pro předúpravu, retenci a vsakování odváděných srážkových vod.

ČIŽP také postrádá posouzení možností nakládání se zadrženou srážkovou vodou v retenčních nádržích.

Posouzení přesného řešení záměru dle projektové dokumentace včetně majetkoprávního vypořádání záborů pozemků pro realizaci opatření pro nakládání se srážkovými vodami v rámci EIA považuje ČIŽP za nezbytné pro jistotu možnosti realizace všech navržených a posuzovaných opatření.

2. Zpracovatel se nezabývá posouzením vlivů na životní prostředí při nakládání se splaškovými odpadními vodami vznikajícími na odpočívkách. Zejména na nově plánované odpočívce "Čtyři kameny", která vznikne na 15,5 km. Zpracování posudku musí vycházet z přesné projektové dokumentace.

3. Zpracovatel v části D.IV. dostatečně nezohledňuje nutnost kontroly kontaminace vodních toků ropnými látkami. Doporučujeme rozšířit rozsah analýz odebraných vzorků o parametr C10-C40.

4. Zpracovatel v části D.IV. nspecifikoval četnost odběrů a analýz vzorků podzemních vod. Ta je specifikována pouze v Příloze 9, "Posouzení vlivu záměru na podzemní a povrchové vody".

5. Zpracovatel se dostatečně nezabývá kontrolou kvality odváděných dešťových vod po předčištění do retenčních nádrží.

Oddělení ochrany přírody

K přepracované dokumentaci nemáme z hlediska ochrany zájmů chráněných zák. č. 114/92 Sb., připomínek. Upozorňujeme však na právní úpravu povolování kácení dřevin rostoucích mimo les na ustanovení § 8 odst. 6 zák. č. 114/92 Sb., dle kterého je *ke kácení dřevin pro účely stavebního záměru povolovaného v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení nebo společném územním a stavebním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí nezbytné závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Toto závazné stanovisko vydává orgán ochrany přírody příslušný k povolení kácení dřevin. Povolení kácení dřevin, včetně uložení přiměřené náhradní výsadby, je-li v závazném stanovisku orgánu ochrany přírody stanovena, vydává stavební úřad a je součástí výrokové části rozhodnutí v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení nebo společném územním a stavebním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí. Odstavce 1 až 5 a § 9 se použijí pro kácení dřevin pro účely stavebního záměru povolovaného v řízeních podle věty první obdobně.*

Kácení dřevin včetně uložení náhradní výsadby za ekologickou újmu způsobenou pokácením dřevin ve smyslu ustanovení § 9 zák. č. 114/92 Sb. je na základě výše uvedeného ustanovení § 8 odst. 6 zák. č. 114/92 Sb., nezbytné řešit v již v rámci územního řízení, **nelze přesouvat do dalších fází řízení.**

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska vod

K původně zveřejněné dokumentaci z 04.04.2022 neměla ČIŽP OI Praha z hlediska vod připomínky

Přepřpracovaná dokumentace EIA byla zpracována na základě Technické studie záměru „D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46“, září 2019, aktualizace září 2021 – nemůže tedy obsahovat informace na úrovni projektového řešení

Odvodňování tělesa dálnice je uvedeno na str. 105-106 dokumentace

Nakládání se splaškovými odpadními vodami z odpočívek bude řešeno v následné projektové přípravě

Četnost odběrů a analýz vzorků podzemních vod – bude součástí návrhu monitoringu, stejně tak jako sledování kvality dešťových vod odváděných do retenčních nádrží.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Vyjádření č.j. KHSSC 17947/2023 ze dne 3.5.2023

Podstata vyjádření:

S dokumentací vlivů záměru „D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46“ oznamovatel Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ: 65993390 na životní prostředí se **souhlasí**. V lokalitě MÚK Bezdčín (exit 39) se upřednostňuje varianta 2.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Magistrát města Mladá Boleslav, odbor životního prostředí

Vyjádření č.j. ŽP –208.1 –55392/2023/2 ze dne 18.4.2023

Podstata vyjádření:

Zřejmě zcela chybně uvedeno - Zpracovatel oznámení: Ing. Vladimír Plachý, EMPLA AG spol. s r.o., Za Škodovkou 304, 503 11 Hradec Králové

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, uplatňujeme toto stanovisko:

Zdejší vodoprávní úřad se plně ztotožňuje se závěry a doporučeními uvedenými ve vyjádření osoby s odbornou způsobilostí v oboru hydrogeologie, RNDr. Starého, z února 2023, které byly zpracovány do předložené dokumentace.

Pouze upozorňujeme, že na str. 18 hydrogeologického posouzení RNDr. Starého se nachází drobná nepřesnost spočívající v konstatování, že hlavní meliorační zařízení (HMZ) spravuje Povodí Labe, státní podnik. Ve skutečnosti jsou však stavby HMZ ve správě a vlastnictví subjektu Státní pozemkový úřad či jednotlivých vlastníků pozemků. Tato drobná nepřesnost však nemá vliv na závěry a doporučení hydrogeologa, ani na naše stanovisko.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů - platí naše vyjádření obsažené v č.j. ŽP-208.1-48059/2022/OPLOO/MoRo.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů, platí stanovisko OSSL uvedené ve vyjádření OŽP ze dne 28.04.2022 (zábor PUPFL nad 1 ha = příslušný dotčený úřad Krajský úřad Středočeského kraje). Zpracování a projednání návrhů dokumentací se řídí ust. § 14 odst.1 lesního zákona a tak EIA pozbývá pro OSSL relevance.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů,

součástí modernizace by mělo být i dokončení oplocení, aby nedocházelo ke střetům se zvěří. Stávající oplocení končí u obce Brodce, k.ú. Brodce nad Jizerou, kde dochází ke střetům se zvěří včetně zvláště chráněných živočichů -(vlk)

Les je ze zákona významný krajinný prvek proto musí investor požádat o povolení zásahu do VKP.

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, sdělujeme, že k výše uvedenému záměru nemáme připomínky

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Městský úřad Benátky nad Jizerou

Odbor správy majetku a rozvoje města

vyjádření č. j. MěÚ BnJ/02555/2023/SM ze dne 15.5.2023

Podstata vyjádření:

Město Benátky nad Jizerou nesouhlasí se zveřejněnou dokumentací EIA pro záměr D10 modernizace, EXIT 3 – EXIT 46 (IS EIA kód OV1242) následujících důvodů:

- V dokumentaci EIA zcela chybí provozovna Mc'Donalds umístěná na p.č. 1348 v k.ú. Staré Benátky, která je řádně zkolaudována a v provozu. Do prostoru této provozovny zasahuje projektovaný nájezd MÚK Benátky nad Jizerou a je tedy v navržené variantě nerealizovatelný. Dále upozorňujeme, že provoz restaurace ovlivňuje intenzity dopravy na všech přivaděčích a je tedy nutné tuto skutečnost v dokumentaci zohlednit.

- Platný územní plán města Benátky nad Jizerou účinný dne 7. 11. 2014 uvažuje s novými rozvojovými plochami určenými k bydlení v blízkosti tělesa dálnice D10 (plochy 16 a, b, c a 18 a, b, kde je zpracována platná územní studie). Z hlediska protihlukových opatření požadujeme ochranu i těchto citovaných rozvojových ploch před nadlimitním šířením akustických imisí z dopravy.

- Požadujeme dopracování protihlukových opatření k ochraně zástavby městské části Dražice - Ovčín.

- Akustickou studii požadujeme dopracovat se zařazením nových referenčních výpočtových bodů umístěných ve stávající zástavbě města Benátky nad Jizerou: Obodř 146, Nad Vinicemi 708, Pražská 782.

- Akustickou studii požadujeme dopracovat se zařazením nových referenčních výpočtových bodů umístěných v plánované zástavbě města Benátky nad Jizerou: lokality dle ÚP č. Z8, Z6, Z4, Z11, Z23, Z16 a, b, c.

- Upozorňujeme na nesoulad návrhu MUK Benátky nad Jizerou s platným ÚP Benátky nad Jizerou a platnou územní studií na rozvojové plochy 16 a,b,c.

- Do akustické studii požadujeme doplnit odůvodnění, jakým způsobem změny na MUK Bezděčín (rozdíl mezi variantami 1 a 2) ovlivní výsledné intenzity dopravy na dálnici D10 v úseku Benátky nad Jizerou a přilehlých komunikacích a s tím související úroveň dopravního hluku.

- Dne 7. 12. 2022 vyšla ve sbírce novela nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 270/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších změn. Tato novela ruší původní hygienické limity hluku korigované na starou hlukovou zátěž a stanovuje nové limity dopravního hluku pro komunikace všech tříd. Akustická studie, která je přílohou č. 2 dokumentace EIA (zpracována leden 2023) nezohledňuje nové platné limity stanovené touto vyhláškou. Požadujeme přepracování akustické studie se zohledněním novely nařízení vlády č. 433/2022 Sb. Nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
- Z důvodu současně překročené průměrné koncentrace benzo(a)pyren požadujeme vyhodnotit příspěvek benzo(a)pyrenu k současnému pozadí koncentrace benzo(a)pyrenu.
- V části hodnocení zdravotní rizika je nevhodně použita metodika pro stacionární zdroje. Požadujeme přepracování této části s vhodnější metodikou pro liniové zdroje.
- Požadujeme podrobnější zpracování charakterizace rizika osob rušených ve spánku a obtěžování hlukem z dálnice. Vyjádření v absolutních číslech pro jednotlivé obce a kvantifikaci populační atributivní frakce.
- I nadále trváme na souhlasu vlastníků rodinných domů dotčených demolicí případně změnou užívání.
- V řešeném území požadujeme realizaci dostatečného počtu přechodů pro zvěř tak aby nedocházelo ke zbytečným střetům se zvěří.
- Požadujeme doplnit dokumentaci o zhodnocení možného vlivu na jímací řád pitné vody Káraný a jeho ochranného pásma.
- Z důvodu vysokého zatížení staveništní dopravou (cca 100 NA/den) požadujeme vyhodnotit hlukovou zátěž ve vhodnějším referenčním bodě než v ulici Podolecká, která s výstavbou souvisí pouze nepřímo, navrhuje křížení silnic II/610 a II/272 v lokalitě Na Burse,
- Studii hodnocení vlivů na veřejné zdraví požadujeme zpracovat v souladu s Autorizačním návodem AN 15/04 verze 5 Státního zdravotního ústavu, kdy lepší vypovídací schopnost o počtu obtěžovaných a rušených ve spánku dopravním hlukem mají absolutní čísla proti pouhému procentickému vyjádření. Dále se domníváme, že počet exponovaných osob zvýšeným hladinám dopravního hluku je dostatečný na to, aby daná studie obsahovala i kvantitativní hodnocení rizika ischemické choroby srdeční vyjádřené pomocí populační atributivní frakce PAF nebo atributivním počtem N popsáném v Anex III Směrnice komise EU 2020/367.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Provozovna Mc'Donalds a případné záměry mimo zatím uvažovaných v okolí záměru budou respektovány v další přípravě záměru (ZOV). Provozovna Mc'Donalds není v konfliktu s projektovaným nájezdem MÚK Benátky nad Jizerou

Ochranu rozvojových ploch zatím nevyužitých (k bydlení) před hlukem nelze řešit v rámci posuzovaného záměru

Akustická studie bude v rámci další přípravy záměru aktualizována na základě aktualizovaného dopravního modelu. Stejně tak bude aktualizována Akustická studie pro období výstavby na základě ZOV

Proces dle 100/2001 Sb. neřeší soulad nebo nesoulad s územním plánem. V procesu se jedná jen o konstatování.

Intenzity dopravy v různých časových horizontech a stavech jsou uvedeny v příloze I Dokumentace.

dopracování protihlukových opatření k ochraně zástavby městské části Dražice – Ovčín – protihluková opatření v této části záměru budou navržena, pokud budou zde chráněné venkovní prostory staveb

Nařízení vlády 433/2022 Sb. má účinnost od 01.07.2023, proto není v Akustické studii (leden 2023) uvažováno. Nařízení vlády 272/2011 Sb., v platném znění bude při aktualizaci Akustické studie zcela respektováno.

benzo(a)pyren – vyhodnocení imisních změn záměrem je součástí rozptylové studie – příloha 3

Obecně hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví nerozlišuje stacionární a jiné zdroje

Podrobnější zpracování charakterizace rizika osob rušených ve spánku – při plnění platných hygienických limitů považuje zpracovatel posudku za nadbytečné

u demolovaných objektů budou majetkové vztahy řešeny dohodou s oznamovatelem

přechody pro zvěř – řešeno migrační studii – příloha 6

z hlediska možného vlivu záměru na jímací řád pitné vody Káraný a jeho ochranného pásma – ve stávající projektové přípravě dostatečně řešeno v příloze 9. Bude zpřesněno v další projektové přípravě.

vysokého zatížení staveništní dopravou (cca 100 NA/den) požadujeme vyhodnotit hlukovou zátěž ve vhodnějším referenčním bodě než v ulici Podolecká, která s výstavbou souvisí pouze nepřímo, navrhujeme křížení silnic II/610 a II/272 v lokalitě Na Burse – bude zohledněno v Aktualizaci akustické studie pro fázi výstavby

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí

Vyjádření č.j. MÚBNLSB-OŽP-54217/2023-CADAN ze dne 24.4.2023

Podstata vyjádření:

vodoprávní úřad příslušný podle § 104 a § 106 zák. č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vodní zákon: Bez připomínek.

orgán ochrany ZPF a SSL příslušný podle ust. § 15 zák. ČNR č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dle ust. § 48 zák. č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů:

➤ **ZPF** – Bez připomínek.

➤ **OSSL** – Bez připomínek.

orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle ust. § 65 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny: Bez připomínek.

orgán odpadového hospodářství příslušný podle ust. § 79 odst. 6 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech: Bez připomínek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

3. Veřejnost

Veřejnost 1 – (Tuřice)

Vyjádření ze dne 13.5.2023

Podstata vyjádření:

Obsah námítky

- nesouhlasíme s absencí protihlukových opatření na jižní straně mostu — požadujeme rozšíření protihlukové stěny PHS T3 až k přemostění dálnice silnicí 111/27210
- požadujeme zřízení bezhlučných mostních závěrů

Zdůvodnění obdobné jako Obec Tuřice

Stanovisko zpracovatele posudku:

Protihlukové stěny jsou navrženy v dokumentaci s dodatečnou rezervou a budou zpřesněny v další fázi projektové přípravy.

bezhlučné mostní závěry – součást návrhu závazného stanoviska

Občané obce Svémyslice

Vyjádření ze dne 10.5.2023

Podstata vyjádření:

- V dokumentaci EIA je pro ochranu před hlukem ze záměru v k.ú. Svémyslice plánována protihluková stěna (PHS) pouze cca 0,5 km dlouhá a pouze 4,5 m vysoká, umístěná je okolo referenčního bodu měření hluku ve Svémyslicích, kde výsledek měření hluku v noci je nad povolené hygienické limity už v současné době. Ostatní část obce Svémyslice není a nebude dle dokumentace EIA v rámci realizace a provozu záměru chráněna od hluku, který záměr přinese.
- Z vyjádření zpracovatele je tak zřejmé, že ochrana před negativními vlivy hluku ze záměru je vypořádána pouze a výhradně okolo jednoho jediného kontrolního, výpočtového bodu V2a, kde je v současné době hodnota nadlimitní. Pouze u kontrolního bodu V2a a jeho okolí jsou navržena protihluková opatření, díky kterým, jak zpracovatel uvádí, bude výhledově zlepšena celková akustická situace a to až 1,8 dB. Tvrdíme, že ostatní části obce Svémyslice, která celá leží v blízkosti tělesa dálnice, nebudou před hlukem ze záměru ochráněny vůbec a dojde k navýšení hlukové zátěže. Rozhodně nelze tvrdit že se v rámci celé obce, bez realizace PHS v délce celého k.ú. Svémyslice, výhledovělepší celková akustická situace a to až o 1,8 dB. Ochrana okolo jednoho kontrolního bodu a vyřešení jejího hlukového zatížení pod legislativní limit, rozhodně nic nevypovídá o hlukovém zatížení a případné ochraně, zbylých částí obce, kde realizací záměru bezpochyby dojde k navýšení hlukové zátěže. V obci byl stanoven pouze jeden kontrolní bod, nikoliv více, jak je uváděno.
- Tvrdíme, že nelze ve prognózách počítat s převedení části intenzit nákladní dopravy ze záměru na přeložku silnice II/101 resp. obchvat Brandýsa a Záp. Tato silnice má v úseku Zápy – Mstětice zákaz vjezdu dopravy nad 12t. Důvody, pro které byla značka umístěna nebyly vypořádány a zpracovatel dopravně inženýrských podkladů a dokumentace EIA s touto variantou průjezdu NA nad 12 t nemůže počítat.
Dalším důvodem je to, že vyloučení dopravy nad 12t na této komunikaci je součástí požadavků HS a akustických studií, jako podkladů pro rozhodnutí o umístění a stavebních povolení skladových areálů na k.ú. Mstětice, Nehvizdy a Jirny. Povolením vjezdu NA nad 12 t přes Mstětice by tak znamenalo porušení podmínek pro EIA, UR a SP těchto skladových areálů.
- Zpracovatel dále uvádí, že je počítáno s převzetím intenzit dopravy mimo jiné ze silnice III/33310. My naopak tvrdíme, že zprovoznění přeložky silnice II/101 obchvat Brandýsa nad Labem a Záp dopravní situaci v obci Svémyslice zhorší a do obce přinese větší dopravní zátěž. Zprovozněním obchvatu se spojnice mezi jednotlivým sjezdy D10 exit3-exit 10 skrz Svémyslice, stala nejrychlejší a nejkratší. Takže je logické, že při jakémkoli problému na dálnici, budou řidiči volit nejkratší a nejrychlejší objízdnu trasu přes obec v okolí dálnice. Velké a reálné dopravní zatížení komunikace skrz obec Svémyslice v případě omezení na dálnici, je možno vidět i na statistikách radarů, umístěných v obci.

- Z výše uvedeného se lze oprávněně domnívat, že dopravní a hlukové zatížení lokality v k.ú. Svémyslice bude výrazně vyšší, než je uváděno protože dopravní zatížení zůstane v lokalitě k.ú. Svémyslice a nebude převedena avizovaná část intenzit dopravy na II/101
- Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně vydané, hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

TV – těžká motorová vozidla celkem

SV – součet všech vozidel

	CSD2016	CSD2020	Rozdíl 2020-2016
TV	7 029	9 218	2 189 (31%)
SV	43 040	51 215	8 175 (19%)

Z uvedených dat lze konstatovat, že růst dopravy pro TV byl 31% (rok 2020 proti roku 2016) a všechna vozidla 19%.

Růstové koeficienty dle Stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy podle TP 225. III. vydání je pro A (osobní vozidla) 7%, B (lehká nákladní vozidla) 9% a C (těžká vozidla) 3 %.

Z uvedených hodnot, je zřejmé, že použitý model dopravy značně podhodnocuje skutečný stav intenzit dopravy, které jsou veřejně dostupné.

- Ze všeho výše uvedeného je naprosto zřejmé, že vstupní a vypočítané prognózy hlukového zatížení jsou podhodnocené a celkové zatížení hlukem a emisemi celé lokality je a dále bude výrazně vyšší, než je uváděno. Již v současné době, je hlukové zatížení z D10 pro občany obce Svémyslice výrazně rušivé a obtěžující. V noci nelze spát s otevřeným oknem. Hlukové zatížení obce a celé lokality k.ú. Svémyslice má velmi negativní vliv na zdraví lidí a kvalitu života v obci Svémyslice. V lokalitě zatížené hlukem, který se ještě zhorší zkapacitněním dálnice, které přivede více aut, které pojedou vyšší průměrnou rychlostí, lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže, zhoršení

zdraví i snížení hodnoty nemovitostí. Protihluková stěna v rozsahu 1,7 km po celé délce k.ú. Svémyslice je dlouhodobě součástí ÚP obce Svémyslice.

- V dokumentaci EIA není uvedeno, jak bude v rámci realizace záměru zabráněno tomu, aby se nezhoršila už tak velmi špatná dopravní situace v celé obci, která má z hlediska výrazného hlukového zatížení celé lokality negativní vliv na zdraví občanů obce Svémyslice. V případě jakýchkoliv prací a omezení na dálnici D10 v úseku Exit 3 - Exit 10, lze na základě mnohaletých a prokazatelných zkušeností v obci tvrdit, že tato omezení budou způsobovat kolony a řidiči pak využívají objízdovou trasu skrz obec Svémyslice a to i včetně nákladní dopravy.
Zpracovatel v dokumentaci tvrdí, že práce na rozšíření dálnice nebudou způsobovat dopravní omezení a kolony. Což považujeme za naprosto absurdní. Proto žádáme doplnění vymahatelných opatření, která toto zatížení obce Svémyslice v průběhu výstavby záměru bude efektivně eliminovat, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.
Zpracovatel v dokumentaci uvádí trasu mimostaveništní obslužné dopravy přes obec Mstětice, kde je zákaz vjezdu nad 12t.
- V dokumentaci je uvedena výstavba technického sjezdu pro RSD v k.ú Svémyslice, ta je však zcela v rozporu s platným Územním plánem obce Svémyslice, která s touto stavbou ve svém ÚP nepočítá. Jak se tento sjezd projeví v době výstavby, případně při mimořádných událostech, bude zdrojem další dopravy v k.ú. Svémyslice?

POŽADUJI:

- Požadují, aby nepřekročitelnou podmínku pro realizaci záměru bylo efektivní protihlukové opatření v podobě protihlukových stěn (PHS) o výšce min 8 m, po celé délce D10 procházející k.ú. Svěmyslice (cca 1,7km). Pokud by protihlukové stěny měly být nižší, požadují doplnění i PHS oboustranně pohlivých ve středovém pásu.
- Požadují doplnění opatření, která budou efektivně a vymahatelně eliminovat dopravní zatížení obce Svěmyslice v průběhu výstavby a provozu záměru, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.
- Požadují doplnění informací, z jakého důvodu je součástí projektu nový technický sjezd dálnice D10 v úseku EXIT 3- EXIT 10, vzhledem k malé vzdálenosti obou stávajících sjezdů. Jak se tento sjezd projeví v době výstavby, případně při mimořádných událostech a zda bude zdrojem další dopravy v k.ú. Svěmyslice?

Stanovisko zpracovatele posudku:

V rámci ZOV budou určeny přístupové trasy ke stavbě dle záměru a budou posouzeny Akustickou studií. V rámci zkušebního provozu bude provedeno měření akustické zátěže a v případě nedostatků navržena a realizována nápravná opatření.

Protihlukové stěny jsou navrženy v dokumentaci s dodatečnou rezervou a budou zpřesněny v další fázi projektové přípravy.

Nový technický sjezd – jedná se o neveřejnou komunikaci, která bude využívána k údržbě D10

V Zelenči jsme doma, z.s.

Vyjádření ze dne 13.5.2023

Podstata vyjádření:

I. Tvrdíme:

Původní připomínka:

1. Okolí obcí Zeleneč, Svěmyslice, Radonice, Horní Počernice, Mstětice, Jirny, Šestajovice, Nehvizdy trpí přítomností dvou dálničních tahů, průmyslových objektů a logistických hal se všemi negativními důsledky jejich výstavby a provozu (hluk, dopravní exhaláty, dopravní zácpy, světelný smog, problematika dešťových a odpadních vod, vliv na prostupnost krajiny, dopad na migrující živočichy, dopad na chráněné živočišné druhy, zhoršení kvality ovzduší). Tvrdíme, že pokud bude uskutečněn záměr modernizace D10 bez řádného, efektivního a účinného odstínění zdroje hluku po obou stranách dálnice, bude oblast velmi významně zasažena vlivem hlukové a emisní zátěže, což bude mít bezpochyby negativní vliv na zdravotní rizika a veřejné zdraví v dotčené lokalitě.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše:
Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016, a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil pro relevantní zhodnocení hlukového zatížení aktuální, oficiálně publikované hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

Původní připomínka:

2. V úseku D10 mezi exitem 3 a exitem 10 jsou již v současné době hlukové hodnoty nad limity stanovenými příslušnými normami. V takovém případě, dle rozhodnutí nejvyššího soudu, nelze hlukovou zátěž zvýšit ani o 0,1 dB.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Dle vyjádření zpracovatele je naprosto zřejmé, že ochrana před negativními vlivy hluku ze záměru je vypořádána pouze a výhradně okolo jednoho jediného kontrolního, výpočtového bodu V2a, kde je v současné době hodnota nadlimitní. Pouze okolo výpočtového bodu V2a a jeho okolí jsou navržena protihluková opatření, díky kterým, jak zpracovatel uvádí, bude výhledově zlepšena celková akustická situace a to až 1,8 dB.

Tvrdíme, že ostatní části obce Svěmyslice, která celá leží v blízkosti tělesa dálnice, nebudou před hlukem ze záměru ochráněny vůbec a dojde k navýšení hlukové zátěže. Rozhodně nelze tvrdit že se v rámci celé obce, bez realizace PHS v délce celého k.u. Svěmyslice, výhledovělepší celková akustická situace, a to až o 1,8 dB.

Ochrana okolo jednoho výpočtového bodu a vyřešení jejího hlukového zatížení rozhodně nic nevyplývá o hlukovém zatížení a ochraně před hlukem podél dálnice exit 3-exit10

Původní připomínka:

3. V území je realizováno několik skladových zón (Jirny, Mstětice, Nehvizdy, Horní Počernice), ve kterých již existuje velké množství jednotlivých skladových hal, generujících dopravní, hlukovou a imisní zátěž. Území se navíc nachází mezi dvěma dálničními tahy a železnicí. Územní plán Zelenč – část Mstětice plánuje výstavbu „zahradního města“ na rozloze cca 100 ha. Na tento projekt je již vydáno stanovisko EIA. V k.ú. Jirny je plánován koridor vysokorychlostní železnice. Kumulace těchto záměrů bude mít vliv na všechny sledované složky životního prostředí.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Chybí posouzení společného vlivu záměru a záměru rozšíření D11 na 3+3 a výstavby vysokorychlostní železnice v k.u. Jirny. Ve směru na Šestajovice a Jirny jsou plánovaná protihluková opatření, jejichž odrazem se zhorší hlukové zatížení obcí mezi dálnicemi D10 a D11.

4. Tvrdíme, že informace v EIA ohledně budoucího hlukového zatížení z dálnice D10 v úseku 3 km – 10 km jsou tendenčně podhodnocené. Po porovnání prognózy intenzit dopravy v dokumentaci EIA a dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, vydané MD v roce 2018 je zřejmé, že dokumentace EIA podhodnocuje budoucí intenzitu průjezdu těžkých nákladních vozidel o 3,3 % ve výhledu v roce 2020-2030 a o 27 % v porovnání 2020-2053. To vše, i bez realizace záměru. V dokumentaci EIA je dokonce absurdně uvedeno, že průjezd těžkých nákladních vozidel se v porovnání 2020-2030 sníží o 0,8 %. Vzhledem k tomu, že v okolí jsou velká skladová centra, která se neustále rozšiřují a rostou nové haly a skladové prostory, což samozřejmě do lokality přivádí novou dopravu, která je přímo napojená na D10 exit 3- exit 10 km, tak je absurdní tvrdit, že se množství NA se bude v porovnání 2020-2030 snižovat.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Tvrdíme, že nelze ve prognózách počítat s převedením části intenzit nákladní dopravy ze záměru na přeložku silnici II/101 resp. obchvat Brandýsa a Záp. Tato silnice má v úseku Zápy – Mstětice zákaz dopravy nad 12t. Důvody, pro které byla značka umístěna nebyly vypořádány a zpracovatel

dopravně inženýrských podkladů a dokumentace EIA s touto variantou průjezdu NA nad 12 t nemůže počítat, protože je hypotetická.

Dalším důvodem je to, že vyloučení dopravy nad 12 na této komunikaci je součástí požadavků HS a akustických studií, jako podkladů pro rozhodnutí o umístění a stavebních povolení skladových areálů na k.u. Mstětice, Nehvizdy a Jirny. Povoláním vjezdu NA nad 12 t přes Mstětice by tak znamenalo porušení podmínek pro EIA, UR a SP těchto skladových areálů.

Původní připomínka:

5. V dokumentaci EIA je pro ochranu obyvatel před hlukem ze záměru, v k.ú. Svěmyslice, plánována protihluková stěna (PHS) pouze cca 0,5 km dlouhá a pouze 4,5 m vysoká, umístěná je okolo referenčního bodu měření hluku ve Svěmyslicích, kde výsledek měření hluku v noci byl nad povolené hygienické limity už v současné době. Ostatní část dálnice v úseku exitu 3 – exit 10 není a nebude dle dokumentace EIA v rámci realizace a provozu záměru odhlučněna. PHS v k.ú. Svěmyslice je navíc plánována pouze na jedné straně, což by v případě realizace PHS v rozsahu dle dokumentace EIA způsobilo enormní zvýšení hlukové zátěže pro obec Zeleneč, díky odrazu hluku o PHS.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně publikované hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

Původní připomínka:

6. Z výše uvedených a podložených skutečností o podhodnocení budoucích intenzit dopravy, a tedy i nutné ochrany před budoucím hlukem v dokumentaci EIA je zcela zřejmé, že hlukové zatížení celé lokality k.ú. Svěmyslice a obce Zeleneč bude o mnoho vyšší, než je uvedeno v dokumentaci EIA, která již v současnosti uvádí překročení limitu hluku v noční době. Z toho důvodu požadujeme, aby nepřekročitelnou podmínku pro realizace a provoz záměru bylo efektivní, trvalé protihlukové opatření v podobě PHS po obou stranách dálnice o výšce 8 m, po celé délce D10 procházející minimálně k.ú. Svěmyslice (cca 1,7 km). Pokud by PHS měly být nižší, požadujeme doplnění i PHS oboustranně pohltivých ve středovém pásu, aby bylo efektivně zabráněno hlukového zatížení lokality z dálnice 3+3 pruhy.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně publikované hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

Původní připomínka:

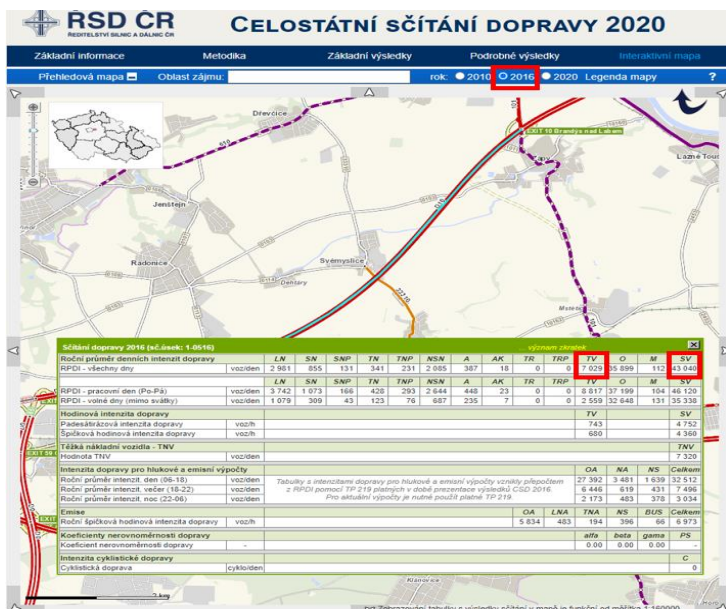
7. Lze tvrdit, že pokud zpracovatel EIA použil chybné vstupní údaje intenzity budoucí nákladní dopravy v úseku exit 3- exit 10 km (nižší intenzity dopravy pro těžká nákladní

vozidla v roce 2030 i 2053), jsou veškerá vyhodnocení EIA a z něho vycházející závěry podhodnocené. Tudiž lze oprávněně předpokládat, že hlukové zatížení lokality v k.u. Zeleneč a Svémyslice z dálnice D10 bude vyšší a nelze záměr „D10 modernizace Exit 3 – Exit 10, realizovat a provozovat bez vybudování efektivních protihlukových stěn (PHS) , v délce minimálně celého k.ú. Svémyslice. PHS musí být efektivní, po obou stranách dálnice a dostatečně vysoké (min 8 m).

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

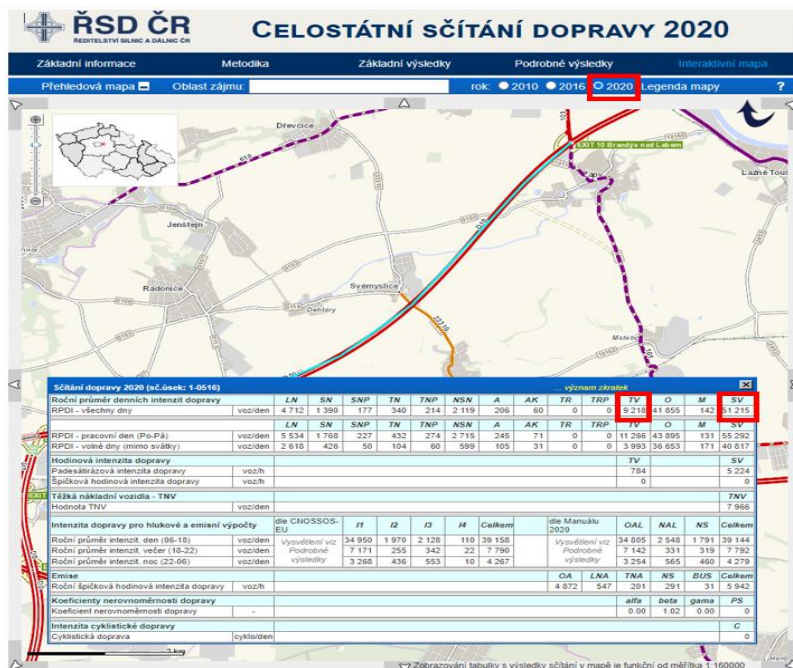
Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně publikované hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>



TV – těžká motorová vozidla celkem
SV – součet všech vozidel

↓



TV – těžká motorová vozidla celkem
SV – součet všech vozidel

	TV	SV
2016	7 029	43 040
2020	9 218	51 215
Rozdíl 2020-2016	2 189	8 175
Procentuální rozdíl 2020-2016	<u>31%</u>	<u>19%</u>

Původní připomínka:

8. Již v současné době, je hlukové zatížení z D10 pro občany obcí Svémyslice a Zeleneč výrazně rušivé a obtěžující. V noci nelze spát s otevřeným oknem. Hlukové zatížení obcí Zeleneč a Svémyslice má negativní vliv na zdraví lidí a kvalitu života v obcích. V lokalitách dlouhodobě zatížených hlukem, který se ještě zhorší zkapacitněním dálnice, které přivede více aut, které pojedou vyšší průměrnou rychlostí, lze předpokládat zvýšení hlukové zátěže, zhoršení zdraví i snížení hodnoty nemovitostí.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Dle vyjádření zpracovatele je naprosto zřejmé, že ochrana před negativními vlivy hluku ze záměru je vypořádána pouze a výhradně v okolí jednoho jediného kontrolního, výpočtového bodu V2a, kde je v současné době hodnota nadlimitní. Pouze okolo výpočtového bodu V2a a jeho okolí jsou navržena protihluková opatření, díky kterým, jak zpracovatel uvádí, bude výhledově zlepšena celková akustická situace a to až 1,8 dB.

Tvrdíme, že okolí dálnice bez plánovaných PHS nebudou před hlukem ze záměru ochráněny vůbec a dojde k navýšení hlukové zátěže. Ochrana okolo jednoho výpočtového bodu a vyřešení jejího hlukového zatížení rozhodně nic nevyovídá o hlukovém zatížení a ochraně před hlukem podél dálnice exit 3-exit10

Zpracovatel dále uvádí, že je počítáno s převzetím intenzit dopravy mimo jiné ze silnice III/33310. My naopak tvrdíme, že zprovoznění přeložky silnice II/101 obchvat Brandýsa nad Labem a Záp naopak dopravní situaci na této komunikaci zhorší a do obcí přinese větší dopravní zátěž, zejména při dopravních omezeních na dálnici. S touto variantou zpracovatel vůbec nepočítá. Zprovozněním obchvatu se spojnice mezi jednotlivým sjezdy skrz Svémyslice, stala tou nejkratší. Takže je logické, že při jakémkoli problému na dálnici, budou řidiči volit nejkratší objízdnu trasu přes obce v okolí dálnice.

Zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Je naprosto zřejmé, že výsledné celkové zatížení celé lokality v kú Svémyslice I v kú. Zeleneč bude výrazně vyšší.

<https://www.rsd.cz/web/guest/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

Původní připomínka:

9. Není posouzen reálný negativní a kumulativní vliv silnic III. tříd skrz obce Zeleneč a Svémyslice, jejichž významně negativní vlivy na zdraví z hlediska hluku, prachu a emisí jsou čím dál větší. Intenzity dopravy skrz obce Zeleneč a Svémyslice se v posledních letech výrazně zvýšily a jsou absolutně neodpovídající předpokládanému provozu na silnici III. třídy.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Viz vyjádření k bodu 8.

Původní připomínka:

10. V dokumentaci EIA není uvedeno, jak bude v rámci realizace záměru zabráněno tomu, aby se nezhoršila už tak velmi špatná dopravní situace v obcích Svěmyslice, Zeleneč, která má z hlediska výrazného hlukového zatížení celé lokality negativní vliv na zdraví občanů. V případě jakýchkoliv prací na dálnici D10 v úseku Exit 3-Exit 10, lze na základě mnohaletých zkušeností tvrdit, že bude způsobovat kolony a řidiči pak využívají jako objízdnu trasu okolní obce a to včetně NA nad povolenou hmotnost v obcích. Žádáme doplnění opatření, která toto zatížení obcí v průběhu výstavby záměru bude efektivně eliminovat, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Z praxe je naprosto zřejmé, že jakékoliv práce a nehody na dálnici způsobují kolony a řidiči se je snaží nejkratší možnou trasou objet. Tvrdit, že práce na rozšíření dálnice nebudou způsobovat dopravní omezení a kolony je naprosto absurdní. Proto žádáme doplnění vymahatelných opatření, která toto zatížení obcí Zeleneč a Svěmyslice budou v průběhu výstavby záměru efektivně eliminovat, aby bylo zabráněno překračování hygienických limitů hluku, způsobených dopravou v obci.

Mimostaveništní doprava je dle dokumentace vedena také skrz obec Mstětice, která je místní částí obce Zeleneč, přičemž je zde ve Mstěticích zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 t. Navíc jde o hlukově nadlimitně zatíženou lokalitu, tudíž není možné hluk v lokalitě jakkoliv zvyšovat. Dále viz vyjádření k bodu 4.

II. Žádáme:

Původní připomínka:

1. Jako nepřekročitelnou podmínku pro schválení, realizaci a provoz záměru vybudování trvalého, efektivního protihlukového opatření v podobě protihlukových stěn (PHS) o výšce min 8 m po obou stranách dálnice v úseku exit3 – exit 10. Pokud by PHS měli být nižší než 8 m, požadujeme doplnění i PHS, oboustranně pohlťivých ve středovém pásu. Toto opatření požadujeme zanést do veškerých stanovisek ke schvalovacímu řízení záměru.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Tvrdíme, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Není zřejmé, z jakého důvodu zpracovatel dokumentace nepoužil aktuální, oficiálně publikované hodnoty sčítání, které jsou na stránkách ŘSD k dispozici.

Z výše uvedeného zřejmé, že hlukové zatížení lokality bude vyšší, než je uvedeno a požadujeme Jako nepřekročitelnou podmínku pro schválení, realizaci a provoz záměru vybudování trvalého, efektivního protihlukového opatření v podobě protihlukových stěn (PHS) o výšce min 8 m po obou stranách dálnice v úseku exit3 – exit 10. Pokud by PHS měli být nižší než 8 m, požadujeme doplnění i PHS, oboustranně pohlťivých ve středovém pásu. Toto opatření požadujeme zanést do veškerých stanovisek ke schvalovacímu řízení záměru.

Původní připomínka:

2. Požadujeme, aby bylo respektováno rozhodnutí Nejvyššího soudu o zákazu vnášení jakéhokoliv dalšího hlukového zatížení do lokality s nadlimitními hladinami hluku.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Dle vyjádření zpracovatele je naprosto zřejmé, že ochrana před negativními vlivy hluku ze záměru je vypořádána pouze a výhradně v okolí jednoho jediného kontrolního, výpočtového bodu V2a, kde je v současné době hodnota nadlimitní. Pouze okolo výpočtového bodu V2a a jeho okolí jsou navržena protihluková opatření, díky kterým, jak zpracovatel uvádí, bude výhledově zlepšena celková akustická situace a to až 1,8 dB.

Tvrdíme, že okolí dálnice D10 exit3-exit10 bez plánovaných PHS nebudou před hlukem ze záměru ochráněny vůbec a dojde k navýšení hlukové zátěže. Ochrana okolo jednoho výpočtového bodu a vyřešení jejího hlukového zatížení rozhodně nic nevyhovuje o hlukovém zatížení a ochraně před hlukem podél dálnice exit 3-exit10

Vzhledem k tomu, že zpracovatel dopravně-inženýrských studií a zpracovatel dokumentace EIA vycházejí tendenčně z neaktuálních hodnot sčítání dopravy z roku 2016 a nikoliv z aktuálnějších hodnot celostátního sčítání ŘSD z roku 2020. Vstupy pro veškeré posouzení dopravy jsou tak tendenčně podhodnocené. Je naprosto zřejmé, že výsledné celkové zatížení celé lokality v kú Svémyslice I v kú. Zeleneč bude výrazně vyšší.

Požadujeme, aby bylo respektováno rozhodnutí Nejvyššího soudu o zákazu vnášení jakéhokoliv dalšího hlukového zatížení do lokality s nadlimitními hladinami hluku.

Původní připomínka

3. Žádáme, aby dále byla v procesu EIA zohledněna dopravní, emisní a hluková zátěž související s realizací stavby, a aby byl návrh doplněn o opatření minimalizující průjezd těžké stavební techniky a kompenzující nárůst ostatní dopravy související s realizací záměru, v obcích Zeleneč a Svémyslice. Žádáme doplnění efektivních a vymahatelných opatření pro dodržování hygienických limitů hluku v obcích.

Komentář k reakci zpracovatele dokumentace na připomínku:

Odpověď spolku V Zelenči jsme doma, z.s. na komentář zpracovatele dokumentace EIA výše: Mimostaveništní doprava je dle dokumentace vedena I skrz obec Mstětice, která je místní částí obce Zeleneč, přičemž je zde ve Mstěticích zákaz vjezdu NA nad 12 t. Navíc jde o hlukově nadlimitně zatíženou lokalitu, tudíž není možné hluk v lokalitě jakkoliv zvyšovat.

III. Shrnutí

1. Žádáme, aby dále byla v procesu EIA zohledněna dopravní, emisní a hluková zátěž související s realizací stavby, a aby byl návrh doplněn o opatření minimalizující průjezd těžké stavební techniky a kompenzující nárůst ostatní dopravy související s realizací záměru, v obcích Zeleneč a Svémyslice.
2. Žádáme doplnění efektivních a vymahatelných opatření pro dodržování hygienických limitů hluku v obcích.
3. Požadujeme, aby bylo zohledněno aktuálního celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2020 ve příslušných rozhodnutích.
4. Požadujeme vybudování protihlukových stěn (PHS) o výšce minimálně 8 m po obou stranách dálnice v úseku exit3 – exit 10. Pokud by PHS měly být nižší než 8 m, požadujeme doplnění i PHS, oboustranně pohltivých ve středovém pásu. Toto opatření požadujeme zanést do veškerých stanovisek ke schvalovacímu řízení záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nejedná se o tendenční hodnocení frekvence dopravy. Z přílohy č. 1 dokumentace vyplývá, že v mnoha případech je uvažovaná frekvence dopravy vyšší, než odpovídá sčítání z roku 2021.

Součástí Akustické studie je přílohová mapa izofon, která dostatečně modeluje akustické zatížení obce.

Rozšiřování D11 na 3+3 je součástí dopravního modelu v příloze 1 dokumentace

v úseku Zápy – Mstětice zákaz dopravy nad 12 t – přístupové komunikace na stavbu budou řešeny v následných Zásadách organizace výstavby

V návrhu podmínek závazného stanoviska – aktualizace dopravního modelu, Akustické a rozptylové studie

jak bude v rámci realizace záměru zabráněno tomu, aby se nezhoršila už tak velmi špatná dopravní situace – bude řešeno v Zásadách organizace výstavby (ZOV) v další projekční přípravě – vlastní realizace záměru přinese zlepšení stávajícího stavu a to i odstraněním některých nedostatků stávajícího stavu

Vyjádření po termínu

Podle § 8 odstavec 3 zákona 100/2001 Sb. - K vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Městský úřad Kosmonosy, správní odbor

Vyjádření č.j. MeUK/1435/2023/MŠ ze dne 2.5.2023 (doručeno 17.5.2023)

Podstata vyjádření:

Rada města Kosmonosy nemá z důvodu minimálního dopadu na správní území města Kosmonosy připomínky k přepracované dokumentaci EIA dle přílohy č.4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů záměru „D10 modernizace EXIT 3 – EXIT 46“

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Zpracovatel posudku děkuje všem výše uvedeným za zaslání písemných připomínek k záměru.

Za stěžejní připomínky k záměru lze považovat protihluková opatření v budoucím stavu a související dopravu při výstavbě.

Veřejné projednání

Na veřejném projednání záměru, které se konalo dne 13. července 2023 Společenský sál „Záložna“ Husovo náměstí 39/32, Benátky nad Jizerou, byl záměr představen formou presentace:

- Představení záměru modernizace D10
 - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Kateřina Ambrožová,
- Základní údaje o posuzování vlivů záměru na ŽP
 - Zpracovatel dokumentace EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Jan Duřt

V následné diskuzi byla diskutována zejména problematika hluku a související dopravy s výstavbou dle záměru.

Na dotazy odpovídali:

- zpracovatel dokumentace - Ing. Jan Duřt, Ing. Libor Ládyš, Ing. Zuzana Vošická
- zástupci oznamovatele - Ing. Kateřina Ambrožová
- zástupce projektanta – fm. Valbek spol. s r.o.
- zpracovatel posudku - Ing. Josef Tomášek, CSc.

Všechny vznesené dotazy nebo připomínky byly na místě zodpovězeny.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví na směrově rozdělené šestipruhovém uspořádání – návrhová kategorie D 33,5/130 či její obdoba, a to z důvodu narůstajících intenzit dopravy. Stávající dálnice D10 je mezi Prahou a Brandýsem nad Labem realizována v kategorii R 26,5/120 a mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví v kategorii R 24,5/120. Předmětný úsek navazuje na záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění na 6-ti pruh“, a to v úseku km 4,450 (směr Turnov – Praha) a km 4,650 (směr Praha – Turnov) a končí v místě odbočovacích pruhů před exitem 46 – Kosmonosy (záměr Přestavba MÚK Kosmonosy), přesněji v km 45,785 (směr Praha – Turnov) a km 45,599 (směr Turnov – Praha).

Délka modernizovaného úseku je cca 41 km (41,135 km ve směru Praha – Turnov a 41,149 km ve směru Turnov – Praha).

Dálnice D10 bude modernizována ve stávající trase, směrové a výškové uspořádání zůstane zachováno. U směrového vedení lze předpokládat ojediněle mírné úpravy oproti stávajícímu stavu, a to s ohledem na dodržení návrhových parametrů modernizované dálnice. Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK (celkem 8), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými. Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů. Součástí záměru je i prověření a případné doplnění protihlukových opatření.

Dále je součástí záměru jedna nová odpočívka. Odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,500 je dimenzována na 14 stání pro těžká nákladní vozidla a 3 stání pro karavany. Odpočívka je dále vybavena 4 stánými pro autobusy a 24 stánými pro osobní automobily.

V souvislosti s modernizací dálnice D10 je dále uvažováno s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. jejím odsunutím do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde k případné revitalizaci. U stávající odpočívky Čtyři kameny v km 17,500 se počítá s její revitalizací.

U oboustranné odpočívky Brodce (km 35,200 a km 35,500) bude v dalším stupni projektových příprav prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu čerpacích stanic a revitalizaci odpočívky Brodce.

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Především se jedná o přeložky silnic I/16 a I/38 v rámci MÚK Bezděčín, včetně úprav vedení silnice II/610 v návaznosti na „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín, chybějící úsek II/610“. Další přeložky se nepředpokládají.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Rozšíření dálnice D10 na šestipruhovém uspořádání si u obce Kbel vyžádá demolici čtyř obytných domů.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě přípravy, výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, na půdu, na floru, faunu a ekosystémy, na vody a na ovzduší (v etapě výstavby).

Vlivy na veřejné zdraví

V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví oprávněnou osobou.

Z hlediska kvantitativní charakterizace rizika v oblasti obtěžování hlukem a subjektivního rušení spánku hlukem je mezi stávajícím stavem a jednotlivými variantami záměru v celkovém souhrnu významný pozitivní rozdíl.

Na základě zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Vlivy na ovzduší a klima

Ovzduší

Hodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3 dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší je provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných prachových částic PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Zdrojem emisí ve fázi realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí stavenišť zejména při realizaci zemních prací. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž emisemi ze související těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, z techniky na staveništi (v obou případech emise z motorů a sekundární prašnost).

Pro účely předmětného záměru byla zpracována studie Kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (příloha č. 11 dokumentace EIA), ve které je proveden nástin možného rozsahu výsadby dřevin ve vztahu k množství emisí produkovaných provozem záměru v řešeném území, přičemž hodnocení je provedeno ve vztahu k produkci emisí suspendovaných částic frakcí PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu.

Z hlediska znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat při splnění navrhovaných opatření významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy na klima

V rámci porovnání vlivů záměru na klimatický systém byla provedena bilance emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy na dálnici D10.

Výpočet emisí skleníkových plynů byl zpracován pro časové horizonty r. 2030 a 2053, a to pro vlastní trasu dálnice D10 vč. variantně řešených mimoúrovňových křižovatek. Z výpočtu vyplývá, že realizací záměru dojde v rámci hodnoceného úseku dálnice D10 k nárůstu emisí cca o 9–12 kt/rok (podle roku a kombinace variant). V emisní bilanci je však zahrnuta pouze samotná dálnice D10. Při zohlednění poklesu intenzit dopravy, k němuž dojde vlivem zkapacitnění dálnice na některých úsecích silniční sítě v zájmovém území, lze očekávat nárůst emisí několikanásobně nižší. Tento nárůst je hodnocen jako mírný a akceptovatelný.

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

Vlivy na hlukovou situaci

Fáze realizace záměru

Vzhledem k umístění stávající dálnice v blízkosti chráněných staveb, např. v obci Zápy ulice Královická, byly modelovány nejhluchnější stavební stroje, které budou používány v rámci přípravných prací, bez umístění protihlukové stěny, a byly sledovány vzdálenosti umístění stavebních strojů od chráněných staveb tak, aby při deklarovaném časovém nasazení strojů byl splněn hygienický limit hluku ze stavební činnosti 65 dB.

Fáze provozu záměru

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu provozu záměru na akustickou situaci u nejbližší chráněné zástavby a vyhodnocení hluku ze stavební činnosti při výstavbě. Byly hodnoceny následující stavy:

Počáteční akustická situace 2020 (PAS)

Fáze výstavby

Výhled 2030 – bez modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46

Výhled 2030 – s modernizací D10, EXIT 3 – EXIT 46

Ve výhledu se záměrem jsou výpočtově posuzovány dva variantní stavy modernizace D10 vzhledem k variantnímu technickému řešení MÚK U Čtyř kamenů a MÚK Bezdčín.

Výhled 2053 – bez modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46

Výhled 2053 – s modernizací D10, EXIT 3 – EXIT 46

Soubor protihlukových opatření v okolí dálnice D10 byl navržen s ohledem na splnění příslušného hygienického limitu, který byl stanoven v rámci prověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže v kapitole 3.3. Akustického posouzení.

Z vyhodnocení provedeného v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) vyplývá nutná realizace kompenzačních opatření na komunikacích v širším okolí záměru, které přivádějí dopravu na dálnici D10. Možná kompenzační opatření včetně jejich rozsahu jsou uvedena v dokumentaci.

Z výsledků vyplývá, že z provozu silniční dopravy na posuzovaném úseku dálnice D10 EXIT 3 – EXIT 46 lze po realizaci modernizace a navrhovaných protihlukových opatření předpokládat dodržení příslušných hygienických limitů uvedených v Akustické posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) ve všech okolních výpočtových bodech.

Vlivy na další fyzikální a biologické charakteristiky

Vliv z hlediska produkce vibrací

Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však je navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru

Vlivy na světelné znečištění

V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení komunikace, osvětlení odpočívky, příp. osvětlení staveniště), bude důsledně postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření, či záření ionizujícího.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody, jehož součástí je i posouzení, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí nedosažení dobrého stavu vod do budoucna ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES).

Záměr znamená mírný dopad do hydrogeologických poměrů v území, vzhledem k situování stavby nad stávající hladinou podzemní vody, hlubinného založení pilířů v rámci rozšíření mostních objektů.

Součástí záměru je návrh monitoringu vod.

Vlivy na půdu

Plochy záborů vychází z technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021).

V současném stavu jsou zpevněné plochy dálnice D10 a MÚK v předmětném úseku vyčísleny o celkové rozloze 1 261 659 m². Předpokládaná plocha trvalého záboru (nad rámec stávající bilance zpevněných ploch dálnice D10) v souvislosti s modernizací dálnice D10 vč. invariantně řešených MÚK, avšak bez variantně řešených MÚK (U Čtyř kamenů a MÚK Bezděčín) a ploch nové odpočívky vně hranice vymezeného předpokládaného záboru stavby modernizované dálnice D10 je 1 633 464 m².

Navrhovaný záměr si vyžádá v rámci úseku předmětné trasy dálnice D10 a invariantně řešených MÚK zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (ploch PUPFL) o výměře 136 151 m² trvalého záboru.

V navazujících stupních projektové dokumentace dojde ke zpřesnění hranice záborů stavby, která je pro účely aktuálního posouzení v rámci procesu EIA stanovena ve větším rozsahu, a to na straně bezpečnosti (uváděný zábor uvažován jako zábor trvalý). V konečném důsledku lze v dalším stupni projektových příprav na základě zpracovaného podrobného Záborového elaborátu stavby očekávat celkový pokles rozsahu záborů stavby vč. záborů PUPFL.

Vlivy na přírodní zdroje

Dle evidence informačního serveru České geologické služby se v trase plánovaného modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46 nenachází dobývací prostory (těžených i netěžených ložisek).

V území předmětného záměru v km 27,780–39,870 se nachází chráněné ložiskové území Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000. V uvedeném chráněném ložiskovém území se nachází také MÚK Brodce a MÚK Bezděčín varianta 1 a částečně také varianta 2 této MÚK. Je třeba postupovat dle § 18 a § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů a dle rozhodnutí OBÚ Kladno č.j. 1493/90/460.2/Ha/St z 26. 11. 1990.

Trasou předmětného záměru prochází v km cca 28,730–32,600 a cca 33,660–37,900 výhradní ložisko Mělnická pánev – ID 3075300, která obsahuje zemní plyn a černé uhlí. Uvedené ložisko nebylo doposud těženo. Do výhradního ložiska okrajově zasahuje v km 32,870 severozápadní okraj MÚK Brodce (EXIT 33). Jiná ložiska a zdroje nerostných surovin (vyhrazená či nevyhrazená) se v trase předmětného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Pro předmětný záměr bylo zpracováno Hodnocení vlivů zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody (dále jen „Hodnocení“), které je součástí přílohy č. 5 dokumentace EIA.

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie, ve které bylo zhodnoceno technické řešení záměru (na základě aktuální technické prověřovací studie) a aktuální stav dotčeného území. Rámcová migrační studie tvoří samostatnou přílohu č. 6 dokumentace EIA.

Kompenzací za kácení dřevin rostoucích mimo les budou navrženy sadové úpravy záměru, se kterými předmětný záměr počítá, případně pak i další náhradní výsadby uložené v rámci povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v dalším stupni projektových příprav záměru.

Podrobný návrh vegetačních/sadových úprav nově vzniklých ploch a ploch dočasného záboru předmětného záměru bude vycházet z doporučení uvedených v dokumentaci EIA a bude upřesněn v následujících stupních projektových příprav.

Významný negativní vliv záměru na ekosystémy či biologickou rozmanitost v řešeném území se nepředpokládá.

Záměr je situován mimo území soustavy Natura 2000. V blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu je součástí posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2020) - samostatná příloha č. 7 dokumentace EIA.

Zásadní dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat.

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

Rozšíření dálnice D10 na šestipruhové uspořádání si v řešení úseku vyžádá demolici čtyř obytných domů v části Kbel města Benátky nad Jizerou. Konkrétně se jedná o budovy v části Kbel č. p. 22, č. p. 113 a č. p. 131 v důsledku rozšíření tělesa komunikace a budovu č. p. 13 v části Kbel v důsledku rozšíření mostní estakády (bude zpřesněno v další přípravě záměru).

V rámci úpravy MÚK Benátky nad Jizerou (EXIT 27) (cca km 27,280) na okružním napojení všech větví bude třeba respektovat umístění výklenkové kaple, která se nachází v těsné blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou, resp. u stávající silnice II/272, případně řešit její přemístění. Konkrétně se jedná o barokní kapli z poloviny 18. století, resp. nemovitou kulturní památku (rejst. č. ÚSKP 37103/2-1482). Dále je nutno věnovat pozornost neoromantické vile z roku 1938 na adrese Vestecká č.p. 880, Stará Boleslav;

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizovaná opatření navržená v tomto posudku (v návrhu stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností ze stávajícího provozu na D10 a okolních komunikací a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a fázi realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových opatření a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeď včetně kompenzačních výsadeb. V souvislosti s výstavbou dle záměru bude realizován monitoring složek životního prostředí.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a převzatých zpracovatelem posudku do podmínek návrh stanoviska.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek navržených v tomto posudku v návrhu stanoviska lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Proto zpracovatel posudku doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí tohoto posudku.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Návrh

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Odbor výkonu státní správy STŘED, oddělení Praha

Č. j.:

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy STŘED, oddělení Praha
jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

„D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46“

I. Povinné údaje

1. Název záměru: D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46

2. Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem záměru je zkapacitnění stávající dálnice D10 v úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou (dále jen „MÚK“) Radonice (exit 3 není součástí záměru) a MÚK Kosmonosy (exit 46 není součástí záměru) na směrově rozdělené šestiproudové uspořádání z původního čtyřproudového.

Přibližná délka úpravy dálnice D10 činí 41 km (41,135 km ve směru Praha – Turnov a 41,149 km ve směru Turnov – Praha).

Kromě modernizace hlavní trasy budou provedeny přestavby všech MÚK (celkem 8), rozšíření stávajících mostních objektů, případné demolice stávajících mostů a jejich nahrazení mosty zcela novými.

Dále se počítá s obnovou a doplněním odvodnění, včetně vybudování retenčních nádrží a vyústění do vhodných recipientů.

Dále je součástí záměru jedna nová odpočívka - odpočívka Čtyři kameny vpravo na dálnici D10 v km 15,500

V souvislosti s modernizací dálnice D10 je dále uvažováno s revitalizací odpočívky Mladá Boleslav (Podchlumí) v km 43,900 vpravo, resp. jejím odsunutím do nové polohy, u protilehlé odpočívky na levé straně dojde

k případné revitalizaci. U stávající odpočívky Čtyři kameny v km 17,500 se počítá s její revitalizací.

U oboustranné odpočívky Brodce (km 35,200 a km 35,500) bude v dalším stupni projektových příprav prověřen vliv rozšíření dálnice D10 na polohu čerpacích stanic a revitalizaci odpočívky Brodce.

V rámci modernizace trasy D10 je uvažováno s přeložkami komunikací v rámci jednotlivých MÚK. Především se jedná o přeložky silnic I/16 a I/38 v rámci MÚK Bezděčín, včetně úprav vedení silnice II/610 v návaznosti na „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín, chybějící úsek II/610“. Další přeložky se nepředpokládají.

Součástí stavby jsou i vyvolané přeložky sítí technické infrastruktury a úpravy území v okolí stavby. Rozšíření dálnice D10 na šestipruhové uspořádání si u obce Kbel vyžádá demolici čtyř obytných domů.

Variantně (z hlediska technického řešení) jsou řešeny následující dvě mimoúrovňové křižovatky:

- EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů
- EXIT 39 – MÚK Bezděčín

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1: 47 - Dálnice I. a II. třídy v kategorii I.

4. Umístění záměru: Kraj: Středočeský

Obec: Benátky nad Jizerou, Brodce, Dobrovice, Kosmonosy, Mladá Boleslav, Nepřevázka, Písková Lhota, Předměřice nad Jizerou, Skorkov, Strašnov, Tuřice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Jenštejn, Nový Vestec, Radonice, Svěmyslice, Zápy

Katastrální území: Kbel, Staré Benátky, Brodce nad Jizerou, Chloumek u Mladé Boleslavi, Kosmonosy, Bezděčín u Mladé Boleslavi, Jemníky u Mladé Boleslavi, Mladá Boleslav, Nepřevázka, Písková Lhota, Předměřice nad Jizerou, Otradovice, Skorkov, Strašnov, Tuřice, Stará Boleslav, Hlavenec, Dehtáry

5. Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

6. IČ oznamovatele: 65993390

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 56, 14000 Praha

Doručovací adresa: Čerčanská 12, 14000 Praha

8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

Ve fázi přípravy záměru

1. Zpřesnit harmonogram výstavby záměru, včetně etapizace

2. Aktualizovat stávající stav území, včetně realizovaných a připravovaných staveb jako podklad pro aktualizaci studii a ZOV
3. Pro období před zahájením prací a pro jejich průběh a následnou péči stanovit odborně způsobilou osobu(y) (odborný biologický dozor), který bude po celou dobu zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.
4. Před zahájením stavby provést kontrolní biologický průzkum lokality a zjištěné poznatky zohlednit v přípravě stavby.
5. Zpracovat aktualizovaný dopravní model se zahrnutím aktuálních informací v rámci ZOV
6. Na základě aktualizovaného dopravního modelu zpřesnit Akustickou studii včetně navrhovaných protihlukových opatření v rámci ZOV
7. Na základě aktualizovaného dopravního modelu zpřesnit Rozptylovou studii v rámci ZOV
8. Budou zpracovány ZOV (zásady organizace výstavby) pro jednotlivé etapy záměru, které jsou povinnou součástí dokumentace pro další řízení dle stavebního zákona, a které budou obsahovat mimo obvyklé pasáže, reakci na podmínky závazného stanoviska k přípravě a realizaci záměru a dále mimo jiné.
 - a) Doplnění provozních kapalin mechanismů nebude prováděno v blízkosti vodních toků.
 - b) Přístupové cesty zpevnit pouze dočasně a po ukončení stavebních prací je uvést do původního stavu.
 - c) Uvést závazná opatření k omezení sekundární prašnosti při realizaci záměru. Opatření k snižování sekundárních emisí TZL budou vycházet z metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀.
 - d) Řešit obslužnou dopravu stavby včetně případných protihlukových opatření při realizaci záměru.
9. V ZOV bude respektován metodicky pokyn Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností
10. V dalším stupni projektových příprav (DÚR) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z návrhu monitoringu ŽP, který je součástí dokumentace EIA.
11. V další přípravě záměru prověřit reálnost návrhu pro účely zajištění migrační prostupnosti území v cca km 18,000, a dalších opatření – rozšíření podjezdu v lese před obcí Písková Lhota (objekt 10.023b.3) v km 35,614; v rámci propustku v km 45,720–45,740 (přítok Zalužanské vodoteče) suchou cestu
12. V ZOV řešit mimo jiné dostatečnou ochranu přírodní památky Chlum u Nepřevázky, okrajové části přírodního parku Chlum a blízkosti EVL Chlum u Nepřevázky, včetně návrhu konečných sadových/vegetačních úprav a dále věnovat dostatečnou ochranu při návrhu podrobného technického řešení stavby pozornost vedení stavby v blízkosti kulturní nemovité památky neoromantické vily na adrese Vestecká č. p. 880, Stará Boleslav (ÚSKP: 101142)
13. V dalším stupni projektových příprav (DÚR) zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro účely návrhu vsakování a optimalizovat vodohospodářské řešení stavby
14. V rámci dalších stupňů projektových příprav (DSP) zpracovat geotechnický průzkum, ve kterém budou v případě potřeby stanovena podrobná opatření pro realizaci záměru a bezpečné založení stavby v místech evidovaných sesuvů.

15. V dalších stupních projektových příprav (DSP) prověřit ekologickou zátěž území dotčeného záměrem v návaznosti na přítomnost šesti lokalit evidovaných v Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM),
16. Na mostních objektech, které se nacházejí v blízkosti chráněné zástavby, budou použity mostní dilatační závěry s úpravou pro snížení hluku pro maximální omezení vzniku hluku při přejezdu vozidel přes dilatační spáry

II. Podmínky pro fázi realizace záměru

17. Dodržovat zásady uvedené v Zásadách organizace výstavby
18. Při realizaci záměru v místech ochranných pásem vodních zdrojů bude zajištěn odborný hydrogeologický dozor,
19. Při konečných úpravách bezprostředního okolí záměru dávat přednost přírodě blízkým materiálům. Realizovat náhradu ze vykácené dřeviny

III. Podmínky pro fázi provozu záměru

Nenavrhují se žádná specifická opatření

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Nenavrhují se žádná specifická opatření

9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

V rámci ZOV bude zpracován podrobný plán monitoringu složek životního prostředí pro období přípravy záměru, realizaci stavby a pro provoz záměru zahrnující:

- Biomonitoring
- Monitoring povrchových vod
- Monitoring podzemních vod
- Monitoring půdy
- Monitoring hluku
- Monitoring vibrací
- Monitoring kvality ovzduší

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného/nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Ministerstvo vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

Přeprocovaná Dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“, která byla zpracována Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - č. j. 3772/603/OPV/93 s posledním prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/4183.

- Vyjádření k dokumentaci záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“
- Vyjádření k přeprocované dokumentaci záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“
- Zápis z veřejného projednání – veřejné projednání záměru se konalo dne 13.7.2023 v Benátkách nad Jizerou

- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „dokumentaci záměru „**D10 modernizace, EXIT 3 - EXIT 46**“ (dále jen „posudek“), který vypracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona EIA (osvědčení č. j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že negativní vlivy posuzovaného záměru jsou málo významné, a tedy akceptovatelné bez zásadních nevratných vlivů na kvalitu životního prostředí a obyvatelstvo okolí záměru.

Negativní vlivy posuzovaného záměru se projeví v málo významné míře a pouze v bezprostředním okolí posuzovaného záměru a budou tlumeny navrženými ochrannými a nápravními opatřeními. Ve finální fázi dojde ke významnému zlepšení funkce D10

Při splnění navržených doporučení v tomto stanovisku pro eliminaci, respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Pro fázi přípravy záměru

Podmínka

1. Je stanovena z důvodu odpovídajícího načasování jednotlivých fází přípravy záměru, včetně potřebných doprůzkumů
2. Je stanovena z důvodu aktualizace výchozích parametrů stavu dotčeného území
3. Je stanovena z důvodu ochrany bioty
4. Je stanovena z důvodu aktualizace výchozího stavu bioty
5. Je stanovena z důvodu nutnosti aktualizace dopravního modelu pro následné využití v aktualizované akustické a rozptylové studii
6. Je stanovena z důvodu nutnosti aktualizace Akustické studie ve fázi výstavby i ve fázi provozu, včetně návrhu odpovídajících protihlukových opatření
7. Je stanovena z důvodu nutnosti aktualizace Rozptylové studie na základě aktualizovaného dopravního modelu
8. Je stanovena z důvodu nutnosti stanovení závazných zásad při realizaci stavby
9. Je stanovena z důvodu ochrany ovzduší, omezení zejména sekundární prašnosti při výstavbě
10. Je stanovena z důvodu nutnosti sledování složek životního prostředí – výchozí stav, stav v průběhu výstavby, stav v provozu záměru
11. Je stanovena z důvodu ochrany bioty – zajištění dostatečné migrační prostupnosti území
12. Je stanovena z důvodu ochrany památek
13. Je stanovena z důvodu nutnosti zajištění ochrany povrchových i podzemních vod, podklad pro detailnější řešení nakládání s vodami ve fázi projektového řešení
14. Je stanovena z důvodu nutnosti zajištění odpovídající technické stability horninového prostředí v některých úsecích stavby

15. Je stanovena z důvodu nutnosti řešení starých ekologických zátěží v případě střetu se stavbou dle záměru
16. Jedná se o technické opatření k snížení emisí hluku na mostech

II. Podmínky pro fázi realizace záměru

17. Zásady organizace výstavby (ZOV) určují zásadní pravidla chování a opatření v průběhu trasy záměru, a to včetně přístupových komunikací na stavbu
18. Podmínka je stanovena z důvodu, že práce v ochranných pásmech vodních zdrojů vyžadují zvláštní podmínky
19. Podmínka je stanovena pro konečné řešení dotčeného území stavbou

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy na veřejné zdraví

V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví oprávněnou osobou.

Z hlediska kvantitativní charakterizace rizika v oblasti obtěžování hlukem a subjektivního rušení spánku hlukem je mezi stávajícím stavem a jednotlivými variantami záměru v celkovém souhrnu významný pozitivní rozdíl.

Na základě zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Vlivy na ovzduší a klima

Ovzduší

Hodnocení vlivů záměru na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3 dokumentace EIA. Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší je provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných prachových částic PM₁₀ a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Zdrojem emisí ve fázi realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž emisemi ze související těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, z techniky na staveništi (v obou případech emise z motorů a sekundární prašnost).

Pro účely předmětného záměru byla zpracována studie Kompenzační opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší (příloha č. 11 dokumentace EIA), ve které je proveden nástin možného rozsahu výsadeb dřevin ve vztahu k množství emisí produkovaných provozem záměru v řešeném území, přičemž hodnocení je provedeno ve vztahu k produkci emisí suspendovaných částic frakcí PM₁₀, PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu.

Z hlediska znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat při splnění navrhovaných opatření významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy na klima

V rámci porovnání vlivů záměru na klimatický systém byla provedena bilance emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy na dálnici D10.

Výpočet emisí skleníkových plynů byl zpracován pro časové horizonty r. 2030 a 2053, a to pro vlastní trasu dálnice D10 vč. variantně řešených mimoúrovňových křižovatek. Z výpočtu vyplývá, že realizací záměru dojde v rámci hodnoceného úseku dálnice D10 k nárůstu emisí cca o 9–12 kt/rok (podle roku a kombinace variant). V emisní bilanci je však zahrnuta pouze samotná dálnice D10. Při zohlednění poklesu intenzit dopravy, k němuž dojde vlivem zkapacitnění dálnice na některých úsecích silniční sítě v zájmovém území, lze očekávat nárůst emisí několikanásobně nižší. Tento nárůst je hodnocen jako mírný a akceptovatelný.

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

Vlivy na hlukovou situaci

Fáze realizace záměru

Vzhledem k umístění stávající dálnice v blízkosti chráněných staveb, např. v obci Zápy ulice Královická, byly modelovány nejhluchnější stavební stroje, které budou používány v rámci přípravných prací, bez umístění protihlukové stěny, a byly sledovány vzdálenosti umístění stavebních strojů od chráněných staveb tak, aby při deklarovaném časovém nasazení strojů byl splněn hygienický limit hluku ze stavební činnosti 65 dB.

Fáze provozu záměru

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu provozu záměru na akustickou situaci u nejbližší chráněné zástavby a vyhodnocení hluku ze stavební činnosti při výstavbě. Byly hodnoceny následující stavy:

Počáteční akustická situace 2020 (PAS)

Fáze výstavby

Výhled 2030 – bez modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46

Výhled 2030 – s modernizací D10, EXIT 3 – EXIT 46

Ve výhledu se záměrem jsou výpočtově posuzovány dva variantní stavy modernizace D10 vzhledem k variantnímu technickému řešení MÚK U Čtyř kamenů a MÚK Bezděčín.

Výhled 2053 – bez modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46

Výhled 2053 – s modernizací D10, EXIT 3 – EXIT 46

Soubor protihlukových opatření v okolí dálnice D10 byl navržen s ohledem na splnění příslušného hygienického limitu, který byl stanoven v rámci prověření možnosti uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže v kapitole 3.3. Akustického posouzení.

Z vyhodnocení provedeného v rámci Akustického posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) vyplývá nutná realizace kompenzačních opatření na komunikacích v širším okolí záměru, které přivádějí dopravu na dálnici D10. Možná kompenzační opatření včetně jejich rozsahu jsou uvedena v dokumentaci.

Z výsledků vyplývá, že z provozu silniční dopravy na posuzovaném úseku dálnice D10 EXIT 3 – EXIT 46 lze po realizaci modernizace a navrhovaných protihlukových opatření předpokládat dodržení příslušných hygienických limitů uvedených v Akustické posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) ve všech okolních výpočtových bodech.

Vlivy na další fyzikální a biologické charakteristiky

Vliv z hlediska produkce vibrací

Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však je navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru

Vlivy na světelné znečištění

V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení komunikace, osvětlení odpočívky, příp. osvětlení staveniště), bude důsledně postupováno v souladu s obecnými doporučeními k zamezení výskytu světelného znečištění dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2020/710/2387) ze dne 30. 6. 2020.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území.

Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření, či záření ionizujícího.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Pro potřeby dokumentace EIA bylo zpracováno Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody, jehož součástí je i posouzení, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí nedosažení dobrého stavu vod do budoucna ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (2000/60/ES).

Záměr znamená mírný dopad do hydrogeologických poměrů v území, vzhledem k situování stavby nad stávající hladinou podzemní vody, hlubinného založení pilířů v rámci rozšíření mostních objektů.

Součástí záměru je návrh monitoringu vod.

Vlivy na půdu

Plochy záborů vychází z technické studie D10 modernizace, EXIT 0 – EXIT 46 (Valbek, spol. s r.o., září 2019, aktualizace září 2021).

V současném stavu jsou zpevněné plochy dálnice D10 a MÚK v předmětném úseku vyčísleny o celkové rozloze 1 261 659 m². Předpokládaná plocha trvalého záboru (nad rámec stávající bilance zpevněných ploch dálnice D10) v souvislosti s modernizací dálnice D10 vč. invariantně řešených MÚK, avšak bez variantně řešených MÚK (U Čtyř kamenů a MÚK Bezděčín) a ploch nové odpočívky vně hranice vymezeného předpokládaného záboru stavby modernizované dálnice D10 je 1 633 464 m².

Navrhovaný záměr si vyžádá v rámci úseku předmětné trasy dálnice D10 a invariantně řešených MÚK zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (ploch PUPFL) o výměře 136 151 m² trvalého záboru.

V navazujících stupních projektové dokumentace dojde ke zpřesnění hranice záborů stavby, která je pro účely aktuálního posouzení v rámci procesu EIA stanovena ve větším rozsahu, a to na straně bezpečnosti (uváděný zábor uvažován jako zábor trvalý). V konečném důsledku lze v dalším stupni projektových příprav na základě zpracovaného podrobného Záborového elaborátu stavby očekávat celkový pokles rozsahu záborů stavby vč. záborů PUPFL.

Vlivy na přírodní zdroje

Dle evidence informačního serveru České geologické služby se v trase plánovaného modernizace D10, EXIT 3 – EXIT 46 nenachází dobývací prostory (těžených i netěžených ložisek).

V území předmětného záměru v km 27,780–39,870 se nachází chráněné ložiskové území Bezno (Mělnická pánev) – ID 07530000. V uvedeném chráněném ložiskovém území se nachází také MÚK Brodce a MÚK Bezděčín varianta 1 a částečně také varianta 2 této MÚK. Je třeba postupovat dle § 18 a § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů a dle rozhodnutí OBÚ Kladno č.j. 1493/90/460.2/Ha/St z 26. 11. 1990.

Trasou předmětného záměru prochází v km cca 28,730–32,600 a cca 33,660–37,900 výhradní ložisko Mělnická pánev – ID 3075300, která obsahuje zemní plyn a černé uhlí. Uvedené ložisko nebylo doposud těženo. Do výhradního ložiska okrajově zasahuje v km 32,870 severozápadní okraj MÚK Brodce (EXIT 33). Jiná ložiska a zdroje nerostných surovin (vyhrazená či nevyhrazená) se v trase předmětného záměru ani v jeho blízkém okolí nenacházejí.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Pro předmětný záměr bylo zpracováno Hodnocení vlivů zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody (dále jen „Hodnocení“), které je součástí přílohy č. 5 dokumentace EIA.

Pro účely dokumentace EIA byla zpracována Rámcová migrační studie, ve které bylo zhodnoceno technické řešení záměru (na základě aktuální technické prověřovací studie) a aktuální stav dotčeného území. Rámcová migrační studie tvoří samostatnou přílohu č. 6 dokumentace EIA.

Kompenzací za kácení dřevin rostoucích mimo les budou navržené sadové úpravy záměru, se kterými předmětný záměr počítá, případně pak i další náhradní výsadby uložené v rámci povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v dalším stupni projektových příprav záměru.

Podrobný návrh vegetačních/sadových úprav nově vzniklých ploch a ploch dočasného záboru předmětného záměru bude vycházet z doporučení uvedených v dokumentaci EIA a bude upřesněn v následujících stupních projektových příprav.

Významný negativní vliv záměru na ekosystémy či biologickou rozmanitost v řešeném území se nepředpokládá.

Záměr je situován mimo území soustavy Natura 2000. V blízkosti zájmového území se nenachází žádný památný strom.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Detailní vyhodnocení vlivu navrhovaného záměru na jednotlivé identifikované znaky a charakteristiky krajinného rázu je součástí posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ustanovení § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2020) - samostatná příloha č. 7 dokumentace EIA.

Zásadní dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat.

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

Rozšíření dálnice D10 na šestipruhové uspořádání si v řešení úseku vyžádá demolici čtyř obytných domů v části Kbel města Benátky nad Jizerou. Konkrétně se jedná o budovy v části Kbel č. p. 22, č. p. 113 a č. p. 131 v důsledku rozšíření tělesa komunikace a budovu č. p. 13 v části Kbel v důsledku rozšíření mostní estakády (bude zpřesněno v další přípravě záměru).

V rámci úpravy MÚK Benátky nad Jizerou (EXIT 27) (cca km 27,280) na okružním napojení všech větví bude třeba respektovat umístění výklenkové kaple, která se nachází v těsné blízkosti MÚK Benátky nad Jizerou, resp. u stávající silnice II/272, případně řešit její přemístění. Konkrétně se jedná o barokní kapli z poloviny 18. století, resp. nemovitou kulturní památku (rejst. č. ÚSKP 37103/2-1482). Dále je nutno věnovat pozornost neoromantické vile z roku 1938 na adrese Vestecká č.p. 880, Stará Boleslav;

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizována opatření navržená v tomto posudku (v návrhu stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností ze stávajícího provozu na D10 a okolních komunikací a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a fázi realizace záměru. Důležité bude dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti, realizace protihlukových opatření a realizace náhradních výsadeb za pokácenou zeleň včetně kompenzačních výsadeb. V souvislosti s výstavbou dle záměru bude realizován monitoring složek životního prostředí.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a převzatých zpracovatelem posudku do podmínek návrh stanoviska.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek navržených v tomto posudku v návrhu stanoviska lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Proto zpracovatel posudku doporučuje příslušnému úřadu vydat kladné závazné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí tohoto posudku.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

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

Záměr byl předložen jednovariantně s výjimkou řešení EXIT 17 – MÚK U Čtyř kamenů a EXIT 39 – MÚK Bezděčín

MÚK U Čtyř kamenů (EXIT 17) – varianta č. 2a a 2b

Varianta č. 2a MÚK U Čtyř kamenů navrhuje úpravu křižovatky na kosodélnou s novou polohou křížení (resp. posunutím nadjezdu přes D10 v návaznosti na místní komunikaci do Hlavence).

Varianta č. 2b MÚK U Čtyř kamenů zachovává stávající uspořádání křižovatky.

Obě varianty MÚK (varianta č. 2a a č. 2b) uvažují se zrušením průpletového úseku mezi čerpací stanicí pohonných hmot a nájezdem na Prahu.

MÚK Bezděčín (EXIT 39) – varianta č. 1 a 2

Varianta č. 1 MÚK Bezděčín uvažuje o posunu křižovatky o cca 1 km směrem k Praze (proti staničení), to zajistí přímé napojení silnic I/38 a I/16. Bude se jednat o osmičkovou křižovatku. Zároveň se navrhuje úprava stávajícího vedení silnice II/610 v úseku mezi nově navrhovanou MÚK a Bezděčínem a dílčí úpravy „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín, chybějící úsek II/610“, současně se uvažuje se zrušením stávajících exitů 39 a 40.

Ve variantě č. 2, která zachovává stávající polohu MÚK Bezděčín v exitu 39, dojde ke zrušení stávajících křižovatek a úpravě směrových poměrů, a tím dojde k vytvoření prostoru pro sjednocení obou křižovatek do jedné prstencovité se zaústěním silnic I/16 a I/38, zároveň dojde k úpravě vedení silnice II/610 v úseku mezi nově řešenou MÚK Bezděčín a akcí „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín, chybějící úsek II/610“.

Všechny předložené dílčí varianty MÚK jsou z hlediska vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí ani v jedné z posuzovaných dílčích variant návrhu MÚK.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K přepracované dokumentaci byly příslušnému úřadu doručeno 5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (Středočeský kraj, Obec Hlavenec, Obec Zeleneč, Obec Tuřice, Obec Svěmyslice), 5 vyjádření dotčených správních úřadů (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství; Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha; Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze; Magistrát města Mladá Boleslav, odbor životního prostředí; Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav Odbor životního prostředí a Městský úřad Benátky nad Jizerou, Odbor správy majetku a rozvoje města a 3 vyjádření veřejnosti (veřejnost 1, Občané obce Svěmyslice a V Zelenči jsme doma, z.s.). Připomínky z těchto vyjádření k dokumentaci byly vypořádány v posudku.

Dokumentace (přepracovaná dokumentace), i posudek jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV1242.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Vyšší územní samosprávný celek: Středočeský kraj

Základní územní samosprávné celky: Benátky nad Jizerou, Brodce, Dobrovice, Kosmonosy, Mladá Boleslav, Nepřevázka, Písková Lhota, Předměřice nad Jizerou, Skorkov, Strašnov, Tuřice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Hlavenec, Jenštejn, Nový Vestec, Radonice, Svěmyslice, Zápy

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Datum zpracování posudku: 26.7.2023

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

Zpracovatel posudku:

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: MZP/2021/710/4875 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

tel.: 318 591 770-71, 603 525 045

e-mail: som@sommnisek.cz

Spolupracovala:

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. - držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. MZP/2021/710/4873 ze dne 22. 9. 2021 (do 31. 12. 2026)

Podpis zpracovatele posudku:

PŘÍLOHY

Na přiloženém CD jsou uvedeny následující přílohy:

Příloha č. 1 Vyjádření k přepracované dokumentaci

Příloha č. 2 Podklady využité pro zpracování posudku