

# **P O S U D E K**

**o vlivech záměru**

## **Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

**na životní prostředí**

**podle 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**

(srpen 2022)

# **P O S U D E K**

**o vlivech záměru**

## **Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

**na životní prostředí  
podle 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**

**zpracovatel posudku:**

**RNDr. Tomáš Bajer, CSc.**

*držitel osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků dle zákona  
č.100/2001 Sb., č. osvědčení 2719/4343/OEP/92/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.  
MZP/2021/710/3906*

**spolupráce:**

**Ing. Jana Bajerová**

**(srpen 2022)**

## **Prohlášení**

Posudek o vlivech záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ na životní prostředí jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 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, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/92/93, vydaného dne 28. 1. 1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky. Autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/3906.

## OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	6
I. 1. Název záměru .....	6
I. 2. Kapacita (rozsah) záměru .....	6
I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) .....	6
I. 4. Obchodní firma oznamovatele .....	6
I. 5. IČ oznamovatele .....	6
I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele.....	6
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE .....	7
II. 1. Úplnost dokumentace .....	7
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení .....	10
A. Údaje o oznamovateli.....	10
B. Údaje o záměru.....	10
B.I. Základní údaje.....	10
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1 .....	10
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru.....	10
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) .....	11
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	11
B.I.5. Zdůvodnění potřeby umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.....	13
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 .....	13
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	16
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	16
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat ..	16
B.II. Údaje o vstupech .....	17
B.II.1 Půda .....	17
B.II.2 Voda.....	17
B.II.3 Ostatní přírodní zdroje (například surovinové zdroje) .....	17
B.II.4 Energetické zdroje .....	18
B.II.5 Biologická rozmanitost.....	18
B.II.6 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	19
B.III. Údaje o výstupech .....	20
B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí.....	20
B.III.2 Odpadní vody.....	21
B.III.3 Odpady .....	22
B.III.4 Ostatní emise a rezidua .....	23
B.III.5 Doplňující údaje .....	25
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....	26
C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....	26
C.I.1 Struktura a ráz krajiny.....	26
C.I.2 Geomorfologie.....	26
C.I.3 Hydrologie.....	26
C.I.4 Fauna a flora .....	26
C.I.5 Významné krajinné prvky, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, Natura 2000 .....	27
C.I.6 Ložiska nerostů, poddolovaná území.....	28
C.I.7 Území historického, kulturního nebo archeologického významu .....	28
C.I.8 Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území .....	28
C.II Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny .....	30
C.II.1 Ovzduší .....	30
C.II.2 Voda.....	30
C.II.3 Půda.....	31
C.II.4 Přírodní zdroje .....	31
C.II.5 Biologická rozmanitost.....	31
C.II.6 Klima .....	32
C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	32
C.II.8 Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....	33

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění**

**Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

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 .....	34
D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ..	36
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 .....	36
D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	36
D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima .....	39
D.I.3 Vlivy na hlukovou situaci a další a fyzikální a biologické charakteristiky .....	43
D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	46
D.I.5 Vlivy na půdu .....	51
D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje.....	55
D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost.....	55
D.I.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce .....	58
D.I.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů .....	59
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 .....	60
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 .....	61
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví .....	62
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	71
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích .....	71
E. Porovnání variant řešení záměru .....	72
F. Závěr .....	72
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....	73
H. Přílohy .....	73
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí .....	73
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.....	74
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ .....	75
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNVIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ .....	75
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI .....	81
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ..	102
VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	103

**Přílohy:**

**Příloha 1 – Vyjádření k dokumentaci**

## **I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

### **I. 1. Název záměru**

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

### **I. 2. Kapacita (rozsah) záměru**

Záměrem je stavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikace Budovatelská a Mladoboleslavská. Komunikace vychází z Budovatelské proti severnímu napojení větvi MÚK Lipnická na Vysočanské radiále, obchází severovýchodní okraj letiště Kbely a končí křižovatkou na Mladoboleslavské naproti zaústění nové komunikace Toužimská. Komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely. Křížení s přistávací dráhou letiště je řešeno tunelem.

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská je součástí postupně navrhovaných komunikačních propojení: stavby Toužimská - propojující stávající ulici Veselskou v Letňanech na ulici Mladoboleslavskou ve Kbelích (část této komunikace Toužimská – Mladoboleslavská je již v provozu) a stavby Ocelkova – Budovatelská (dříve označována jako Lipnická) - vedená od MÚK ulice Budovatelské s Vysočanskou radiálou až na ulici Chlumeckou. Tato komunikační propojení obcházejí obytné území Satalic a Kbel a tím i sníží zátěž tranzitní dopravou. Projektovaná komunikace o celkové délce 2,186 km navazuje na Vysočanskou radiálu, obchází ze severu Kbelské letiště a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici.

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty:

- povrchová – varianta 1 tato varianta je povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunelu
- zahloubená – varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunelu

Předpokládaná intenzita dopravy na této komunikaci je až 9 700 všech vozidel za 24 hodin, z toho 580 vozidel nákladních. Vzhledem k extravilánovému charakteru přilehlého území a vazbám na okolní komunikační síť se pro stanovení základních parametrů komunikace vychází z kategorie S 9,5/50, což odpovídá komunikaci II. třídy.

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

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	Hlavní město Praha
městská část:	Praha 19, Praha 14, Praha - Satalice
katastrální území:	Kbely (731641), Kyje (731226), Satalice (746134)

### **I. 4. Obchodní firma oznamovatele**

Magistrát hl. m. Prahy

### **I. 5. IČ oznamovatele**

00064581

### **I. 6. Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Mariánské náměstí 2/2  
Praha 1, Staré Město  
1 1 0 0 1

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Uvedená kapitola obsahuje všechny potřebné informace; ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

## **II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE**

### **II. 1. Úplnost dokumentace**

Dokumentace záměru je zpracována v členění podle přílohy č. 4. zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům citovaného zákona. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětné stavby v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Janem Králem, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace 7150/1276/OIP/03, autorizace prodloužena č. j. 27193/ENV/17.

Pokud jde o vlastní obsah a rozsah dokumentace, je podle názoru zpracovatele posudku vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci tato akceptovatelná k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Část B – Údaje o záměru – popisuje základní charakteristiky stavby a splňuje po formální stránce požadavky přílohy číslo 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C – Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu k uvažovanému záměru za postačující.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje v podstatě všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí
- ❖ Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích
- ❖ 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
- ❖ 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,

kteří se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
- ❖ Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

#### Část E - Porovnání variant řešení záměru

Hodnocený záměr „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“, je hodnocen ve dvou aktivních variantách:

- povrchová – varianta 1 tato varianta je povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunelu
- zahloubená – varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunelu

Předložená dokumentace dále obsahuje požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy.

Součástí posuzované přepracované Dokumentace EIA jsou dále následující přílohy:

#### H.1. Mapy a situace

Situace č. 1a) Situace širších vztahů a 1b) Ortofotomapa, M = 1: 20 000

Situace č. 2) Přehledná situace stavby č. 7552, M = 1: 10 000 (A<sub>3</sub> – 65 %)

Situace č. 3) Koordinační situace varianta 1 - povrchová; M = 1: 2 000 (A<sub>1</sub> – 65 %)

Situace č. 4) Koordinační situace varianta 2 - zahloubená; M = 1: 2 000 (A<sub>1</sub> – 65 %)

Situace č. 5) Zákres do územního plánu; M = 1: 5 000

#### H.2. Vyjádření

Vyjádření č. 1) Vyjádření k souladu s územně plánovací dokumentací

Vyjádření č. 2) Vyjádření k EVL a Ptačím oblastem podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

#### H.3. Volné přílohy

##### Výkresy

Výkres č. 1) Zákres do katastru nemovitostí

Výkres č. 2) Podélné profily

Výkres č. 3) Charakteristické příčné řezy

Výkres č. 4) Orientační zákres kácené zeleně

Výkres č. 5) Orientační zákres ZOV

##### Dokumentace

Dokument č. 1) Fotodokumentace

Dokument č. 2) Závěr zjišťovacího řízení a vyjádření v rámci zjišťovacího řízení  
Oznámení záměru, kód PHA1119

##### Specializované studie



- Studie č. 1) Rozptylová studie znečištění ovzduší (RNDr. Marcela Zambojová)
- Studie č. 2) Akustická studie, včetně kalibračního měření hluku ze železnice (Greif-akustika, s.r.o., Mgr. Kateřina Karlová)
- Studie č. 3) Aktualizace dendrologického průzkumu (Ing. Pavel C. Jaroš, Ph. D.)
- Studie č. 4) Aktualizace biologického průzkumu (Ing. Pavel C. Jaroš, Ph. D.)
- Studie č. 5) Dopravně inženýrské podklady (IPR Praha)
- Studie č. 6) Doplnění dopravně inženýrských podkladů (ETC s.r.o., Ing. Jiří Souček a kol.)
- Studie č. 7) Posouzení vlivů na veřejné zdraví – Hodnocení zdravotních rizik (Ing. Jitka Růžičková)
- Studie č. 8) Kalibrační měření hluku ze silniční dopravy (SONUM Czech s.r.o., Ing. Oldřich Kramář, CSc. a kol.)
- Studie č. 9) Předběžný průzkum kontaminace (GTS geotechnika s.r.o., Mgr. Petr Vokšický a kol.)
- Studie č. 10) Předběžný inženýrskogeologický průzkum (GTS geotechnika, s.r.o., Mgr. Petr Zimola a kol.)
- Studie č. 11) Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS geotechnika s.r.o., Mgr. Petr Žitný, Mgr. Petr Vokšický a kol.)
- Studie č. 12) Posouzení vlivů na klimatický systém (RNDr. Marcela Zambojová)

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá dokumentaci za akceptovatelnou pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska předložených variant.*

*V úvodní části dokumentace bylo provedeno vypořádání všech obdržených vyjádření, které příslušný úřad obdržel k oznámení EIA.*

*Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou doložena v Příloze 1 předkládaného posudku.*

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

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku z hlediska hodnocení variant za akceptovatelnou k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jakož i formulovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí – a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění vydáním závazného stanoviska o hodnocení vlivů. Lze konstatovat, že rozsah a podrobnost přiložených odborných studií je přiměřený stupni projektové přípravy.

### **A. Údaje o oznamovateli**

V této kapitole jsou uvedeny základní údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČ, jméno a příjmení oznamovatele.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.*

### **B. Údaje o záměru**

#### **B.I. Základní údaje**

Kapitola je rozdělena na dílčí kapitoly, jejichž názvy odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

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

Předmětem předkládané dokumentace je posouzení záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“. Dle dokumentace záměr odpovídá následujícímu bodu dle přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění:

- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

Příslušným úřadem je Magistrát hl. m. Prahy.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska zařazení záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

##### **B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru**

Záměrem je stavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikace Budovatelská a Mladoboleslavská. Komunikace vychází z Budovatelské proti severnímu napojení větví MÚK Lipnická na Vysočanské radiále, obchází severovýchodní okraj letiště Kbely a končí křižovatkou na Mladoboleslavské naproti zaústění nové komunikace Toužimská. Komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely. Křížení s přistávací dráhou letiště je řešeno tunelem.

Projektovaná komunikace o celkové délce 2,186 km navazuje na Vysočanskou radiálu, obchází ze severu Kbelské letiště a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici.

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty:

- povrchová – varianta 1 tato varianta je povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunelu
- zahloubená – varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunelu

Předpokládaná intenzita dopravy na této komunikaci je až 9 700 všech vozidel za 24 hodin, z toho 580 vozidel nákladních. Vzhledem k extravilánovému charakteru přilehlého území a vazbám na okolní komunikační síť se pro stanovení základních parametrů komunikace vychází z kategorie S 9,5/50, což odpovídá komunikaci II. třídy.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K popisu kapacity a rozsahu záměru ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

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

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	Hlavní město Praha
městská část:	Praha 19, Praha 14, Praha - Satalice
katastrální území:	Kbely (731641), Kyje (731226), Satalice (746134)

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzované dokumentace ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

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

Dokumentace uvádí, že z hlediska lidských činností, které byly realizovány nebo jsou v území plánovány a dostávají se do kumulace se zde hodnoceným záměrem:

- stavba „D0 520 Březiněves - Satalice“ (Kód záměru: MZP500); předpokládaný termín zahájení stavby je v roce 2026 a předpokládaný termín uvedení stavby do provozu je v roce 2029
- stavba „D0 510 Satalice – Běchovice, zkapacitnění“ (kód záměru: MZP244): termín zahájení výstavby se předpokládá cca v roce 2023 a uvedení do provozu cca v roce 2025
- stavba úseku „D0 511 Běchovice–D1“ (kód záměru MZP472): zahájení výstavby se předpokládá cca v roce 2023 a uvedení do provozu cca v roce cca v roce 2026
- investorem MHMP je v současné době připravováno k realizaci, v rámci stavby komunikačního propojení č. 0211: Ocelkova – Budovatelská (dříve označována jako Lipnická, kód záměru: PHA396, vedené od MÚK ulice Budovatelské s Vysočanskou radiálou až na ulici Chlumeckou), rychlé připojení přilehlých území na kapacitní komunikace, hlavně pak na Vysočanskou radiálu.

- U komunikace Polaneckého plánuje Skanska Reality a.s. postavit novou rezidenční výstavbu „Obytný soubor Nová Toužimská, Praha 19“ k. ú. Kbely“ (kód záměru PHA827). Záměr výstavby tohoto OS byl v procesu posuzování vlivů na životní prostředí ukončen (12. 3. 2013), s tím, že záměr nepodléhá posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.
- Západně od záměru „Obytný soubor Nová Toužimská se nachází „Bytový soubor Kbely, Praha 19, k. ú. Kbely“ (Kód záměru PHA812). Záměr výstavby „Bytový soubor Kbely“ byl v procesu posuzování vlivů na životní prostředí ukončen (14. 8. 2012), s tím, že záměr nepodléhá posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Dle dostupných informací však stavba projektu nebyla zatím zahájena.
- stavba tunelu i zahloubení je potřeba koordinovat s plánovanou rekonstrukcí železniční trati č. 070. Železniční trať Praha – Turnov (označená číslem 070) spojuje hlavní město Praha se severočeským Turnovem přes Neratovice a Mladou Boleslav. SŽDC plánuje posilovat kapacitu pražské příměstské dopravy a v plánu je také rekonstrukce celé trati Praha-Neratovice-Turnov.

V rámci dokumentace jsou dostatečně vyhodnoceny kumulativní dopady se všemi v úvahu připadajícími záměry v okolí, protože vliv možné nové výstavby v území v souladu s ÚPn je kompletně zahrnut v dopravně-inženýrských podkladech od IPR Praha (volné přílohy – Studie č. 5), a byl v předkládané Dokumentaci i v příložených studiích (akustické a rozptylové studii, posouzení vlivů na veřejné zdraví) zohledněn a posouzen. Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se tak jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje. Pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady nadhodnocené.

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že jsou vzaty v úvahu veškeré potenciální související záměry a jsou tedy vyhodnoceny kumulativní vlivy v celém rozsahu řešeného a dopravou přímo dotčeného území.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Je sice patrné, že některé termíny uvedených staveb se posouvají, avšak z hlediska vyhodnocení vlivů lze za podstatné považovat, že příslušné studie dokumentace EIA s těmito záměry uvažují. Vzhledem k obecné složitosti získávání stavebních povolení na liniové stavby jsou v další části posudku formulovány podmínky, aby v rámci dokumentace pro územní řízení byla vypracována aktuální hluková a rozptylová studie, která bude reflektovat aktuální stav realizace dalších liniových staveb, které by mohly případně ovlivnit použitelný dopravní model a tím i vyhodnocení akustické a imisní situace v zájmovém území.*

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

Dokumentace v této kapitole zejména uvádí, že předkládaný záměr je připravován k realizaci investorem MHMP za účelem omezení průjezdné dopravy územími Kbel, Satalic a Kyjí. Současně je připravováno, v rámci stavby komunikačního propojení Ocelkova – Budovatelská (dříve označována jako Lipnická), vedené od MÚK ulice Budovatelské s Vysočanskou radiálou až na ulici Chlumeckou, rychlé připojení přilehlých území na kapacitní komunikace, hlavně pak na Vysočanskou radiálu.

Stavba propojovací komunikace Mladoboleslavská – Budovatelská je zařazena v kategorii „veřejně prospěšná stavba“ pod evidenčními čísly:

- 50|DK|26: Praha 19 - komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská
- 50|DK|14: Praha 14 - komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská
- 50|DK|45: Satalice - komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská

Projektovaná komunikace o celkové délce 2,186 km navazuje na Vysočanskou radiálu, obchází ze severu Kbelské letiště a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici.

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty:

- povrchová – varianta 1
- zahloubená – varianta 2

které jsou v příslušné kapitole dokumentace popsány.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku ve vztahu k záměru 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**

Dokumentace v této kapitole konstatuje, že pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty:

- povrchová – varianta 1
- zahloubená – varianta 2

Situační a šířkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská - Mladoboleslavská je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunelu tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunelu v zářezu až do km cca 1,9, což má za následek přerušení odvodňovací stoky letiště. Přesto princip odvodnění obou variant je obdobný.

Při výstavbě v místě plánovaného tunelu a částí komunikace přiléhající k oběma koncům tunelu v úseku vymezeném kilometrovnicí 0,7 - 1,2 (povrchová varianta), resp. 0,7 - 1,5 (zahloubená varianta) bude zastižena hladina podzemní vody přibližně v hloubce cca 5,9 - 6,7 m pod terénem (tj. v úrovni cca 271,8 až 272,2 m n.m.).

Předpokládá se, že v těchto úsecích bude při výstavbě nutno hladinu podzemní vody snižovat. S přihlédnutím k hydraulickým parametrům zvodně lze předpokládat, že bude možné hladinu podzemní vody během provádění výkopových prací účinně snižovat pomocí čerpání přímo ze stavební jámy. Množství vody lze odhadovat v řádu prvních jednotek  $l \cdot s^{-1}$ .

V místech, kde bude stavba zasahovat pod hladinu podzemní vody, počítá projekt s vybudováním šterkových propojovacích žeber. Ta budou vybudovaná pod konstrukcí tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby. Zároveň tímto technickým opatřením dojde ke zmírnění ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody v domovních studních obytné zástavby Kbel.

### Výškové řešení

Vzhledem k plochému charakteru území je logicky niveleta malými, často minimálními spády vedena v zásadě po terénu.

Toto vedení je však nevyhovující v prostoru předpolí vzletové a přistávací dráhy, kde by projíždějící vozidla zasahovala do přibližovacích rovin dráhy. Z tohoto důvodu se zde navrhuje niveletu ponořit pod terén tak, aby parametry letiště nebyly navrženou komunikací podstatně zhoršeny. Toto řešení je navrženo vzdor tomu, že provoz po stávající souběžné železnici a ulici Hornopočernické do přibližovacích rovin zasahuje. Navržené řešení nivelety v tomto úseku představuje táhlý údolnicový oblouk, kterým jsou potřeby leteckého provozu respektovány.

### Šířkové uspořádání

Uspořádání vychází z kategorie S 9,5, tedy 2 x 3,5 m jízdní pruhy, 2 x 0,25 m vodící proužky, 2 x 0,5 m zpevněná krajnice. Vždy se bude jednat o veřejnou komunikaci ve volné krajině, kterou z hlediska příčného řezu lépe vystihuje ČSN 73 6101. V případě striktního požadavku navrhnout šířkové uspořádání dle 73 6110 lze navržené šířkové parametry snadno redukovat.

V prostoru ZÚ – km 0,170 a v křižovatce u KÚ je základní těleso rozšířeno o pruhy pro pěší, resp. cyklisty.

### Křižovatky

Křižovatka na Budovatelské tvarem navazuje na předpokládané řešení prostoru v rámci Vysočanské radiály a doplňuje ho na průsečnou úroňovou křižovatku.

Sjezd v km 0,170 vlevo. V tomto prostoru kříží trasu dnes málo používaná polní cesta, které je však připisován jistý význam pro rekreační využití pěšími a cyklisty. Tato cesta je v rámci Vysočanské radiály zkvalitněna. Samostatné vedení na samostatném, s hlavní trasou souběžném pruhu, je navrženo pro pěší a cyklisty jako náhrada za přerušené propojení polní cesty s Budovatelskou.

Sjezd v km 1,881 50 vpravo. Jedná se v podstatě o hospodářský sjezd šíře 6 m, který zajišťuje přístup na pozemky oddělené novou komunikací.

Křižovatka na Mladoboleslavské. Výsledné řešení předpokládá okružní křižovatku o průměru 45 m. Jedná se o úsporné a reálné řešení, které oproti původně uvažované průsečné křižovatce zvýší bezpečnost silničního provozu.

Umístění středu a rozměry této křižovatky ovlivňuje jednak dostupnost potřebných pozemků, jednak blízko situovaný stávající vjezd z ulice Mladoboleslavská do areálu letiště. Protože varianta miniokružní křižovatky by, s ohledem na dopravní zatížení a

význam křižujících se komunikací, nebyla vhodným řešením, bylo nutno střed křižovatky odsunout jihovýchodně od místa křížení dle původního návrhu průsečné křižovatky. Tzn., že osy Polaneckého a obou ramen Mladoboleslavské budou bezprostředně před křižovatkou mírně zakřiveny. S ohledem na to, že Polaneckého a Mladoboleslavská mají před zamýšlenou křižovatkou dlouhý úsek v přímé, jedná se o prvek vítaný z hlediska bezpečnosti provozu. Výjezd z areálu letiště bude umožněn jen vpravo do křižovatky.

### Tunel, opěrné stěny

V rámci „ponoření“ nivelety v předpolí vzletové a přistávací dráhy (VPD) je navržen hloubený tunel. Délka tohoto zakrytí pokrývá ve vztahu k VPD pruh území o šířce 150 m, resp. 75 m na každou stranu od osy VPD. Navržený tunel je dvoupruhový obousměrný. Jízdní pruh je široký 3,5 m s vodícím proužkem 0,5 m s bočním nouzovým chodníkem šířky 1 m. Světlá šířka tunelu je tedy 10 m, šířka mezi obrubníky je 8 m.

Minimální požadovaná výška průjezdného průřezu v tunelu 4,5 m byla s ohledem na bezproblémové prostorové možnosti a s ohledem na minimalizaci zásypů nad tunelem a tedy podstatné snížení zatížení stropu zvýšena na 4,8 m.

Předmětným úsekem je celý hloubený přesypáný tunel v místě dotyku trasy s VPD. K oběma portálům tunelu jsou dotaženy opěrné stěny.

Vlastní konstrukce hloubeného tunelu je tvořena železobetonovým rámem o jednom poli s horní deskou opatřenou u stěn náběhy.

Před oběma portály je zářezový úsek ve variantě 1 sevřen v zárubních zdech. U varianty 2 je zářez prodloužen i v úseku podél stávajících garáží z důvodů ochrany stávající obytné zástavby.

### Protihlukové clony

Jako ochrana před hlukem z dopravy na navrhované komunikaci jsou navržena protihluková opatření v km 1,150 – 1,750 v celé délce 640 m. Protihluková stěna ve variantě 1 je umístěna vpravo ve směru staničení za tunelem, a to následně:

- km 1,150 – 1,270: délka 120 m, výška 5,0 m. Konzola ve výšce 5 m v zárubní zdi. Od km 1,240 vystupuje konzola nad zárubní zeď – vždy konstantní výšky 5,0 m nad vozovkou.
- km 1,250 – 1,420: délka 170 m, výška 3,0 m. Pohltivá stěna umístěná na hraně zářezu.
- km 1,400 – 1,750: délka 350 m, výška 3,0 m. Pohltivá stěna za krajnicí komunikace.

Ve variantě 2 jsou protihlukové stěny navrženy:

- km 1,398 – 1,862: délka 464 m, výška 3,0 m.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Popis technického řešení stavby lze označit za postačující pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Popis technického řešení odpovídá projekční přípravě před zpracováním dokumentace pro územní řízení. Doporučení z hlediska variantního řešení je patrné z další části předkládaného posudku.*

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

Dokumentace uvádí následující termíny stavby:

Zahájení stavby: 2024

Dokončení stavby: 2026

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve stávající fázi procesu EIA nelze objektivně predikovat, zda-li předpokládané termíny budou splnitelné.*

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

kraj: Hlavní město Praha

obec: Hlavní město Praha

městská část: Praha 19, Praha 14, Praha - Satalice

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

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

Dokumentace uvádí, že v dalších stupních projektové přípravy bude následovat:

- územní rozhodnutí, stavební povolení a kolaudace stavby
- povolení k nakládání s vodami dle § 8 odst. 1, písm. c) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvažované kapitole bez připomínek s tím, že oznamovatel bude muset získat řadu dalších rozhodnutí, která jsou spojena s příslušnými složkovými zákony, a proto jejich absence jejich výčtu nijak nemůže ovlivnit závěr procesu posuzování vlivů na životní prostředí v rámci posuzovaného záměru.*



## **B.II. Údaje o vstupech**

### **B.II.1 Půda**

Dokumentace uvádí, že realizace záměru vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v k. ú. Kbely a Kyje. Jedná se celkem o cca 20 304 m<sup>2</sup>. Parcely jsou v KN vedeny jako orná půda s I. a III. třídou ochrany zemědělské půdy. Přesný zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v dalším stupni projektových příprav. V rámci přípravy výstavby je nutné požádat u těchto pozemků o trvalé vynětí ze ZPF. Rozsah dočasných záborů ZPF, které budou vznikat v průběhu výstavby (např. zařízení staveniště), nelze v současné fázi vyčíslit a bude upřesněn v dalších fázích projektové dokumentace. Realizací záměru nedojde k trvalému záboru PUPFL.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku z hlediska nároků na plochy v kategorii ZPF bez připomínek. Vynětí pozemků se řídí příslušným složkovým zákonem bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

### **B.II.2 Voda**

Dokumentace konstatuje, že v této fázi nejsou známy počty pracovníků ani orientační plochy zařízení stavenišť. Proto nelze v této fázi projektové přípravy objektivně stanovit nároky na vodu v etapě výstavby.

Po dokončení výstavby bude voda používána pouze pro zimní údržbu vozovky a příležitostné čištění komunikace, které bude zajišťováno správcem komunikace. Množství vody bude záviset na aktuálních povětrnostních podmínkách a dalších okolnostech, které nelze předem stanovit.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Nároky na vodu nemohou nijak významně ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů.*

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

Dokumentace konstatuje, že druh a množství stavebních materiálů a surovin je dáno charakterem stavby. Z hlediska objemu budou nejvýznamnějšími surovinami: kamenivo, šterkopísky, asfalty pro konstrukční vrstvy vozovek, kamenivo – betonové konstrukce, asfaltové směsi, materiál pro kryty vozovek, cement a přísady do betonů, prefabrikáty, potrubí, železobeton, beton, ocel atd.

Dle dokumentace celkové množství materiálu potřebného pro konstrukci vozovek dováženého na stavbu bude v objemu cca 35 000 m<sup>3</sup> (beton 20 000 m<sup>3</sup> a konstrukce vozovek 15 000 m<sup>3</sup>) ve variantě 1 - povrchová varianta a cca 53 000 m<sup>3</sup> (beton 38 000 m<sup>3</sup> a konstrukce vozovek 15 000 m<sup>3</sup>) - zahloubená varianta. Podrobná spotřeba jednotlivých stavebních materiálů bude specifikována v dalším stupni projektové přípravy.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvedeným údajům není ze strany zpracovatele posudku podstatných připomínek. Kvantifikace bilancí zemin je podstatná zejména pro etapu výstavby z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci zájmového území.*

## B.II.4 Energetické zdroje

Dokumentace uvádí, že v souvislosti s výstavbou záměru se předpokládá využití pouze elektrické energie.

Spotřeba elektrické energie v období provozu není v posuzované projektové dokumentaci řešena. Lze však předpokládat její využití pro technologické části záměru a případné osvětlení některých úseků.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Způsob napojení zařízení staveniště na elektrickou energii a dodávky elektrické energie po trase stavby budou řešeny ve vyšších stupních projektové dokumentace. Dodávky energií budou zajištěny ze stávajících vedení, a budou vycházet z možností a požadavků konkrétního vybraného zhotovitele stavby. Dle názoru zpracovatele posudku nároky na energii v rámci hodnoceného záměru nejsou podstatné pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, avšak nelze předpokládat, že veškerá stavební technika bude využívat pouze elektrickou energii.*

## B.II.5 Biologická rozmanitost

Dokumentace v této kapitole úvodem deklaruje, že v řešeném území stavby bylo při aktualizaci biologického průzkumu zjištěno celkem 176 taxonů cévnatých rostlin. Zjištěna byla jen běžná květena a vegetace narušovaných, ruderálních, zemědělských ploch, ale i zeleně sídel. Bylinná i dřevinná vegetace má mezofilní charakter, pouze pomístně na okrajích cest je vegetace sušší, což indikuje výskyt např. máčky ladní (*Eryngium campestre*) nebo např. mochny přímé (*Potentilla recta*).

Z hlediska obojživelníků nebyl v zájmovém území zjištěn žádný zástupce. V řešeném území chybí biotop k rozmnožování a v hodné vodní plochy v okolí jsou od řešeného území izolovány širokými a frekventovanými komunikacemi, zástavbou, ergo není ani důvod se domnívat, že by na pozemku obojživelníci ev. zimovali, migrovali či jakkoliv se častěji vyskytovali.

Dle biologického průzkumu byli v době průzkumů identifikováni 2 zástupci plazů, kteří jsou zároveň druhy zvláště chráněnými - Slepýš křehký (*Anguis fragilis*) a Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*).

Dále je uvedeno, že průzkumem řešeného území byl zjištěn výskyt 43 druhů ptáků (v roce 2021 - 37 druhů). Jen však cca 13 druhů v řešeném území příležitostně nebo pravidelně hnízdí. Prokázanou vazbu na řešené území mají jen nejběžnější synantropní druhy agrikolní a urbánní. Z pozorovaných zvláště chráněných druhů má koroptev polní užší vazbu na řešené území, slavík obecný v řešeném území hnízdí. Další pozorované ZCHD: rorýs obecný, kavka obecná, krahujec obecný, čáp bílý, nemají k řešenému území užší vazbu, lokalita není jejich biotopem; tyto druhy nemohou být v souvislosti s realizací záměru ovlivněny, nemůže dojít k ohrožení jejich ochrany.

Dokumentace uvádí, že limitujícím faktorem výskytu větších savců je oplocení pozemků letiště, soukromých zahrad, zahrádkářských kolonií i rychlostní Vysočanské radiály, zástavbou a frekventovanými komunikacemi v řešeném území. Již v současnosti se jedná o území pro větší savce neprůchodné. Z toho důvodu nejsou možné ani migrace savců s možným negativním ovlivněním výstavbou a provozem nové liniové stavby. I přes poměrně dlouhodobé sledování fauny v daném prostoru,

bylo pozorováno jen 6 druhů savců; ve všech případech se jedná o běžné, hojné, nikterak ohrožené taxony, což platí i o zaznamenaných netopýrech, kteří jsou chráněni en bloc.

Dokumentace ve vztahu k obratlovcům uzavírá, že V řešeném území nebyl v letech 2017-2018, 2020, 2021 pozorován sysel obecný (*Spermophilus citellus*), který je předmětem ochrany blízké EVL Praha – Letňany. O pozorování tohoto druhu v řešeném území nejsou záznamy ani v NDOP.

Dále dokumentace uvádí, že řešené území nemá potenciál hostit vzácnější druhy bezobratlých živočichů. Z druhů uvedených ve vyhlášce č. 395/1992Sb. byl pozorován zlatohlávek tmavý. Pozorování zástupci rodů *Bombus* a *Formica* nelze pokládat za zvláště chráněné ve smyslu ZOPK, byť jsou tyto rody ve vyhlášce en bloc.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu této kapitoly ze strany zpracovatele posudku jinak bez závažnějších připomínek. Veškerá relevantní doporučení ve vztahu k vlivům na přírodní složky ekosystémů jsou zahrnuta v návrhu závazného stanoviska.*

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

Dokumentace uvádí, že v rámci posouzení vlivu realizace dopravní stavby č. 7552 propojující komunikaci Budovatelská s komunikací Mladoboleslavská na veřejné zdraví a životní prostředí jsou hodnoceny následující modelové situace:

- rok 2000 (pro stanovení možnosti použití korekce pro SHZ) – pro potřeby akustické studie
- rok 2019/2020
- výhledový rok - naplnění ÚP hl. m. Prahy bez stavby č. 7552
- výhledový rok - naplnění ÚP hl. m. Prahy po realizaci stavby č. 7552 (platný pro povrchovou i zahloubenou variantou)

Realizací posuzované nové komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská, na které je ve výhledu očekávána intenzita dopravy daná pojezdem 9 700 všech vozidel za den, dojde naopak k dopravnímu odlehčení zejména ulic Hornopočernické (v úseku Mladoboleslavská - Krnská o cca 4 200 vozidel a v úseku Krnská - Trabantská o cca 4 500 vozidel), Trabantské (v úseku Hornopočernická - Budovatelská o cca 2 700 vozidel) a Mladoboleslavské od ulice Polaneckého na východ (v úseku Polaneckého-Vrchlabská o cca 2 400 vozidel, v úseku Vrchlabská - Žacléřská o cca 2 700 vozidel a v úseku Žacléřská – Nymburská o 400 vozidel). Dojde také k dopravnímu odlehčení ulice Budovatelské (v úseku Trabantská- Plynárna Satalice o cca 3 100 vozidel a v úseku Plynárna Satalice-Vysočanská r. o cca 2 800 vozidel) a mírnému odlehčení Vysočanské radiály v úseku Kbelská – Budovatelská o cca 3 500 vozidel a ulice Žacléřská (v úseku Mladoboleslavská – Železnobrodská o cca 1 200 vozidel). Toto odklonění dopravy na novou komunikaci lze označit za pozitivní vzhledem k tomu, že zejména na Hornopočernické a Mladoboleslavské je doprava vedena bezprostředně podél obytné zástavby.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

### **B.III. Údaje o výstupech**

#### **B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního prostředí**

##### Znečištění ovzduší - výstavba

Dokumentace uvádí, že za dočasný plošný zdroj znečišťování ovzduší lze formálně pokládat fázi výstavby (výkopové a stavební práce). Do ovzduší budou emitovány zejména prachové částice. Provést zodpovědný výpočet objemu emisí prachu do ovzduší ve fázi výstavby je dle dokumentace problematické. Významný podíl na emisi prachu budou mít resuspendované částice (sekundární prašnost), jejichž objem je závislý na těžko kvantifikovatelných okolnostech, jako je období výstavby, průběh počasí, zrnitostní složení zemin na staveništi, apod.

##### Znečištění ovzduší - provoz

Dokumentace uvádí, že výpočet emisních toků z automobilové dopravy je proveden pomocí emisních faktorů z databáze MEFA13. Při výpočtu je uvažován podíl osobních vozidel s naftovými motory na úrovni 60 %. Plynulost dopravy je uvažována z důvodu předběžné opatrnosti na úrovni 5 (popojíždění).

Dále je ve výpočtech vlivu vyvolané automobilové dopravy na kvalitu venkovního ovzduší zohledněna resuspenze tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Resuspenze představuje významný příspěvek ovlivňující celkovou koncentraci suspendovaných částic v ovzduší.

Výsledné emisní vydatnosti oxidů dusíku, tuhých látek PM<sub>10</sub>, benzenu a benzo(a)pyrenu na nové komunikaci Budovatelská - Mladoboleslavská uvádí tabulka č. 8. dokumentace.

V kapitole je taktéž nastíněna problematika znečištění vod a půd. Dokumentace uvádí, že v období výstavby může výjimečně dojít k havárii - úniku paliva nebo oleje z nákladních aut (automixů) či stavebních strojů do půdy, případně do podzemních vod. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.

V etapě provozu dle dokumentace výčet havárií lze minimalizovat běžnými opatřeními a dodržováním obecně závazných předpisů, normativů a požárních zpráv. Speciální preventivní nebo bezpečnostní opatření (varovné systémy ap.) nejsou nutná. Za běžných okolností lze riziko ohrožení zdraví obyvatel označit za velmi nízké.

##### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k popisu znečištění ovzduší v etapě výstavby ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Omezování emisí a hluku v etapě výstavby bude podrobněji řešeno opatřeními v rámci zpracovaných zásad organizace výstavby. V tomto smyslu jsou formulována odpovídající doporučení do návrhu závazného stanoviska, pokud nejsou uvedena v kapitole B. I. 6., nebo v této kapitole jsou uvedena, avšak jsou zpracovatelem posudku modifikována.*

*Ve vztahu k etapě provozu k uvedené kapitole bez připomínek. Jak je z tabulek bilancí v této kapitole patrné, nejsou řešeny emise PM<sub>2,5</sub>, které mají také stanoveny emisní limit.*

*Otázka znečištění vod a půd je podrobněji komentována v další části předkládaného posudku.*

## **B.III.2 Odpadní vody**

### Výstavba

Dokumentace konstatuje, že vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť. Množství odpadních vod bude dáno počtem pracovníků. Způsob nakládání s těmito vodami musí být v souladu s platnou legislativou a konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Předpokladem je, že na stavbě budou použity mobilní jednotky s chemickým WC.

Odvedení dešťových vod ve fázi výstavby z plochy staveniště i z území dotčeného stavbou bude řešeno standardně. Budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

### Provoz

Během provozu komunikace se dle dokumentace nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod. Odpadní vody z mytí tunelu a případně jiné technologické vody budou odvedeny do nepropustné jímky bez odtoku a odtud přečerpány k likvidaci.

Dokumentace uvádí, že stavba bude částečně, v místě tunelu, zasahovat pod úroveň hladiny podzemní vody. Proto se uvažuje s vybudováním technických opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby. Jedná se například o šterková propojovací žebra, která budou pod konstrukcí stavby tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby. Zároveň tím dojde ke zmírnění ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody v domovních studních v prostoru obytné zástavby Kbel. Funkčnost řešení je nutné prověřit výpočtovým modelem v další fázi projektové dokumentace.

Dokumentace dále uvádí, že navržená stavba komunikace vyvolá změny odtoků dešťových vod v této lokalitě, které budou způsobeny zejména zadržením dešťových vod v místě nové komunikace a jejich nutným odvedením mimo ni. Snahou návrhu je minimalizovat přímé odtoky dešťových vod do kanalizace.

Hlavní prioritou návrhu odvodnění dané stavby je zachycení dešťových vod do vsakovacích příkopů s retenčním prostorem s odvodem přebytečné vody do Vinořského potoka. Vyústění do Vinořského potoka je navrženo v blízkosti stávajícího propustku pod ul. Mladoboleslavskou.

Ve studii je navržené koncepční řešení odvodnění komunikací. Pro určení podrobných bilancí nakládání se srážkovými vodami a návrhu rozsahu vsakovacích zařízení je nutno v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobné hydrotechnické posouzení.

Podrobným hydrogeologickým průzkumem bylo zjištěno, že horniny bělohorského souvrství, které tvoří podloží v prostoru zájmového území, jsou v prostoru plánované výstavby charakterizovány hodnotou transmisivity v úrovni cca  $1,2 \cdot 10^{-5}$  až  $8,1 \cdot 10^{-4}$   $m^2 \cdot s^{-1}$  a koeficientem filtrace  $2,3 \cdot 10^{-6}$  až  $1,5 \cdot 10^{-4}$   $m \cdot s^{-1}$ . Nižší propustnost slínovců bělohorského souvrství může být způsobena větším podílem jílovité frakce s polohami spongilitů.

Dokumentace uvádí, že Vinořský potok je recipientem srážkových vod v této lokalitě. Vlivem záměru přitečou srážkové vody z komunikace do tohoto potoka rychleji, než v současnosti. Z hlediska roční bilance odtoku srážkových vod dojde ke zvýšení povrchového odtoku o 9 350 m<sup>3</sup>/rok. Sníží se tak dotace podzemních vod o 0,3 l/s. Jedná se o maximální možné množství, ve skutečnosti bude povrchový odtok menší, protože část srážek bude infiltrovaná ve vsakovacím zařízení. Vzhledem k velikosti plochy nové komunikace se jedná o mírné ovlivnění toku.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

#### Výstavba

*Nakládání se splaškovými vodami v etapě musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů a s nařízením vlády č. 401/2015, o ukazatelích a hodnotách příslušného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Dodržení standardních postupů nemůže nijak ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Problematika srážkových vod v etapě výstavby je komentována v dalších částech předkládaného posudku.*

#### Provoz

*Z hlediska identifikace zdrojů, které mohou ovlivnit jakost vod ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Způsob technického řešení z hlediska odvádění dešťových vod (s odkazem na §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona - v co největší možné míře upřednostnit vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a aby k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech) je komentován v další části předkládaného posudku.*

*Dle názoru zpracovatele posudku by mělo být nezbytné v rámci projektu odvodnění komunikace preferovat zasakování před odváděním do vodního toku. Je proto účelné pro další projektovou přípravu doporučit kromě jiného i vypracování podrobného hydrogeologického průzkumu, který bude kromě jiného vyhodnocovat i možnost vsakování vznikajících dešťových vod. V tomto smyslu je formulováno odpovídající doporučení v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.*

## **B.III.3 Odpady**

#### Výstavba

Dokumentace uvádí, že s veškerými odpady, které během stavby vzniknou, bude nakládáno ve smyslu ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v aktuálním znění. Primární cíl novely zákona o odpadech a navazujících vyhlášek je stavební odpad opětovně použít či recyklovat, tak aby se stavební odpad nebo vytěžená zemina neukládaly na skládku. Neznečištěný přebytečný nebo zbytkový stavební materiál nebo vytěžená zemina, splňující parametry tabulky 5.1. (případně 5.2. a 5.3.), se stanou materiálem pro další použití nebo využít jako vedlejší produkt či v případě zeminy k zasypávání.

Při výstavbě budou vznikat odpady typické pro stavební činnost tohoto druhu a rozsahu. Zemní práce pro výstavbu se budou převážně sestávat z drobných výkopů a odkopávek z komunikací. Přípravné práce zahrnují skryvku ornice v plochách trvalého, resp. dočasného záboru zemědělského půdního fondu: ornice skrytá z

ploch trvalého záboru bude umístěna v souladu požadavky převezena na předem určené pozemky. Část ornice potřebná k ohumusování ploch stavby bude stejně jako humus z dočasného záboru ponechán na deponiích na stavbě. Současně je zahrnuto zpětné ohumusování ploch dočasného záboru. Základní přehled odpadů vznikajících při výstavbě je v dokumentaci uveden v tabulce č. 16.

### Provoz

Dále dokumentace uvádí, že v období provozu budou vznikat odpady spojené s údržbou komunikace. Jedná se např. o zeminu ze seřezávky krajnic, zbytky pneumatik, zbytky patníků, asfalt z drobných oprav vozovky, sečená tráva a dřeviny při úpravách bezprostředního okolí komunikace apod. Z hlediska problematiky odpadového hospodářství je v období provozu nutné respektovat dle dokumentace pravidla vyplývající z legislativy související s nakládáním s odpady.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Nakládání s odpady v etapě výstavby i provozu se musí řídit platnou legislativou v odpadovém hospodářství, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku tedy bez připomínek.*

## **B.III.4 Ostatní emise a rezidua**

### Hluk – etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že s ohledem na složitost technologie výstavby je výpočet hluku z etapy výstavby orientační a slouží spíše pro stanovení času používání strojů, než striktního vytyčení technologie výstavby. Hluk ze stavební činnosti bude složen z několika dominantních stavebních činností, zdrojů hluku.

Stavební práce budou dle dokumentace prováděny při sedmidenním pracovním týdnem v době od 7.00 do 21.00 hod. v pracovní dny (po – pá) a v době od 08.00 do 19.00 hod. mimo pracovní dny s tím, že hlučné činnosti budou v blízkosti stávající zástavby prováděny v pracovní dny (po – pá) od 07.00 do 18.00 hod. a v době od 08.00 do 18.00 hod. mimo pracovní dny (so, ne a státní svátky). Je uvažováno s polední přestávkou v délce 1 hodiny.

Vjezd/výjezd na/ze staveniště jsou navrženy dva, a to z ulice Mladoboleslavská a z ulice Budovatelská.

Aby byl splněn hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB, byla stanovena maximální intenzita nákladní staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 NA/ za 1 h v jednom směru.

Dokumentace celkově uzavírá, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq,14 h} = 65$  dB je splněn při všech fázích výstavby ve všech kontrolních bodech – chráněných venkovních prostorech staveb. Aby byly splněny vstupní předpoklady akustické studie, je nutné dodržet dle dokumentace následující opatření:

- časy provozu jednotlivých uvedených strojů (zdrojů hluku) musí být dodrženy, dle tabulky č. 44 akustické studie

- pro fázi 1/ sektor 2, kde vychází poměrně krátká doba nasazení při souběhu všech uvedených stavebních strojů (120 minut), lze volné minuty nasazení stroje, který nebude v daný den v provozu, použít pro ostatní stavební stroje se stejnou hlučností, tj. v případě, že bude na staveništi fáze 1/ sektor 2 použit pouze jeden stavební stroj s hlučností  $L_pA \leq 80$  dB/ 10 m (např. grejdr, buldozer, rypadlo-nakladač), lze použít volné minuty od stavebních strojů se stejnou hlučností, které nejsou v daný den v provozu, pro tento stavební stroj, tj. celková doba nasazení jednoho stavebního stroje s hlučností  $L_pA \leq 80$  dB/ 10 m ve fázi 1/ sektor 2 je pak až 6 hodin (360 minut) během jedné pracovní směny
- maximální intenzita staveništní dopravy na pozemních komunikacích byla stanovena v počtu 18 NA/ 1 h v jednom směru
- dále je doporučeno dodržovat následující opatření:
  - V průběhu výstavby doporučujeme hlučnější stroje umisťovat co nejdále od chráněných venkovních prostorů staveb, omezit chod hlučných strojů zařízení naprázdno.
  - Stavební stroje a nářadí používat v bezvadném technickém stavu, správně seřizené a provádět pravidelnou údržbu.
  - Seznámit obyvatele z nejbližší situovaných objektů s délkou a charakterem stavebních činností. Znají-li občané zasažení hlukem účel a smysl hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda.
  - Ustanovit kontaktní osobu, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi ohledně hluku.

### Hluk – etapa provozu

Dokumentace uvádí, že nová komunikace je navržena ve dvou variantách. Varianta 1, která je povrchová (mimo části vedené v tunelu a zahluobených částí navazujících na tunel) a varianta 2, která je z větší části zahluobená (také mimo část vedenou v tunelu). Součástí nové komunikace jsou i navržena protihlukové stěny. U varianty 1 – povrchová se jedná se o soubor tří protihlukových stěn výšky 1x5 m a 2x3 m umístěných vpravo ve směru staničení za tunelem v celkové délce 640 m a u varianty 2 – zahluobená se jedná o jednu protihlukovou stěnu výšky 3 m a délky 464 m vpravo ve směru staničení za tunelem.

Dle dokumentace realizací posuzované nové komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská, na které je ve výhledu očekávána intenzita dopravy 9 700 všech vozidel za den, dojde k dopravnímu odlehčení zejména ulic Hornopočernické, Trabantské a Mladoboleslavské v úseku od Polaneckého na východ, ale také ulice Budovatelské a mírnému odlehčení Vysočanské radiály v úseku Kbelská – Budovatelská. Toto odklonění dopravy na novou komunikaci lze označit za pozitivní vzhledem k tomu, že zejména na Hornopočernické a Mladoboleslavské je doprava vedena bezprostředně podél obytné zástavby.

Vyhodnocením vlivu hluku z dopravy se zabývá hluková studie, která identifikuje problematická místa z hlediska hluku a navrhuje další postup pro jejich ochranu, a to včetně návrhu monitoringu.

### Vibrace

Pro etapu výstavby dokumentace uvádí, že zdrojem vibrací, které mohou narušovat faktory pohody a ovlivňovat statiku, jsou stavební práce a provoz těžkých nákladních vozidel. Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se v budoucnu nepředpokládá.



### Záření světelné

Projekt bude navržen v souladu s metodickým pokynem MŽP ze dne 30. 6. 2020, č. j. MZP/2020/710/2387. K osvětlení budou použity sodíkové výbojky nebo LED, protože způsobují méně světelného znečištění než rtuťové výbojky.

### Záření radioaktivní, elektromagnetické

V souvislosti s výstavbou a provozem hodnocené stavby, se neočekávají negativní projevy radioaktivních a elektromagnetických jevů.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

#### Hluk – etapa výstavby

*Vzhledem ke skutečnosti, že dosud není znám dodavatel stavby ani zásady organizace výstavby, lze považovat za logické to, že hlukovou studii pro etapu výstavby lze považovat za předběžnou, avšak stanovující primární požadavky na zhotovitele stavby. Požadavek na vypracování hlukové studie pro fázi výstavby je zapracován do podmínek návrhu závazného stanoviska příslušného úřadu, jakož i doporučení pro zásady organizace výstavby z hlediska eliminace vlivů na hlukovou zátěž.*

#### Hluk – etapa provozu

*Podmínky pro etapu provozu z hlediska hlukové zátěže jakož i komentář k hlukové studii jsou formulovány v další části předkládaného posudku.*

#### Vibrace

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

### Záření světelné

*Potenciální vlivy světelného znečištění jsou komentovány v další části předkládaného posudku.*

### Záření radioaktivní, elektromagnetické

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

## **B.III.5 Doplnující údaje**

Z dokumentace vyplývá, že komunikace bude kopírovat zemský reliéf (část komunikace u dráhy letiště bude vedena tunelem), záměr se v širším měřítku nijak významně pohledově neuplatní. Realizací záměru nevznikají žádné nové výškové stavby, které by mohly ovlivnit krajinný ráz.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku k náplni této kapitole bez zásadnějších připomínek.*

## **C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území**

### **C.I Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

#### **C.I.1 Struktura a ráz krajiny**

Dokumentace v této kapitole uvádí, že v ÚAP hl. m. Prahy je území Prahy rozděleno do padesáti oblastí krajinného rázu. Záměr se nachází v oblasti 23 Kbelská pláň a 24 Satalická pláň.

Záměr se podle ÚAP hl. m. Prahy nachází v místě krajinného rázu, ve kterém je vnitřní krajinařská hodnota stanovena stupněm 3 střední - méně hodnotné celky (převážně homogenní, avšak esteticky málo kvalitní celky, např. kompaktní sídliště).

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvedenému popisu struktury a rázu krajiny ze strany zpracovatelského týmu posudku není zásadnějších připomínek.*

#### **C.I.2 Geomorfologie**

Z dokumentace vyplývá, že z hlediska geomorfologického členění se zájmové území nachází v západní části okrsku Čakovická tabule, celku Středolabská tabule, soustavy Česká tabule. Širší okolí zájmového území má charakter ploché pahorkatiny s reliéfem ukloněným směrem k S až k SV.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvedenému popisu ze strany zpracovatelského týmu posudku bez připomínek.*

#### **C.I.3 Hydrologie**

Hydrograficky leží zájmové území v dílčím povodí Vinořského potoka (č.h.p. 1-05-04-0060- 0-00), jenž je součástí povodí Labe. Povrchové odvodnění zájmového území zprostředkovává Vinořský potok

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Podrobnější údaje o povrchových a podzemních vodách jsou uvedeny v kapitole C. II. posuzované dokumentace.*

#### **C.I.4 Fauna a flora**

Dokumentace uvádí, že celkem bylo v roce 2021 zjištěno 186 taxonů cévnatých rostlin (o 10 druhů více, jak v roce 2020). Zjištěna byla jen běžná květena a vegetace narušovaných, ruderálních, zemědělských ploch, ale i zeleně sídel. Bylinná i dřevinná vegetace má mezofilní charakter, pouze pomístně na okrajích cest je vegetace sušší.

Celkem bylo v řešeném území od roku 2017 do současnosti pozorováno 51 druhů obratlovců, v roce 2021 bylo pozorováno 43 druhů. Druhová rozmanitost je dána především vyšší pestrostí různých stanovišť, která je charakteristická pro okraje měst s více zastoupenou střední i vysokou zelení.

V řešeném území chybí biotop k rozmnožování obojživelníků a v hodné vodní plochy v okolí jsou od řešeného území izolovány širokými a frekventovanými komunikacemi, zástavbou, ergo není ani důvod se domnívat, že by na pozemku obojživelníci ev. zimovali, migrovali či jakkoliv náhodou se vyskytovali.

V řešeném území byli celkem pozorováni 2 zástupci plazů, kteří jsou zároveň, jako všichni plazi v ČR, druhem zvláště chráněným.

Průzkumem řešeného území byl zjištěn výskyt 43 druhů ptáků. Jen však cca 13 druhů v řešeném území příležitostně nebo pravidelně hnízdí. Prokázanou vazbu na řešené území mají jen nejběžnější synantropní druhy.

Limitujícím faktorem výskytu větších savců je charakter území, které je pro větší savce neprůchodné. I přes poměrně dlouhodobé sledování fauny v daném prostoru, byť bez použití např. pastí na drobné savce, bylo zjištěno, pozorováno jen 6 druhů savců (letos 5 druhů, ježek nepozorován). Ve všech případech se jedná o běžné, hojné, nikterak ohrožené taxony, což platí i o zaznamenaných netopýrech.

Pozornost byla věnována výhradně zvláště chráněným druhům bezobratlých, průzkum ostatních bezobratlých v lokalitě dle dokumentace postrádá význam. Při průzkumu byla také prováděna kontrola dřevin z důvodu možného výskytu ZCHD (např. páchník). Výskyt zvláště chráněných druhů, ani stop po jejich pobytu na dřevinách, ale ani v jejich dostupných vnitřních prostorách, potvrzen nebyl.

Dokumentace uzavírá, že řešené území nemá potenciál hostit vzácnější druhy bezobratlých živočichů. Z druhů uvedených ve vyhlášce č. 395/1992Sb. byl pozorován pouze zlatohlávek tmavý.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu této složky životního prostředí lze ze strany zpracovatele posudku konstatovat dobrou kvalitu provedených průzkumů, na základě kterých je podán přehled poměrů o stavu bioty v řešeném území. Ze strany zpracovatele posudku ke zpracování kapitol týkající se flory a fauny nejsou připomínky.*

*Na základě všech výše uvedených konstatování jsou v souladu s další částí předkládaného posudku formulovány podmínky do návrhu závazného stanoviska.*

### **C.I.5 Významné krajinné prvky, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, Natura 2000**

#### **Významné krajinné prvky**

Dokumentace uvádí, že přímo v řešeném území se nenachází žádné VKP taxativně vyjmenované podle §3, ods. 1, písm. b, z. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších novel ani žádné VKP registrované, resp. navržené k registraci.

#### **ÚSES**

Zájmové území není součástí žádného prvku územního systému ekologické stability krajiny (dále jen „ÚSES“) místní, regionální či nadregionální úrovně.

#### **Zvláště chráněná území, přírodní parky**

Záměr se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. To znamená, že neleží na území národního parku, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace, přírodní památky ani přechodně chráněné plochy. Zájmové území nezasahuje do žádného přírodního parku.

## NATURA 2000

Zájmové území není v kolizi ani v kontaktu s Ptačími oblastmi či v kontaktu s Evropsky významnými lokalitami.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisné části této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.*

## **C.I.6 Ložiska nerostů, poddolovaná území**

Na území stavby se nenachází ložiska nerostných surovin a stavba neleží v chráněném ložiskovém území.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatelského týmu posudku bez připomínek.*

## **C.I.7 Území historického, kulturního nebo archeologického významu**

Dokumentace uvádí, že v zájmovém území se nenachází kulturní památky.

Zájmové území pro realizaci záměru neleží v Pražské památkové rezervaci.

Dotčené pozemky leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Je patrné, že území, na kterém se uskuteční stavba, je nutné pokládat za území s možnými archeologickými nálezy ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb. v platném znění. Postup, který je nutné dodržet, jasně vyplývá z příslušného složkového zákona a musí být respektován bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

## **C.I.8 Území hustě zalidněná, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území**

Řešená lokalita se nachází na pozemcích v katastrálních územích Kbely (731641), Kyje (731226), Satalice (746134). Dle dokumentace se nejedná o hustě obydlené území.

Hlavním negativním vlivem je hluk, zejména z dopravy, a znečištění ovzduší. Dominantním zdrojem hluku v lokalitě jsou stávající komunikace Mladoboleslavská, Hornopočernická, Budovatelská a Vysočanská radiála. V dotčené lokalitě jsou vedle automobilové dopravy i další zdroje hluku, a to železniční trať 070 Praha Satalice – Praha Kbely, a vojenské letiště Praha Kbely.

Dle mapové aplikace „Limity využití území – GEOREPORT“ se v blízkém okolí zájmového území nacházejí staré zátěže území a kontaminované plochy, které jsou dokladovány v kapitole C.1.12 dokumentace EIA.

Dále dokumentace podrobně popisuje vývoj monitoringu podzemních vod a zemin. Dokumentace formuluje doporučení ve vztahu k další projektové přípravě a výstavbě záměru: Před zahájením prací je doporučeno v severozápadní části zájmového

území, v prostoru bývalého skladového dvora a skladu PHM v areálu letiště Praha – Kbely (okolí vrtu KBL-10) provést podrobný průzkum kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky tak, aby při vlastních stavebních pracích bylo možno efektivně separovat různé druhy vzniklých odpadů a minimalizovat tak náklady na jejich následné odstranění. Průzkum kontaminace je doporučeno provést v dosahu vlastních stavebních prací plánované silniční propojky. Dále je doporučeno opakovaným odběrem ověřit koncentraci uhlovodíků C10-C40 v podzemní vodě ve vrtu KBL-10, případně ověřit zda se na hladině podzemní vody nevyskytuje film či vrstva ropných látek.

Území záměru nepatří k územím zatěžovaným nad míru únosného zatížení.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek; je patrné, že nad míru únosného zatížení je část území trasy zatěžováno v oblasti znečištění ovzduší, a to v ukazateli průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu (BaP).*

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

### **C.II.1 Ovzduší**

Podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší se stávající imisní situace hodnotí podle mapy úrovně znečištění konstruované v síti 1 x 1 km, publikované ČHMÚ. Tato mapa obsahuje v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace za předchozích 5 kalendářních let pro ty znečišťující látky, které mají stanoven roční imisní limit. Z krátkodobých imisí je zhodnocena dále 36. nejvyšší denní imise PM<sub>10</sub> a maximální denní imise SO<sub>2</sub>.

V řešené lokalitě jsou imisní limity pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzenu bezpečně plněny. Také maximální hodinové imisní koncentrace oxidu dusičitého a maximální denní imisní koncentrace PM<sub>10</sub> jsou pod hodnotami příslušných imisních limitů. Nejmenší imisní rezerva je v případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu vzhledem k tomu, že v jednom ze tří čtverců jsou průměrné roční koncentrace v průměru za posledních 5 let právě na úrovni imisního limitu, ve východních dvou čtvercích je však limit plněn.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.*

*V souladu s požadavky prováděcího předpisu k zákonu o ochraně ovzduší dokumentace uvádí, že pro hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě vychází z map úrovně znečištění. Tyto mapy zveřejňuje každoročně MŽP a uvádějí průměrné hodnoty koncentrací znečišťujících látek pro čtverce území o velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích 5 kalendářních let. Jak je patrné, podle ČHMÚ je v území splněna všechna imisních limitů, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Místy je téměř překročen limit pro roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (§ 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.).*

### **C.II.2 Voda**

#### **Povrchové vody**

Řešené území z hydrologického hlediska náleží do povodí Labe, hydrologického povodí Vinořského potoka (č.h.p. 1-05-04-0060-0-00), prakticky leží v pramenné oblasti tohoto potoka. Povrchové odvodnění zájmového území zprostředkovává právě Vinořský potok, který je zčásti zatrubněný a protéká ve směru od Z k V ve vzdálenosti cca 600 až 800 m severně od zájmového území. Vinořský potok se ve vzdálenosti cca 10 km sv. směrem od zájmového území (v Brandýse nad Labem) levostranně vlévá do Labe. Správcem Vinořského potoka je Povodí Labe s.p. Přímo v řešeném území se nenachází žádný vodní tok.

#### **Podzemní vody**

Hladina podzemní vody se v průměrně deštivém počasí se v širší oblasti nachází v hloubce 5 až 8 m pod úrovní terénu. Hladina podzemní vody kolektoru v sedimentech bělohorského souvrství svrchní byla zastižena v hloubce 5,40 - 8,70 m pod úrovní terénu, tj. v úrovni cca 269,5 – 278,4 m n.m. Dále je popisován charakter a stav potenciálně dotčených zdrojů podzemní vody.

Na základě výsledků podrobného hydrogeologického průzkumu je konstatováno, že část plánované stavby silniční propojky bude zasahovat pod úroveň hladiny podzemní vody puklinového kolektoru sedimentů bělohorského souvrství. Hladina podzemní vody v tomto kolektoru je volná případně mírně napjatá, k dotaci vody dochází převážně přímou infiltrací srážek v prostorech svých vlastních výchozů. K odvodnění kolektoru dochází směrem k severu až severovýchodu, tzn. k místní erozní bázi tvořenou tokem VINOŘSKÉHO potoka. Podzemní voda tohoto kolektoru je v prostoru obytné zástavby Kbel využívána domovními studnami pro závlahu.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisné části této kapitoly ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek.*

*Ve vztahu k minimalizaci rizik ovlivnění jakosti povrchových a podzemních vod, jakož i odtokových poměrů v lokalitě, jsou v návrhu závazného stanoviska formulována odpovídající doporučení, případně komentována navržená doporučení.*

### **C.II.3 Půda**

Dle dokumentace stavba vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu v k. ú. Kbely a Kyje. Jedná se celkem o cca 20 304 m<sup>2</sup>. Parcely jsou v KN vedeny jako orná půda s I. a III. třídou ochrany zemědělské půdy. Přesný celkový trvalý zábor ZPF bude vymezen v záborovém elaborátu v dalším stupni projektových příprav. V rámci přípravy výstavby je nutné požádat u těchto pozemků o trvalé vynětí ze ZPF.

Realizací záměru nedojde k trvalému záboru PUPFL.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Dokumentace na úrovni procesu EIA poskytuje základní informace o charakteristikách hlavních půdních jednotek zájmového území.*

*Detailní záborový elaborát bude součástí dokumentace pro stavební povolení a jeho vypracování musí být provedeno v souladu s příslušnými složkovými zákony i bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

### **C.II.4 Přírodní zdroje**

V dotčeném území se nenachází žádný dobývací prostor, chráněné ložiskové území, ložisko a prognózní zdroj ani žádné průzkumné území. Nenachází se zde ani žádné poddolované území.

Dokumentace uvádí, že v řešeném území se může jednat o ovlivnění následujících zdrojů: půda – zeminy, voda, biota. Možné ovlivnění těchto přírodních zdrojů je pak řešeno v příslušných podkapitolách

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu této složky životního prostředí ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

### **C.II.5 Biologická rozmanitost**

Zájmové území se dle dokumentace nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu § 12, 13 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Neleží tedy na území národního parku, chráněné krajinné oblasti,

přírodního parku, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky ani přechodně chráněné plochy. V zájmovém území se nenacházejí území systému Natura 2000.

Zájmové území záměru není součástí žádného prvku územního systému ekologické stability krajiny (dále jen „ÚSES“) místní, regionální či nadregionální úrovně.

Výsledky biologického průzkumu jsou komentovány v kapitole dokumentace C.1.3, detailněji potom v přílohách č.3 a č.4 dokumentace

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska popisu biologické rozmanitosti nejsou ze strany zpracovatele posudku podstatnější připomínky.*

*Z uvedeného je patrné, že se záměrem jsou spojeny určité vlivy na přírodní složky ekosystémů; na základě výše uvedených skutečností jsou v další části předkládaného posudku formulovány odpovídající podmínky do návrhu závazného stanoviska.*

## **C.II.6 Klima**

Z dokumentace vyplývá, že zájmové území náleží dle biogeografického členění ČR do Řípského bioregionu 1.2. Podnebí náleží dle Quitta do teplé oblasti T2 s průměrnou roční teplotou kolem 9 °C. Celá oblast je vystavena převládajícímu západnímu proudění a průměrné roční srážky se pohybují kolem 500 mm.

Vyhodnocení vlivu změny klimatu je vyhodnoceno v Expertní příloze č. 12 dokumentace EIA.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvedené popisné kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

## **C.II.7 Obyvatelstvo a veřejné zdraví**

V uvedené kapitole dokumentace konstatuje, že navrhovaná komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely. Nejbližší chráněnou zástavbu k záměru tvoří rodinné a bytové domy v ulicích Předměřická, Dětenická, Úlibická a Čejetická. Objekty v Úlibické ulici jsou od záměru stíněny řadou garáží. Návrh nové komunikace, která stávající obytná sídla Satalice, Kyje a Kbely obchází, umožňuje znatelné omezení průjezdné dopravy v těchto obcích. Realizací stavby tedy dojde ke změnám intenzit dopravy na silniční síti v jejich okolí. Dojde k odlehčení průjezdné dopravy v centrální části obcí Kbely, Satalice a Kyje. Odlehčení dopravy z ulic Hornopočernické, Trabantské, Budovatelské a Mladoboleslavské bude mít za následek mírné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi a hlukem ze silniční dopravy.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvedené popisné kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Lze pouze vyslovit názor, že dosažení souladu stavby s územním plánem je rizikem oznamovatele a nemá žádný vliv na vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.*



## **C.II.8 Hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů**

Dokumentace uvádí, že hmotný majetek bude dotčen v případě demolice objektů letiště (voliéry dravců a čerpací stanici PHM) a přeložek inženýrských sítí. Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuálně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*K uvedenému popisu kapitole ze strany zpracovatele posudku bez připomínek. Ve vztahu k archeologii lze konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

### **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**

Dokumentace uvádí, že:

- zájmové území má převážně charakter louky, výskyt vyšší zeleně je sporadický
- zástavba v trase a její blízkosti je ojedinělá a převážně se jedná o objekty a zařízení letiště
- v prostoru bývalého skladového dvora a skladu PHM, který se nachází při severozápadní hranici areálu letiště Praha – Kbely, bylo v rámci předběžného průzkumu kontaminace potvrzeno znečištění zemin i podzemní vody především ropnými uhlovodíky a polycyklickými aromatickými uhlovodíky PAU
- z hlediska ovzduší jsou v řešené lokalitě imisní limity pro roční průměry NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzenu bezpečně plněny; také maximální hodinové imisní koncentrace oxidu dusičitého a maximální denní koncentrace PM<sub>10</sub> jsou pod hodnotami příslušných imisních limitů
- nejmenší imisní rezerva je v případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu; nejedná se však o lokální nepříznivou situaci, ale o realitu na velké části území hl. m. Prahy a dalších velkých měst ČR - hlavní příčinou je však spalování pevných paliv, především uhlí, v kotlích starších typů
- z hlediska hlukové zátěže jsou v dotčené lokalitě vedle automobilové dopravy (dominantním zdrojem hluku v lokalitě jsou stávající komunikace Mladoboleslavská, Hornopočernická, Budovatelská a Vysočanská radiála) i další zdroje hluku, a to železniční trať 070 Praha Satalice – Praha Kbely, a vojenské letiště Praha Kbely
- dle provedených výpočtů v akustické studii lze konstatovat, že v současném stavu je u automobilové dopravy téměř ve všech kontrolních bodech příslušný hygienický limit (včetně SHZ) splněn v denní i noční době
- k překračování hygienického limitu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB pro denní dobu dochází pouze v kontrolních bodech KB4 (Hornopočernická 196, objekt k bydlení), KB12 (Sojovická 478, objekt k bydlení), KB14 (Valdická 237, objekt k bydlení), KB15 (Hornopočernická 187, objekt k bydlení), KB20 (Rovná 667, rodinný dům), KB21 (Hálova 63, objekt k bydlení)
- k překračování hygienického limitu  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB pro noční dobu dochází pouze v kontrolních bodech KB13 (Valdická 175, objekt k bydlení), KB16 (Drahotická 1118, rodinný dům), KB21 (Hálova 63, objekt k bydlení - 2.NP), KB23 (Davidovičova 1675, bytový dům - 6.NP), KB24 Sicherova 1664, bytový dům), KB25 (Farkašova 1662, bytový dům), KB26 (Farkašova 1669, bytový dům) a KB27, KB28 (Federova 1700 a 1702, bytové domy)
- v kontrolních bodech KB27 a KB28 (domy Panorama Kyje) je fasáda přilehlá ke komunikaci Novopacká opatřena prosklenými lodžiami, které byly v době realizace těchto domů navrženy jako protihluková opatření, tj. větrání obytných místností probíhá do prostoru se splněními hygienickými limity
- v ostatních kontrolních bodech jsou příslušné hygienické limity splněny

- z akustické studie vyplývá, že v současném stavu roku 2020 i ve výhledovém stavu roku 2040 jsou ve všech kontrolních výpočtových bodech splněny hygienické limity pro hluk ze železniční dopravy, a to jak v denní, tak i v noční době
- v posuzované lokalitě s navrženou stavbou č. 7552 silnice Budovatelská – Mladoboleslavská se nachází, jako další zdroj hluku, který by mohl působit v synergii s automobilovou dopravou na stávající chráněné objekty, letecký provoz na vojenském Letišti Praha Kbely (dále jen VLPK); provoz na VLPK je v denní i noční době; vzhledem k tomu, že se jedná o vojenské letiště, provoz není pravidelný
- z akustické studie je patrné, že v ochranném hlukovém pásmu letiště leží kontrolní body KB15 (Hornopočernická 187, objekt k bydlení), KB 16 (Drahotická 1118, rodinný dům), KB17 (Nymburská 370, objekt k bydlení), KB18 (Nymburská 395, objekt k bydlení), kde je hluk z leteckého provozu v intervalu  $L_{Aeq,T} = 55 - 60$  dB. Ostatní kontrolní body (KB1 – KB14, KB19 – KB28) leží mimo ochranné hlukové pásmo letiště, kde je hluk z leteckého provozu  $L_{Aeq,T} \leq 55$  dB
- v případě neprovedení záměru nedojde k odlehčení dopravy v centrální části Kbel, Satalic a Kyjí a tím ani nedojde v těchto centrálních částech k zlepšení situace jak z hlediska kvality ovzduší tak hlavně z akustické situace.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č. 4 zákona k tomuto bodu dokumentace není ze strany zpracovatele posudku zásadnějších připomínek s tím, že odpovídající podmínky z hlediska identifikovaných vlivů jsou zapracovány do podmínek v návrhu závazného stanoviska.*

## **D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných 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**

#### **D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

##### Vlivy na veřejné zdraví

Pro potřeby Dokumentace bylo zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví – Hodnocení zdravotních rizik, které je součástí volných příloh Dokumentace jako Studie č. 7., a která byla zpracována autorizovanou osobou pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.

Hlavním podkladem pro hodnocení vlivů na veřejné zdraví byla rozptylová (Studie č.1) a akustická studie (Studie č. 2) zpracované pro řešený záměr.

Návrh nové komunikace, která stávající obytná sídla Satalice, Kyje a Kbely obchází, umožňuje znatelné omezení průjezdné dopravy v těchto obcích. Realizací stavby tedy dojde k odlehčení průjezdné dopravy v centrální části obcí Kbely, Satalice a Kyje.

Z provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> po realizaci záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele. Naopak odlehčení dopravy z ulic Hornopočernické, Trabantské, Budovatelské a Mladoboleslavské bude mít za následek mírné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy. Z hlediska zdravotních rizik není však toto snížení významné.

Odhadované 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 NO<sub>2</sub>.

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/m<sup>3</sup> pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné.

Změny imisního zatížení dané lokality benzo(a)pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. Přesto vzhledem k hraničnímu imisnímu pozadí je doporučeno věnovat pozornost kompenzačním opatřením z rozptylové studie, jejichž realizací by měl být emisní příspěvek benzo(a)pyrenu z provozu automobilové dopravy na posuzované nové komunikaci Budovatelská – Mladoboleslavská vykompenzován. Z modelových výpočtů ve studii vychází, že pro kompenzaci emisního příspěvku benzo(a)pyrenu by byla vhodná realizace výsadby 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>.

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustického posouzení zpracovaných pro variantu V0 (nulovou) v roce naplnění ÚP hl. m. Prahy bez stavby č. 7552 a pro dvě varianty: variantu V1 v roce naplnění ÚP hl. m. Prahy se stavbou č. 7552 – povrchová varianta a variantu V2 v roce naplnění ÚP hl.

m. Prahy se stavbou č. 7552 – zahlobená varianta. Hodnocení bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v posuzovaném území.

V současné době je především pro obyvatele území podél stávajících komunikací Mladoboleslavská a Hornopočernická automobilová doprava zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku včetně zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění.

Realizací záměru dojde v ulicích Mladoboleslavské, Hornopočernické, Nymburské a v posuzovaném území Satalic k mírnému snížení rizika hluku. Toto snížení však není z hlediska zdravotních rizik významné.

Pro obyvatele ulic Předměřické, Dětenické, Úlibické a Čejtické dojde realizací záměru k navýšení expozice hluku a nepříznivé zdravotní účinky hluku jako je obtěžování a rušení hlukem ve spánku se mohou u obyvatel prohloubit, i když toto navýšení nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem nebo rušených hlukem z dopravy ve spánku (zvýšení o 1 až 2 % obyvatel nejbližších obytných staveb).

Vzhledem k nejistotám výchozích podkladů a použitých vztahů expozice a účinku nejde dle studie vlivů na veřejné zdraví o exaktní výpočet, ale spíše jen o orientační odhad a s ohledem i na všechny uvedené nejistoty je možné konstatovat, že riziko nepříznivých účinků hluku bude i v těchto lokalitách téměř zanedbatelné. Varianta V1 se v této lokalitě jeví nepatrně vhodnější než varianta V2.

Z modelových výpočtů akustické studie dále vyplývá, že u obyvatel posuzovaných lokalit v Satalicích a Kyjích nedojde realizací záměru ke zhoršení akustické situace a tím ani ke zhoršení nepříznivých účinků hluku.

Dle dokumentace nutnost osvětlení hlavní trasy bude řešena v následujících stupních projektové dokumentace (DÚR). V kapitole B.1.6 v rámci podmínek, se kterými je oznamovatel ztotožněn a které bude realizovat, a proto nejsou formulována do návrhu závazného stanoviska se jedná o respektování následujícího:

- V dalších stupních projektové dokumentace budou zohledněna následující opatření týkající se předcházení a omezení světelného znečištění:
  - navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
  - osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování;
  - nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
  - při návrzích osvětlenosti venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlenost bezúčelně nepředimenzovávat;
  - pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů
  - s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s vysokou hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 700 K v době nočního klidu;
  - vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
  - intenzitu reklamního osvětlení a osvětlení průmyslových a obchodních center přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
  - vypínat světelné zdroje a reklamní osvětlení v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
- odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

#### **Hluková zátěž a znečištění ovzduší**

Z hlediska vlivů na ovzduší a z hlediska hlukové zátěže ve vztahu k vlivům na veřejné zdraví není ze strany zpracovatele posudku připomínek.

Z celkového posouzení odhadu rizik hluku pro variantu V1 povrchová a variantu V2 zahloubená nevyplývuly v porovnání se stávající akustickou situací jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z nich.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, suspendované částice frakce  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ , benzen a benzo[a]pyren. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že odlehčení dopravy z ulic Hornopočernické, Trabantské, Budovatelské a Mladoboleslavské bude mít za následek mírné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy. Z hlediska zdravotních rizik není však toto snížení významné.

#### **Světelné znečištění**

Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek, neboť v rámci projektu bude respektována podmínka směřující k minimalizaci vlivů světelného znečištění.

#### **Ovlivnění faktorů pohody**

Ve vztahu k vlivům na faktory pohody jsou v návrhu závazného stanoviska formulována následující doporučení pro další přípravu záměru:

- investitor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy

Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou (zejména z hlediska hlukové zátěže) a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

- investitor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření

Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek.

### Případné úpravy technického řešení záměru ve vztahu k dalšímu rozvoji území

Z dokumentace i z obdržených vyjádření vyplynuly některé požadavky, které souvisí s koordinací záměru s modernizací železnice Turnov – Praha, jakož i požadavek na zachování bezpečné průchodnosti územím pro cyklisty a pěší po realizaci posuzovaného záměru. V návrhu závazného stanoviska jsou proto formulovány následující podmínky:

- **stavba č.7552: Mladoboleslavská – Budovatelská bude koordinována s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha - Turnov**

Podmínka vyplývá z obdrženého vyjádření a zohledňuje připravovanou modernizaci a zdvoukolejnění železniční trati Praha – Turnov.

- **v rámci dokumentace pro územní řízení dořešit vedení cyklostezek a stezek pro chodce takovým způsobem, aby byla zajištěna bezpečná prostupnost územím po realizaci záměru**

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA a zejména z vyjádření MČ Praha 19; podmínka směřuje k zachování průchodnosti v území jak pro cyklisty, tak i pro pěší a je stanovena zejména s ohledem na vyjádření MČ Praha 19.

Z hlediska celkové koncepce navrhovaného řešení zpracovatel posudku konstatuje, že vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů vychází z navrženého řešení záměru; je proto nezbytné, dle názoru zpracovatele posudku, pro další přípravu záměru formulovat do návrhu závazného stanoviska v souladu s dokumentací následující doporučení:

- **v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Magistrátu hl. m. Prahy doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska**

Tato podmínka zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

## D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima

### Vlivy na ovzduší - etapa výstavby

Je patrné, že zdroje znečišťování ovzduší budou v období výstavby představovány provozem nákladní a stavební techniky během provádění zemních prací a při dovozu stavebního materiálu. Stanovení množství emisí během výstavby není prakticky možné a při přípravě staveb není běžně prováděno. Tyto emise je zapotřebí minimalizovat vhodnými opatřeními v rámci plánu organizace výstavby.

Dále z dokumentace vyplývá, že negativním působením na kvalitu ovzduší v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště, a to zejména při provádění zemních prací.

Z hlediska ochrany ovzduší dokumentace upozorňuje na skutečnost, že při provádění zemních prací a manipulaci se sypkými materiály třeba vhodnými technickými a organizačními prostředky minimalizovat sekundární prašnost a její vliv na okolní životní prostředí. Z hlediska dopravy dodavatel stavby zajistí vyčlenění plochy, která bude sloužit k čištění, případně mytí znečištěných vozidel odjíždějících ze staveniště, zajistí dále účinnou techniku pro čištění vozovek především při zemních pracích a další výstavbě. Mezi další provozní opatření k omezení emisí TZL při práci na staveništi patří skrápění areálových komunikací v době dlouhodobého sucha (v případě potřeby) a omezení maximální rychlosti pojezdu automobilů. Dodavatel

stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízení staveniště pro celou dobu výstavby.

Je třeba dbát na uplatňování opatření proti prašnosti, jako je kropení, čištění vozidel i vozovek atp. Lze očekávat, že reálný vliv na kvalitu ovzduší v období výstavby bude dále vzhledem k své časové omezenosti přijatelný. Některá doporučení k eliminaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby jsou dokladována v kapitole B.I.6, podobná opatření potom v kapitole D.IV.

#### Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Kapitola dokumentace EIA předkládá shrnutí Rozptylové studie, která je součástí dokumentace EIA.

Předmětem rozptylové studie je posouzení míry vlivu navrhovaných změn intenzit dopravy na dotčené komunikační síti na kvalitu ovzduší v mapovaném území v okolí této stavby, zejména v přilehlých částech Kbel, Satalic a Kyjí-Hutí, porovnání nulové a aktivní varianty výhledového období dle ÚP. V příložené studii je tak zohledněn i kumulativní dopad dalších plánovaných záměrů v širším okolí ve výhledovém stavu. Studie je tak dle dokumentace zpracována na straně bezpečnosti.

Rozptylová studie počítá změny imisních příspěvků z automobilové dopravy pro následující modelové situace:

- očekávané změny imisních příspěvků z automobilové ve výhledovém roce ÚP bez realizace stavby č. 7552: Budovatelská – Mladoboleslavská
- očekávané změny imisních příspěvků z automobilové ve výhledovém roce ÚP po realizaci stavby č. 7552: Budovatelská – Mladoboleslavská
- porovnání nulové a aktivní varianty, tj. změny imisních příspěvků v případě realizace stavby č. 7552 oproti situaci bez realizace této stavby

Dokumentace uzavírá, že na základě zjištěných skutečností realizací posuzované nové komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská, na které je ve výhledu očekávána intenzita dopravy 9 700 všech vozidel za den, dojde k dopravnímu odlehčení zejména ulic Hornopočernické, Trabantské a Mladoboleslavské v úseku od Polaneckého na východ, ale také ulice Budovatelské a mírnému odlehčení Vysočanské radiály v úseku Kbelská – Budovatelská. Toto odklonění dopravy na novou komunikaci lze označit za pozitivní vzhledem k tomu, že zejména na Hornopočernické a Mladoboleslavské je doprava vedena bezprostředně podél obytné zástavby.

Dále dokumentace uvádí, že vzhledem k hraničnímu imisnímu pozadí byla v rámci této rozptylové studie pro orientaci věnována pozornost kompenzačním opatřením, jejichž realizací by měl být emisní příspěvek z provozu automobilové dopravy na posuzované nové komunikaci Budovatelská - Mladoboleslavská vykompenzován. Realizací výsadby 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup> bude vykompenzován emisní příspěvek benzo(a)pyrenu produkovaný provozem automobilové dopravy na této komunikaci.

#### Vlivy na klima

Vlastní hodnocení vlivů záměru na klimatické podmínky je zaměřeno na posouzení problematiky emisí skleníkových plynů vzhledem k tomu, že jejich bilance má potenciální dopady na všechny typy rizik spojených se změnou klimatu. Provedena tudíž byla bilance emisí oxidu uhličitého jakožto dominantního skleníkového plynu



emitovaného automobilovou dopravou. Vypočten byl jednak emisní tok CO<sub>2</sub> z provozu automobilové dopravy na řešené komunikaci Budovatelská – Mladoboleslavská a dále také kumulativní emisní tok CO<sub>2</sub> z automobilové dopravy v celé mapované lokalitě. Tento kumulativní emisní tok tak zohledňuje změny intenzit dopravy také na okolních komunikacích, ke kterým dojde v důsledku realizace posuzované liniové stavby č. 7552.

Celkový emisní tok CO<sub>2</sub> z provozu na posuzované nové komunikaci Budovatelská – Mladoboleslavská činí 1562 t/rok, nicméně v důsledku realizace posuzované liniové stavby č. 7552 dojde i k poklesům intenzit dopravy na okolní silniční síti. Po zahrnutí těchto změn lze v mapované lokalitě celkově očekávat mírnější nárůsty celkových emisí CO<sub>2</sub> a to namísto uvedených 1,56 kt/rok na propojce se jedná o celkových 1,23 kt/rok v mapované lokalitě. V důsledku realizace posuzované stavby č. 7552: Budovatelská – Mladoboleslavská dojde tedy v mapované lokalitě k navýšení emisí oxidu uhličitého o cca 1,23 kt/rok.

Dokumentace uzavírá, že vztah hodnoceného záměru k redukčním cílům a opatřením mitigačních strategií je celkově hodnocen jako mírně negativní. Vlivem realizace záměru dojde přirozeně k určitému nárůstu emisí skleníkových plynů, což ovšem platí prakticky pro každou novostavbu. Vztah záměru k adaptačním strategiím je hodnocen z některých hledisek jako negativní, neutrální či pozitivní.

Jako negativní je hodnocen vliv nárůstu zpevněných ploch na mikroklimatické podmínky, vliv na zasakování srážkových vod či podpora individuální automobilové dopravy. Jako částečně neutrální je hodnocení těch opatření, která se cílů netýkají. Jako pozitivní lze vyzdvihnout zvýšení odolnosti technické infrastruktury, zvýšení bezpečnosti a ochrany obyvatel. Pozitivně je hodnocen soulad s opatřeními směřujícími k rozvoji zeleně, snížení povrchového odtoku vsakovacími zařízeními, zohlednění cyklostezek a tras pro pěší, které se v místě nacházejí. Potenciální negativní lokální vlivy na klima v řešeném území byly posouzeny jako mírné.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

#### **Vlivy na ovzduší - etapa výstavby**

*Zpracovatel posudku konstatuje, že etapa výstavby nepochybně může být zdrojem emisí ovlivňujících imisní situaci, avšak omezování emisí lze úspěšně řešit v rámci zásad organizace výstavby z hlediska omezování sekundární prašnosti čištěním komunikací a zařízením stavenišť, zkrápěním apod.*

*Dokumentace EIA z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v etapě výstavby navrhuje doporučení, která zpracovatel posudku reflektuje a částečně modifikuje. Dle názoru zpracovatele posudku lze považovat za účelné, aby investor, v případě realizace záměru zajistil plnění následujícího doporučení, které by mělo být zapracováno do smlouvy se zhotovitelem stavby a které by mělo směřovat k minimalizaci vlivů na ovzduší v etapě výstavby:*

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bude zhotovitel stavby povinen respektovat:**
  - *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
  - *používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky*
  - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
- *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch*
- *v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště*
- *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
- *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfukávání jemných částic do okolí*
- *umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál*

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na kvalitu ovzduší v etapě výstavby.

Dle názoru zpracovatele posudku při respektování výše uvedené podmínky vzhledem k dočasnosti etapy výstavby by nemělo být potřebné vyhodnocovat etapu výstavby s využitím rozptylové studie.

#### Vlivy na ovzduší - etapa provozu

Se způsobem dosavadního vyhodnocení vlivu hodnoceného záměru na imisní situaci zájmového území lze vyslovit souhlas.

Vzhledem ke skutečnosti, že mezi přípravou záměru a realizací záměru nepochybně uplyne delší doba, současně dojde k technickému upřesnění výškových a směrových parametrů komunikace a potenciálně může dojít i ke změně dopravního modelu v souvislosti s vývojem realizace dalších liniových staveb na území hlavního města, je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
  - *bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení*
  - *bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru*

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru a případnému upřesnění kompenzačních opatření z hlediska výsadby zeleně.

#### Vlivy na klima

Dokumentace z hlediska vlivů na klima uvádí, že vlivy stavby na klima jsou převážně mírné. Rozhodujícími faktory jsou jednak zpevněné plochy, jednak vegetační úpravy. Vlivem zpevnění ploch nelze vyloučit snížení retenční schopnosti krajiny a mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí stavby. Na druhé straně lze očekávat mírné snížení teploty v širším okolí díky ozelenění doprovodnou vegetací. Doporučené řešení odvodnění záměru zásakem s retenčními plochami bude mít pozitivní vliv na mikroklima.

Je přitom patrné, že z globálního měřítko (makroklimatu) záměr negeneruje žádné nové významnější zdroje skleníkových plynů. Jedná se pouze o územní přerozdělení zdrojů, které se budou v širším území nacházet bez ohledu na (ne)realizaci předkládaného záměru.

Současně je patrné, že mezi opatření k minimalizaci vlivů na klima lze zařadit i takové řešení nakládání s vodami, které budou směřovat k maximálnímu zachování

vznikajících dešťových vod v území. V tomto smyslu jsou v kapitole posudku hodnotící vlivy na vodu rozpracovány do návrhu závazného stanoviska odpovídající podmínky.

Dokumentace v kapitole B.1.6 uvádí, že projekt ozelenění by měl obsahovat i výsadbu popínavými rostlinami u protihlukových stěn, dále řešit odvodnění tak, aby byly srážkové vody v maximální míře zasakovány. Tato doporučení jsou promítnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska, které jsou uvedeny v další části předkládaného posudku.

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

#### Hluk

##### Etapa výstavby

Dokumentace uvádí, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti  $L_{Aeq,14h} = 65$  dB je splněn při všech fázích výstavby ve všech kontrolních bodech – chráněných venkovních prostorech staveb při respektování podmínek formulovaných dokumentací EIA na základě předběžného vyhodnocení akustické situace v etapě výstavby.

Dokumentace uvádí, že byl splněn hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB, byla stanovena maximální intenzita nákladní staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 NA/ za 1 h v jednom směru.

##### Etapa provozu

Dokumentace uvádí, že nová komunikace je zaříděna jako sběrná dvoupruhová kategorie S 9,5/50, což odpovídá komunikaci II. třídy. Byl tedy uvažován hygienický limit pro komunikace I. a II. třídy  $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB pro den/noc. Komunikace je navržena jako dvoupruhová. Povrch komunikace bude asfaltový, návrhová rychlost na komunikaci je 50 km/h.

V rámci dokumentace EIA z hlediska automobilové dopravy jsou posuzované následující výpočtové stavy:

- rok 2000 (pro stanovení možnosti použití korekce pro SHZ)
- současný stav rok 2019/2020
- varianta V0 (nulová referenční varianta bez záměru) – naplnění ÚP hl. m. Prahy bez stavby č. 7552
- varianta V1 (aktivní varianta se záměrem) – naplnění ÚP hl. m. Prahy se stavbou č. 7552 – povrchová varianta
- varianta V2 (aktivní varianta se záměrem) – naplnění ÚP hl. m. Prahy se stavbou č. 7552 – zahloubená varianta

Nová komunikace je navržena ve dvou variantách. Varianta 1, která je povrchová (mimo část vedenou v tunelu a krátkých zahloubených částí navazujících na tunel) a varianta 2, u které za tunelem navazuje delší úsek vedený v zářezu. Součástí nové komunikace jsou i navržena protihlukové stěny. U varianty 1 – povrchová se jedná se o soubor tří protihlukových stěn výšky 1x5 m a 2x3 m umístěných vpravo ve směru staničení za tunelem a u varianty 2 – zahloubená se jedná o jednu protihlukovou stěnu výšky 3 m vpravo ve směru staničení za tunelem.

Dokumentace uzavírá, že na základě provedených výpočtů je patrné, že varianta V1 povrchová i varianta V2 zahloubená jsou si z hlediska hluku víceméně rovny. Hygienický limit pro hluk z provozu nové komunikace stavba č. 7552 Mladoboleslavská – Budovatelská v obou variantách provedení (povrchová i zahloubená)  $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB pro den/noc je splněn ve všech kontrolních bodech v denní i noční době. Je splněn i přísnější hygienický limit  $L_{Aeq,T} = 55/45$  dB pro den/noc, pokud by nová komunikace byla zaříděna jako komunikace III. třídy.

### Vibrace

Z jiných částí dokumentace EIA je patrné, že vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se v budoucnu nepředpokládá.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

#### Etapa výstavby – hluk, vibrace

*Lze konstatovat, že na úrovni stávající projektové přípravy, kdy není dosud známý dodavatel stavby ani postup stavebních prací a konečné technické řešení záměru, nelze dle názoru zpracovatele posudku objektivně vyhodnotit hluk v etapě výstavby.*

*Proto aktualizace posouzení hluku z výstavby by mělo být dle názoru zpracovatele posudku provedeno v rámci navazujících stupňů projektové přípravy stavby, kdy budou známy podrobnější údaje o organizaci výstavby, vedení tras dopravní obsluhy stavby a zařízení staveniště.*

*Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu hluku v etapě výstavby bude součástí další projektové přípravy, protože je nutné se touto problematikou seriózně zabývat až po vypracování zásad organizace výstavby (ZOV). V této souvislosti je formulováno pro další projektovou přípravu doporučení, aby součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a konečném upřesnění navržených přepravních tras byla vypracována akustická studie pro etapu výstavby, která bude organizačními opatřeními (vyločením souběhu nejhluchnějších stavebních mechanismů) a technickými opatřeními dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby, případně bude navrhopvat další opatření technického respektive organizačního charakteru. Jsou proto v souladu s dokumentací formulovány následující podmínky do návrhu závazného stanoviska:*

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby bude zhotovitel stavby povinen respektovat:**
  - **při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření**
  - **celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu**
  - **veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností**
  - **staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)**
  - **pro splnění hygienického limitu pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu bude stanovena maximální intenzita staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 TNA za 1 hodinu v jednom směru v denní době**
  - **všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07.00 až 21.00 hodin**
  - **v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích**
  - **pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlučově chráněné zástavby důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plně oplocení staveniště;**

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

*výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení*

- *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
- *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*

*Podmínka vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby.*

*V rámci projektové dokumentace pro stavební povolení bude podrobně vyhodnocen hluk ze stavební činnosti související s výstavbou plánované komunikace, a to i včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách.*

- *po výběru zhotovitele stavby bude pro výstavbu vypracována akustická studie, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*

*Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem vyhodnocení vlivů hluku v etapě výstavby po výběru zhotovitele stavby a po upřesnění použití navrhovaných stavebních mechanismů a stavebních postupů.*

*Z hlediska vibrací v etapě výstavby je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:*

- *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*

*Podmínka vychází z obdržených vyjádření; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů vibrací v etapě výstavby.*

### **Etapa provozu - hluk**

*V kontrolních výpočtových bodech, kde je převažující hluk z komunikace I. třídy je uvažován hygienický limit  $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB pro den/noc. V kontrolních bodech, kde je převažující hluk z komunikací III. třídy, je uvažován hygienický limit 55/45 dB pro den/noc. U stávající chráněné zástavby při komunikacích Mladoboleslavská, Budovatelská, Hornopočernická, Trabantská, Vrchlabská, Žacléřská a Úlibická bude stanovena možnost použití korekce pro starou hlukovou zátěž s limitním hygienickým limitem 70/60 dB pro den/noc. Přičemž příspěvky záměru jsou posuzovány na limity 60/50 v denní/noční době.*

*U stávající chráněné zástavby je posouzen i hluk ze železniční dopravy na trati 070 v úseku Praha Satalice - Praha Kbely. V ochranném pásmu železnice je uvažován hygienický limit 60/55 dB pro den/noc, mimo ochranné pásmo železnice je uvažován hygienický limit 55/50 dB pro den/noc.*

*Varianta V1 povrchová i varianta V2 zahloubená jsou si z hlediska hluku rovny. Hygienický limit pro hluk z provozu nové komunikace stavba je splněn v obou variantách provedení (povrchová i zahloubená). Samotný záměr splňuje hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích I. a II. třídy i hygienický limit pro*

*hluk z pozemních komunikací III. třídy. Celková situace v lokalitě vlivem záměru zůstane prakticky totožná*

*Je patrné, že v rámci další projektové přípravy záměru musí být jednoznačně dokladováno (a v rámci zkušebního provozu měřením doloženo) plnění hygienických limitů.*

*Vzhledem ke skutečnosti, že proces EIA je prvním ucelenějším materiálem, vyhodnocujícím dopady záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, lze i akustickou studii chápat jako primární podklad, který bude v rámci další projektové přípravy zpřesňován jak z hlediska technického řešení, tak i z hlediska případného aktualizace modelu dopravy, kde nelze vyloučit v rámci další přípravy záměru i jeho případnou změnu.*

*Pro další projektovou přípravu záměru jsou do návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:*

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
  - *zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR*
  - *zpracovaná na základě případně aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích a bude vycházet z předpokládané povolené rychlosti na komunikaci 50 km/hod.*
  - *na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost*
  - *protihlukové stěny budou navrženy takovým způsobem, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami; pokud to bude možné, preferovat jejich ozelenění popínavými rostlinami*
  - *veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení*
- *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu v doporučené variantě; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*

*Podmínky vyplývají z dokumentace, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti; podmínka tak dokladuje, že budou plněny hygienické limity hluku pro hodnocený záměr.*

### **Vibrace**

*Ve vztahu k vibracím je téměř nemožné přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem. Lze však předpokládat, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolní obytné zástavbě a že mohou se vyskytovat pouze během výstavby, bez ovlivnění obytné zástavby. Odpovídající podmínka je formulována v návrhu závazného stanoviska.*

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

### **Etapa výstavby – vlivy na jakost vod**

Dokumentace uvádí, že potenciální riziko pro kvalitu podzemní vody v průběhu výstavby představují úkapy nebo úniky ropných látek (nafta, motorové a hydraulické

oleje apod.). Toto riziko je minimalizováno v případě respektování požadavku dobrého technického stavu používané techniky.

#### Etapa výstavby – vlivy na podzemní vody

Z podrobného hydrogeologického průzkumu (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019) vyplývá, že bylo v oblasti projektované výstavby vyhloubeno celkem 10 ks jádrových vrtů zastihujících pevné skalní podloží kvartérních sedimentů (KBL1 až KBL10). Na základě výsledků archivní rešerše byla navržena průměrná hloubka vrtů (cca 15 m). V závislosti na zastižení podloží byla finální hloubka jednotlivých vrtů operativně v terénu redukována. Jednotlivé průzkumné vrty byly v celém zájmovém území situovány do prostoru trasy plánované komunikace.

V průběhu průzkumných inženýrskogeologických prací byla prováděna hydrogeologická dokumentace a současně byly odebírány vzorky hornin ověření kontaminace horninového prostředí. Zaznamenávány byly údaje o naražené a ustálené hladině podzemní vody.

Na základě zjištěných výsledků vrtných a dokumentačních prací bylo stanoveno určení výstroje 10 ks monitorovacích vrtů. Z profilů všech provedených vrtů se následně vycházelo při interpretaci geologických s hydrogeologických poměrů.

Po ukončení vrtných prací byly ve třech vybraných vystrojených průzkumných vrtech provedeny orientační hydrodynamické zkoušky. Na základě vyhodnocení výsledků jednotlivých orientačních zkoušek byly stanoveny hydrodynamické parametry zvodnělého prostředí.

V rámci hydrogeologického průzkumu byla rovněž provedena pasportizace 21 ks domovních studní (S1 až S21), které se nacházejí za severovýchodní hranicí areálu letiště Praha – Kbely - v přílehlé obytné zástavbě. Součástí pasportu bylo rovněž jejich geodetické zaměření a vytipování studní pro dlouhodobý monitoring kolísání hladiny podzemní vody.

Ve vztahu k dlouhodobému monitoringu je uvedeno, že dlouhodobý monitoring přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou bude prováděn především pro dokumentaci sezónního kolísání hladiny podzemní vody v neovlivněném stavu a může poskytnout i cenné údaje pro posouzení (vyhodnocení) budoucího potenciálního vlivu stavby na hydrogeologické poměry v okolí.

Hladina podzemní vody bude dlouhodobě kontinuálně sledována ve třech vybraných průzkumných vrtech vyhloubených v rámci průzkumných prací a ve třech vybraných studnách. Tyto objekty byly osazeny Levelogery s kontinuálním záznamem kolísání úrovně hladiny podzemní vody v definovaném intervalu. Dlouhodobý monitoring bude prováděn po dobu jednoho roku a po té následně vyhodnocen.

Dále bude v domovních studnách (21 ks) za tří různých klimatických stavů monitorována úroveň hladiny podzemní vody. Současně bude sledována i úroveň hladiny podzemní vody ve všech provedených vrtech.

Dále hydrogeologický průzkum uvádí, že výsledky dlouhodobého monitoringu kolísání hladin podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude též obsahovat případný návrh řešení stavby z hlediska podzemních vod.

Dokumentace shrnuje, že na základě výsledků podrobného hydrogeologického průzkumu lze konstatovat, že část plánované stavby silniční propojky bude zasahovat pod úroveň hladiny podzemní vody puklinového kolektoru hornin bělohorského souvrství. Hladina podzemní vody v tomto kolektoru je volná případně mírně napjatá, k dotaci vody dochází převážně přímou infiltrací srážek v prostorech svých vlastních výchozů. K odvodnění kolektoru dochází směrem k severu až severovýchodu, tzn. k místní erozní bázi tvořenou tokem Vinořského potoka. Podzemní voda tohoto kolektoru je v prostoru obytné zástavby Kbel využívána domovními studnami pro závlahu.

K ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby pravděpodobně dojde v průběhu vlastní výstavby v místech, kde bude konstrukce stavby zasahovat pod hladinu podzemní vody. V tomto prostoru bude nutné při výstavbě snižovat hladinu podzemní vody. Vlivem provozního čerpání podzemní vody ze stavební jámy dojde k ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody v okolí stavby, resp. v domovních studnách obytné zástavby. Míra ovlivnění hydrogeologických poměrů bude záviset na způsobu těsnění stavební jámy v průběhu výstavby a vzdálenosti jednotlivých studní od místa stavebního čerpání.

Z hlediska navrhovaného variantního řešení se uvádí, že v případě první alternativy (tzv. povrchové) dojde při výkopových prací přibližně mezi kilometrovíkem 0,7 – 1,2 plánované silniční propojky k zastižení hladiny podzemní vody. Úroveň základové spáry tunelu, resp. nejhlubší místo propojky, je uvažováno v hloubce cca 268,44 m n.m., tj. v úrovni max. cca 3,7 m pod hladinou podzemní vody. Na základě směru proudění podzemní vody a trasy plánované propojky dojde k ovlivnění hydrogeologických poměrů v jihovýchodní části Kbel, tzn. v prostoru Nymburské a Xaverovské ulice, v oblasti domovních studní S-1 až S-4 a S-12.

V případě druhé alternativy 2 (tzv. zahloubené) dojde při výkopových prací přibližně mezi kilometrovíkem 0,7 – 1,5 plánované silniční propojky k zastižení hladiny podzemní vody. Úroveň základové spáry tunelu, resp. nejhlubší místo propojky, je uvažována v hloubce cca 268,35 m, tj. v úrovni max. cca 3,8 m pod hladinou podzemní vody. Na základě směru proudění podzemní vody a trasy plánované propojky dojde k ovlivnění hydrogeologických poměrů v jihovýchodní a střední části zájmového území, tzn. v prostoru Nymburské, Xaverovské a Hornopočernická ulice (oblast domovních studní S-1 až S-10 a S-12).

V obou uvažovaných variantách trasy je vždy cca 420 m dlouhý úsek komunikace zahloubený pod hladinu podzemní vody. V úseku, kde bude stavba zasahovat pod hladinu podzemní vody, budou pod konstrukcí stavby šterková propojovací žebra (nebo jiné technické opatření), aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby. Zároveň tím dojde ke zmírnění ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody v domovních studnách v prostoru obytné zástavby Kbel.

#### Vlivy na jakost vod – etapa provozu

Dokumentace uvádí, že navržená stavba komunikace vyvolá změnu rychlosti odtoku dešťových vod z navržené komunikace. V zimním období dojde k mírnému navýšení koncentrace chloridů ve Vinořském potoce.



### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

#### **Etapa výstavby – vlivy na jakost vod**

V souladu s texty dokumentace je patrné, že pro stavbu bude zpracován havarijný plán ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby. Protože tato povinnost vyplývá z příslušného složkového zákona, není nutné ve vztahu k této problematice formulovat do návrhu závazného stanoviska žádné podmínky.

Z hlediska etapy výstavby je patrné, že vzhledem k situování stavby nelze vyloučit riziko kontaminace vod. Proto je v návrhu závazného stanoviska pro eliminaci tohoto rizika formulováno následující doporučení:

- **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky, které bude zhotovitel stavby povinen respektovat:**
  - bude specifikován způsob odvodnění zařízení stavenišť ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin
  - na plochách zařízení staveniště bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod
  - všechny mechanizmy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
  - v náplních hydraulických systémů použitých zařízení budou biologicky rozložitelné oleje
  - v rámci stavby používat dostatečné množství chemických WC

Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody v etapě výstavby.

#### **Etapa výstavby – vlivy na podzemní vody**

Součástí hodnocené dokumentace je Podrobný hydrogeologický průzkum, který se věnuje především problematice vlivů na podzemní vody z hlediska vlivů na jejich proudění, jakož i z hlediska vlivů na individuální zdroje podzemních vod. Z tohoto průzkumu vyplývají závěry, které musí být respektovány v rámci další projektové přípravy záměru:

- **součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:**
  - ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody bude prověřeno výpočtovým modelem proudění podzemní vody
  - na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody vyprojektovat pro minimalizaci negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby technická opatření pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby
  - bude upřesněn rozsah dlouhodobého monitoringu přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou, a to před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby s tím, že v případě podání průkazu negativního ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody v důsledku stavby budou přijata odpovídající kompenzační opatření
  - v rámci monitoringu vybraných individuálních zdrojů podzemních vod bude upřesněn i rozsah kvalitativních parametrů podzemních vod před zahájením stavby a po jejím zprovoznění, jakož i doporučený časový rozsah prováděného monitoringu
  - výsledky kvantitativního a kvalitativního dlouhodobého monitoringu podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude potvrzovat závěry provedených průzkumů a z nich vyplývajících návrhů technického řešení směřujícího k minimalizaci vlivů na proudění podzemních vod

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k získání podkladů směřujících k minimalizaci vlivů na podzemní vody.

### Problematika odvodnění komunikace a vlivů na hydrologické charakteristiky a jakost vod

Z hlediska odvodnění komunikace je nezbytné preferovat zachování vznikajících dešťových vod v zájmovém území před jejich odváděním do vodotečí. Uvedený závěr vychází ze znění §1 odst. 1 a §5 odst. 3 vodního zákona, aby v co největší možné míře bylo upřednostněno vsakování nebo zadržování srážkových vod před jejich odváděním do vodotečí a k případnému odvádění srážkových vod do vodotečí bylo přistoupeno jen v odůvodněných případech.

Zpracovatel posudku je srozuměn se skutečností, že v době vypracování dokumentace EIA neměl zpracovatel dokumentace k dispozici průzkumy, které by měly být součástí další projektové přípravy záměru jako výsledek probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jeho závěrů, které jsou výsledkem závazného stanoviska a které musí v rámci další projektové přípravy záměru respektována. Předběžný inženýrskogeologický průzkum dle zpracovatele posudku nepodává vyčerpávající informace k reálným možnostem zasakování srážkových vod.

Na základě všech výše uvedených skutečností lze ve vztahu k minimalizaci kvantitativních vlivů konstatovat, že lze jednoznačně obecně doporučit vsakování srážkových vod, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi s odlučovači ropných látek, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost.

Přesné poměry v prostoru staveniště tak musí být ověřeny podrobným geotechnickým a aktualizovaným hydrogeologickým průzkumem.

Na základě všech výše uvedených skutečností a provedeného rozboru jsou posudkem z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody formulována následující doporučení, které vychází ze základního předpokladu, že všechny dešťové vody ze zpevněných ploch je třeba primárně zachovat v území:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení bude zpracován podrobný geotechnický průzkum, který:**
  - **potvrdí na základě provedených průzkumů a vsakovacích zkoušek, že veškeré vznikající dešťové vody lze zasakovat**
    - pokud na základě provedeného průzkumu bude potvrzeno, že veškeré dešťové vody lze v zájmovém území zasakovat, potom budou navrženy objemově (na základě doložené bilance vznikajících dešťových vod z konečných zpevněných ploch) odpovídající retenční vsakovací objekty, které budou vybaveny dešťovou usazovací nádrží s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích
    - část vsakovacích objektů realizovat formou vsakovacích tůní přírodního charakteru v rámci vegetačních úprav umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru
    - veškeré vodohospodářské objekty musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2
  - **pokud bude výsledkem provedeného průzkumu závěr, že horninové podloží v daném místě nemá dostatečnou vsakovací schopnost, pak je nezbytné projektově doložit kombinování vsakování s odtokem**
    - v případě varianty, že část dešťových vod bude nezbytné odstraňovat odtokem, potom jednoznačně specifikovat objem přivalových srážek
    - bude doložen takový objem retenčních opatření, která vyloučí ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území především při extrémních dešťových srážkách (pro různé zatěžovací stavy/srážkové epizody); velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
    - v případě, že dešťové vody nebude možné zasakovat, v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z tělesa komunikace na recipientní vodoteč dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky; výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015

- *koncepti odvodnění do vodního toku projednat se správcem dotčeného vodního toku a s příslušným vodoprávním úřadem, a to včetně požadovaného rozsahu monitoringu odváděných dešťových vod*

- *součástí dokumentace pro stavební povolení budou odsouhlasené provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení, odsouhlasené příslušným speciálním stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství, včetně odsouhlaseného rozsahu kvalitativního a kvantitativního monitoringu vypouštěných odpadních vod*

*Podmínky vycházejí z dokumentace EIA, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody v koordinaci s podrobným hydrogeologickým průzkumem.*

*Z dosud předložených údajů dokumentace EIA ve vztahu k předloženým variantám vyplývá, že obě varianty z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů jsou v zásadě rovnocenné, a to i z hlediska porovnání vlivů z hlediska hlukové zátěže, což ve vztahu k vlivům na hlukovou zátěž konstatuje i orgán ochrany veřejného zdraví. Jediným, dle názoru zpracovatele posudku relevantním, je vliv na režim podzemních vod. Z doložených podkladů je zjevné, že řešení v rámci předložené varianty 1 má menší vlivy ve vztahu k hodnocení režimu podzemních vod oproti variantě 2, a to i z hlediska potenciálního rizika ovlivnění individuálních zdrojů podzemních vod.*

*S ohledem na výše uvedené skutečnosti, a i s odkazem na další posudkem hodnocení dokumentace EIA, je v návrhu závazného stanoviska zpracovatelem posudku doporučena k dalšímu projektovému řešení Varianta 1 - povrchová, která je méně nepříznivá z hlediska vlivů na podzemní vody. Podrobněji v příslušné další kapitole předkládaného posudku týkající se předložených variant.*

## **D.1.5 Vlivy na půdu**

### **Nároky na ZPF a PUPFL**

Dokumentace uvádí, že stavba bude vyžadovat zábor zemědělského půdního fondu v k. ú. Kbely a Kyje v celkovém rozsahu cca 20 304 m<sup>2</sup>. Parcely jsou v KN vedeny jako orná půda s I. třídou ochrany zemědělské půdy a III. třídou ochrany zemědělské půdy.

Dále dokumentace v kapitole B.1.6 uvádí, že v dalších fázích projektových příprav je třeba podrobně vyčíslit dočasné a trvalé zábery ZPF a provést vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití v souladu s požadavky orgánu ochrany ZPF. Dále je uvedeno, že při výstavbě je třeba minimalizovat dočasný a trvalý zábor půd a zejména zajistit pečlivě sejmutí ornice s tím, že sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.

Realizací záměru nedojde k trvalému záboru PUPFL.

### **Staré ekologické zátěže**

Z údajů v dokumentaci a z Předběžného průzkumu kontaminace jsou patrné dále uvedené skutečnosti.

Odběry směsných vzorků zemin pro ověření kontaminace horninového prostředí byly provedeny při organoleptickém zjištění potencionálního znečištění (zápach, vizuální známky kontaminace) vrtných jader hloubených vrtů KBL-1 až KBL-10. V místě předpokládané kontaminace (v prostoru bývalého skladového dvora a skladu PHM, který se nachází při severozápadní hranici areálu letiště Praha - Kbely) byl umístěn

průzkumný vrt KBL-10, ve kterém byly analýzy zaměřeny na všechny typy zjištěných zemin, tak aby bylo možno posoudit případnou stratifikaci znečištění. Vzorkování horninového prostředí bylo mimo vrt KBL-10 soustředěno do širšího okolí bývalého stavebního dvora a skladu PHM (KBL-8 až KBL-10). Rozsah analýz vycházel z předpokladu o nakládání s nebezpečnými látkami a výsledky průzkumných a sanačních prací provedených v minulosti na lokalitě. Dále byly odebrány vzorky horninového prostředí v místě vrtu KBL-3, kde bylo sensoricky zjištěno slabý zápach po ropných uhlovodících.

Ověření kontaminace podzemní vody analýzou vzorků v rozsahu potencionálních kontaminantů bylo provedeno ve všech vystrojených průzkumných vrtech KBL-1 až KBL-10 a stávajícím vrtu HJ-7.

Spektrum analýz vzorků zemin a podzemní vody vycházelo z údajů o předpokládaných kontaminantech v prostoru zájmového území. Výsledky analýz byly porovnány s hodnotami indikátorů znečištění podzemní vody dle Metodického pokynu MŽP ČR Indikátory znečištění z roku 2013.

Dále dokumentace uvádí, že návrh možného způsobu nakládání s budoucími odpady (nadbytečnými zeminami) je proveden porovnáním výsledků laboratorních analýz znečištění zemin s hodnotami stanovenými vyhláškou 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu. Konkrétně se jedná o hodnocení nejvýše přípustných koncentrací škodlivin pro odpady, které nesmějí být ukládány na skládku skupiny S-inertní odpad. Na základě porovnání s těmito limity lze předpokládat možný způsob nakládání s kontaminovanými zeminami.

Odběry vzorků podzemních vod byly provedeny z 10 průzkumných vrtů řady KBL (KBL-1 až KBL-10) a stávajícího vrtu HJ-7. Odběry vzorků podzemní vody byly provedeny v dynamickém stavu (po odčerpání cca trojnásobného objemu vody ve vrtu), popř. v závěru hydrodynamické zkoušky.

#### Ověření znečištění horninového prostředí

V průběhu vrtných prací nebyly ve vrtných jádrech většiny provedených průzkumných vrtů vyhloubených v linii plánované stavby silnice organolepticky zjištěny známky po kontaminaci horninového prostředí. Znaky kontaminace byly zaznamenány v případě vrtu KBL-3 a dále dvojice vrtů KBL-8 a KBL-9. V případě vrtu KBL-10, situovaném v prostoru bývalého stavebního dvora a skladu PHM, byl v průběhu vrtných prací zaznamenán zřetelný zápach vrtného jádra po uhlovodících.

Z hlediska úrovně znečištění zemin ropnými látkami sledovanými v parametru uhlovodíky C10-C40 byla zjištěna pouze zvýšená hodnota v případě vzorku horninového prostředí v hloubkové úrovni 1,0 – 1,5 m pod terénem v místě průzkumného vrtu KBL-10 (navážka charakteru šedohnědé písčité hlíny s drobnými úlomky cihel a opuk do velikosti 1 cm a příměsí stavebního odpadu), která zde dosáhla úrovně 160 mg.kg<sup>-1</sup>. U všech ostatních vzorků nedošlo k překročení meze stanovitelnosti použité analytické metody.

V žádném z odebraných vzorků nebyla zjištěna hodnota uhlovodíků C10-C40 překračující indikátor znečištění Metodického pokynu MŽP pro ostatní plochy mimo průmyslově využívaná území (500 mg.kg<sup>-1</sup>).

V případě koncentrace PAU bylo ve spodní vrstvě navážek (1,0 - 1,5 m pod terénem) v místě vrtu KBL-10 zjištěno výrazné překročení kritérií Metodického pokynu MŽP

v případě jednotlivých složek PAU (jmenovitě benzo(a)antracenu, chryzenu, benzo(b)fluorantenu, benzo(k)fluorantenu, benzo(a)pyrenu a ideno(1,2,3-cd)pyrenu). Mírné překročení kritérií Metodického pokynu MŽP bylo v místě průzkumného vrtu KBL-10 dále zjištěno v případě vzorku odebraného z hloubkové úrovně 4,5 – 6,0 m (benzo(a)pyren) a 9,0 – 9,3 m (benzo(b)fluorantenu a benzo(a)pyren).

Dokumentace dále uvádí, že na přebytečné zeminy, které vzniknou při stavbě a nebude je možno, ať již z hlediska znečištění, či jejich přebytečnosti využít, bude na ně nutno pohlížet jako na odpad. Z tohoto důvodu byly zjištěné výsledky analýz zemin porovnány s nejvyšší přípustnými koncentracemi škodlivin pro odpady, které nesmí být ukládány na skládky skupiny S - inertní odpad (tab. č. 4.1). Limitní hodnotu 80 mg.kg<sup>-1</sup> PAU překračuje pouze jeden vzorek, a to materiál navážek v místě průzkumného vrtu KBL-10 (v hloubce 1,0 – 1,5 m pod terénem), který je významně kontaminován PAU. Tento případně odtěžený materiál (odpad) nebude možno odstranit uložením na skládce skupiny S-inertní odpad (tab. 4.1.).

Pro určení možného odstranění na skládce s vyšším zabezpečením bude nutno provést další analýzy. Ostatní vzorky zemin nevykazují překročení limitních hodnot tab. 4.1 vyhlášky 294/2005 Sb. ve sledovaných parametrech. O konečném způsobu odstranění přebytečných zemin však bude nutno rozhodnout až na základě odebraného vzorku vytěženého materiálu a provedení analýz v celém rozsahu požadovaném vyhláškou 294/2005 Sb.

Ověření aktuální úrovně kontaminace podzemní vody bylo provedeno ve všech provedených průzkumných vrtech KBL-1 až KBL-10 a stávajícím vrtu HJ-7. Ve vrtu KBL-10 byl při odběru podzemní vody zaznamenán zřetelný zápach po ropných uhlovodících.

Dokumentace uzavírá uvedenou problematiku následujícími doporučeními:

- před zahájením prací je doporučeno v severozápadní části zájmového území (okolí vrtu KBL-10) provést podrobný průzkum kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky, tak aby při vlastních stavebních pracích bylo možno efektivně separovat různé druhy vzniklých odpadů a minimalizovat tak náklady na jejich následné odstranění; průzkum kontaminace doporučujeme provést v dosahu vlastních stavebních prací plánované silniční propojky
- dále je doporučeno opakovaným odběrem ověřit koncentraci uhlovodíků C10-C40 v podzemní vodě vrtu KBL-10, případně ověřit zda se na hladině podzemní vody nevyskytuje film či vrstva ropných látek

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

#### **Nároky na ZPF a PUPFL**

*Ve vztahu k vlivům na ZPF ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. Třídy ochrany jsou stanoveny na základě Vyhlášky MŽP č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. 2. 2011. Třídy ochrany se stanovují pomocí BPEJ dle vyhlášky č. 546/2002 Sb. ze dne 12. prosince 2002, kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci.*

*Upřesnění odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu bylo provedeno v Metodickém pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10. 1996 č. j. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997. Tento Metodický pokyn v článku III Odnámání půdy ze zemědělského půdního fondu (§ 9 zákona) stanovuje:*

- 1) Při posuzování žádosti o odnětí zemědělské půdy ze ZPF přihlíží orgán ochrany ZPF k zásadám jeho ochrany podle § 4 zákona a k tomu, zda požadované odnětí je na ploše určené schválenou dokumentací.
- 2) Pokud se zemědělská půda požadovaná k odnětí nalézá mimo plochu uvedenou v odstavci 1, orgán ochrany ZPF postupuje podle článku II a souhlas § 9 odstavec 6 zákona vydá zejména:
  - a) pro stavbu veřejně prospěšnou (kromě staveb liniových),
  - b) v zájmu ochrany základních složek životního prostředí,
  - c) pro stavbu rodinného domu pro fyzickou osobu, na pozemku bezprostředně navazujícím na plochy určené k nezemědělskému využití schválenou dokumentací nebo navazující na stávající zástavbu a to do velikosti maximálně 1 200 m<sup>2</sup>,
  - d) na plochách bezprostředně navazujících na stávající zástavbu v těch sídlech, kde není uvažováno s pořízením dokumentace,
  - e) tam, kde byl již udělen souhlas orgánu ochrany ZPF podle § 7 odst. 3 zákona.

V článku IV tohoto Metodického pokynu jsou stanoveny třídy ochrany zemědělského půdního fondu, které jsou pro účely ochrany ZPF uvedeny v příloze, nazvané třídy ochrany zemědělské půdy. Tato příloha stanovuje:

1. Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající bonitované půdně ekologické jednotky (dále jen „BPEJ“), které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, šterkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky na ZPF. Vliv na ZPF lze označit za významný. V uvedeném případě se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řešení odnětí pozemku ze ZPF se řídí příslušným složkovým zákonem, podle kterého bude oznamovatel postupovat, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

#### Staré ekologické zátěže

S předběžným vyhodnocením staré zátěže na základě Předběžného průzkumu kontaminace (GTS geotechnika, s.r.o., prosinec 2019) ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek. Lze pouze upozornit, že odkazovaná vyhl. č. 294/2005 Sb. je již neplatná a je nahrazena vyhl. č. 273/2021 Sb. Je však skutečností, že parametry tabulky 4.1. z původní vyhlášky (nejvýše přípustné koncentrace škodlivin pro odpady, které nesmějí být ukládány na skládky skupiny S - inertní odpad) jsou shodné s tabulkou 10.2 nové vyhlášky.

*V návrhu závazného stanoviska je ve vztahu k uvedenému aspektu formulována následující podmínka s tím, že monitoringem ropných látek v podzemní vodě vrtu KBL-10 by mohla být dokladována úspěšnost odtěžby zemin kontaminovaných PAU:*

- **součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Předběžný průzkum kontaminace (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:**
  - **s ohledem na předběžný průzkum kontaminace bude vypracován plán sanačního řešení z hlediska podrobného průzkumu kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky v okolí prostoru zájmového území kolem vrtu KBL-10 v severozápadní části zájmového území, a to včetně ověření koncentrace uhlovodíků C<sub>10</sub>– C<sub>40</sub>**
  - **s odtěženou kontaminovanou zeminou bude nakládáno v souladu s legislativou v odpadovém hospodářství**
  - **bude stanoven postup pro opakované odběry k ověření koncentrace uhlovodíků C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub> v podzemní vodě vrtu KBL-10, včetně ověření přítomnosti ropných látek na hladině podzemní vody**

*Podmínka vychází z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci odstranění ekologické zátěže v prostoru stavby.*

### **D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje**

Dokumentace konstatuje, že dle současných znalostí nemůže stavba ovlivnit horninové prostředí lokality. Zájmové území pro realizaci posuzovaného záměru nezasahuje do žádného zdroje nerostných surovin. Nerostné zdroje v okolí záměru nebudou předmětnou stavbou dotčeny ani ovlivněny. Řešené území se nenachází v CHLÚ. Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako malé, stejně tak jejich významnost. Pozitivním vlivem bude odstranění staré ekologické zátěže v území bývalého skladu PHM sanační odtěžbou zemin.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

### **D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost**

#### **Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les**

Dle dokumentace bylo celkem zaznamenáno 41 individuálně inventarizovaných dřevin (stromy) a 24 křovin a zapojených porostů dřevin o celkové rozloze 1 325 m<sup>2</sup>. V mezidobí od roku 2017 byly odstraněny 3 stromy (čísla 3, 14 a 32 v mapovém podkladu), naopak nově byly identifikovány stromy č. 66 a 67 v mapovém podkladu dendrologického průzkumu.

Dokumentace uzavírá, že v rámci dendrologického průzkumu byla vyčíslena aktuální společenská hodnota těchto dřevin - jedná se celkem o 633 396,-Kč. Nebyly identifikovány potenciálně dotčené dřeviny, které by bylo důležité (vzhledem k jejich kvalitě) při realizaci záměru zachovat.

Mezi variantami záměru není z dendrologického hlediska dle dokumentace žádný rozdíl, z předkládaných variant (varianta 1 a 2) nelze vybrat variantu, která by byla z dendrologického hlediska výhodnější.

#### **Vlivy na floru**

Dokumentace uvádí, že celkem bylo v roce 2021 zjištěno 186 taxonů cévnatých rostlin (o 10 druhů více, jak v roce 2020). Zjištěna byla jen běžná květena a vegetace narušovaných, ruderálních, zemědělských ploch, ale i zeleně sídel. Opodstatněným předpokladem dle dokumentace je, že realizace záměru nebude mít na parametr druhové rozmanitosti květeny žádný relevantní vliv.

## Vlivy na faunu

Dle dokumentace řešené území nemá potenciál hostit vzácnější ani ohrožené druhy bezobratlých živočichů. Z druhů uvedených ve vyhlášce č. 395/1992Sb. byl pozorován pouze zlatohlávek tmavý. I při respektování všech navržených doporučení však bude (nebo může být) realizace záměru spojena se zásahy odporujícími ochraně některých ZCHD, předpokládá se negativní ovlivnění v případě koroptve polní a slavíka obecného, nelze bezpečně vyloučit negativní ovlivnění v případě slepýše křehkého, zlatohlávka tmavého. Zda bude nutné tento střet řešit výjimkou z ochrany těchto živočichů je na rozhodnutí příslušného OOP. Obě zvažované varianty záměru (varianty 1 a 2) jsou z hlediska dopadů na faunu srovnatelné.

## **Stanovisko zpracovatele posudku:**

### Vlivy na prvky dřevin rostoucí mimo les

Z dokumentace vyplývají doporučení pro další projektovou přípravu z hlediska návrhu sadových úprav. V návrhu závazného stanoviska je formulována následující podmínka:

- **v rámci dokumentace pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:**
  - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
  - výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin dále navýšené o počty dřevin stanovených jako kompenzační opatření ve vztahu k bilanci emisí benzo(a)pyrenu
  - bude konzultován s pracovníky biologické ochrany letiště v souvislosti s bezpečností leteckého provozu ve vztahu k vyloučení takových sadových úprav, které by umožňovaly vytváření nových hnízdních a potravních možností
  - bude obsahovat proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně
  - pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin, které budou současně odolné přípravkům pro zimní údržbu komunikace
  - navržená výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro)
  - bude prověřena vhodnost přesazení některých perspektivních dřevin, zejména č. 61-64 *Tilia cordata* 'Greenspire'
  - bude preferováno použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění

Podmínka vychází z dokumentace EIA a směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci sadových úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě.

Z dokumentace není patrné, v jakém kontaktu se stavbou mohou být další prvky dřevin rostoucí mimo les, které nebude nutné kácet, ale které by měly být zajištěny před dopady stavby. Proto je v návrhu závazného stanoviska uvedena následující podmínka:

- **před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny**

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.



Dál je z hlediska zpracovatele posudku formulována do návrhu závazného stanoviska následující podmínka:

- *investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)*

Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k udržitelnosti sadových úprav a zachování plnění funkcí realizovaných sadových úprav.

#### Vlivy na floru

Z hlediska vlivů na floru a fytoocenózy ze strany zpracovatele posudku nejsou zásadnější připomínky.

Dokumentace uvádí, že v řešeném území byl zjištěn malý porost invazního druhu křídlatky japonské. Ve vztahu k minimalizaci rizika šíření invazních druhů rostlin ve v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:

- *v průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat*

Podmínka vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci rizika šíření invazních druhů jako prevence možného následného rozšíření druhu v řešeném území v etapě výstavby a po dokončení stavby.

#### Vlivy na faunu

Z hlediska vlivů na faunu není nutno ze strany zpracovatele posudku vznášet závažnější připomínky, problematika je podrobně s přihlédnutím ke stupni přípravy záměru popsána ze všech podstatných aspektů.

Dokumentace kromě jiného uvádí, že v zájmovém území byl identifikován výskyt netopýra rezavého (*Nyctalus noctula*) a netopýra hvízdavého (*Pipistrellus pipistrellus*). Oba druhy patří k hojným, rozšířeným a běžným synantropním druhům, které nejsou v ČR reálně ohroženy, přesto jsou chráněny v kategorii silně ohrožených druhů. Dokumentace uvádí, že v roce 2021 pozorovány oba druhy v prostoru garáží. Jedná se o typické synurbinní druhy s vazbou na některé stavby v okolí ev. s úkryty v těchto objektech, případně i s vazbou na doupné stromy (v případě netopýra rezavého) v oblasti. Dle názoru zpracovatele posudku tedy nelze vyloučit možnost výskytu netopýrů nejen v objektu garáží, ale ani v kácených stromech.

Dále lze konstatovat, že vzhledem k obvyklému prodlení mezi přípravou stavby a případným vydáním stavebního povolení, a i vzhledem k zoologickému průzkumu, je obvyklým standardem takovýchto staveb aktualizace zoologického průzkumu před vlastním zahájením stavby. V souladu s konstatováními dokumentace ve vztahu k identifikovaným vlivům na faunu je do návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka pro etapu přípravy záměru:

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- **v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů živočichů; dále budou respektovány následující požadavky:**
  - **výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou**
  - **kácení dřevin bude provedeno pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu, případně též ve druhé polovině března; skácené stromy budou ponechány na místě aspoň do druhého dne v klidu, aby měli netopýři možnost dutinu samovolně opustit**
  - **bezprostředně před demolicí provést kontrolu objektu biologické ochrany letiště zejména na výskyt netopýrů**

*Podmínka vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výsledky výskytu ochránářsky významných druhů a upřesnit požadavky na realizaci záměru podle aktuální situace v dotčeném území.*

*V souladu s dokumentací jsou z hlediska minimalizace vlivů na faunu v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:*

- **investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezení prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)**
- **vhodné náhradní lokality pro případné transfery zvláště chráněných druhů budou dle aktuálních podmínek doporučeny ekologickým dozorem s tím, že náhradní lokality musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu a neměla by být příliš vzdálená od místa odchytu**

*Podmínka vyplývá z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na faunu v etapě výstavby.*

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

Dokumentace uvádí, že novostavba dvoupruhové komunikace je lokalizována do prostoru s málo dochovaným krajinným rázem. Jedná se o příměstskou krajinu s velkým rozvojem průmyslových, obchodních areálů, zástavbou rodinných domů a s tím související výstavbou infrastruktury. Centrem vymezeného prostoru je vojenské letiště Kbely. Komunikace vede po okraji tohoto letiště. Zájmové území se nenachází ve zvláště chráněném území (ZCHÚ) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů ani se zde nenachází území systému Natura 2000.

Záměrem nebudou dotčeny ani ovlivněny žádné prvky ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky, evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Dokumentace uzavírá, že významné negativní ovlivnění složek krajinného rázu v souvislosti s navrhovanou propojovací komunikací Mladoboleslavská - Budovatelská nenastane. Charakter městské části zůstane i po realizaci záměru zachován.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedenému hodnocení ze strany zpracovatele posudku bez připomínek za předpokladu respektování podmínek formulovaných do návrhu závazného stanoviska, a to zejména z hlediska požadavků na projekt sadových úprav. Pro doporučenou variantu je s ohledem na požadavek komplexního řešení začlenění tělesa do městské krajiny prostřednictvím multifunkční a propojené zeleně infrastruktury formulována do návrhu závazného stanoviska následující podmínka:*

- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která:*
  - *bude dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav*
  - *bude obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách*
  - *bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů*

*Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a dále vyplývá z obdržených vyjádření a směřuje k minimalizaci vlivů na krajinný ráz z hlediska vhodného začlenění zvolené varianty do krajiny.*

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

Dokumentace uvádí, že záměrem nebudou nepříznivě ovlivněny archeologické, kulturní nebo architektonické památky.

Hmotný majetek bude dotčen v případě přeložek inženýrských sítí. Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuálně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k předloženému záměru z hlediska archeologie lze dle zpracovatele posudku konstatovat, že v rámci předkládaného záměru musí být postupováno ve smyslu zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči v platném znění, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí. Zpracovatel posudku soudí, že způsob provedení archeologického průzkumu je věcí odbornou, související s příslušným složkovým zákonem, a proto ve vztahu k této problematice nejsou v návrhu závazného stanoviska formulovány žádné podmínky.*

## **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**

Dokumentace shrnuje, že s ohledem na charakter výstavby a charakter činností při výstavbě obchvatové komunikace nejsou pravděpodobná rizika vzniku havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí a zdraví obyvatel. V rámci výstavby se nebudou používat látky škodlivé vodám ani škodlivé zdraví ve větším rozsahu. Z větší části se jedná o stavební úpravy a výstavbu komunikací a chodníků, tunelu, opěrných a protihlukových stěn. Nebudou praktikovány technologické postupy a činnosti, při kterých vznikají škodlivé látky ve formě emisí do ovzduší, odpadních vod či nebezpečných odpadů v tuhé či kapalné formě.

Při provozu silnice je reálné nebezpečí vzniku havárií střetem vozidel, případně vyjetím vozidel z vozovky obzvláště v zimním období. Největší nebezpečí ohrožení okolí nastane v případě havárie vozidla převážejícího ropné, chemické či jiné podobně nebezpečné látky. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat restrukturalizovanou Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), platnou od 1. 7. 2001.

Na základě výše uvedeného dokumentace uzavírá, že jednotlivá identifikovaná rizika jsou nebo budou v rámci technického řešení záměru dle platných norem zohledněna, a tudíž jsou přijatelná.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Část dokumentace „D – Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“ části D.II. je zpracována v rozsahu stanoveném přílohou č. 4 Zákona EIA.*

*Kapitola „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“ je zpracována ve vztahu k charakteru řešeného záměru v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí.*

*Dokumentace popisuje možné havárie a nestandardní stavy a postupy k jejich předcházení. Názorem zpracovatele posudku je, že uvedená konstatování lze akceptovat kromě jiného za předpokladu respektování doporučení, která jsou prezentována v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu.*

### **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**

Podrobný popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je popsán v příslušných kapitolách části D. I. dokumentace. Rozsah vlivů navrhované trasy vzhledem k zasaženému území a populaci je v dokumentaci zpracován v tabulce kapitoly D. III. hodnocené dokumentace.

Dle dokumentace rozsah záměru, jeho charakter a umístění stavby prakticky vylučuje jakékoli vlivy přesahující hranice ČR.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska předkládaného posudku lze konstatovat, že posuzovaný materiál postihl všechny rozhodující impakty do jednotlivých složek životního prostředí, avšak pro konečné posouzení vlivu v některých částech dokumentace absentují podrobnější a detailnější informace, které by umožnily konkretizovat některé míry vlivu na vybrané složky životního prostředí.*

*Zpracovatel posudku pokládá za potřebné do návrhu závazného stanoviska uplatnit věcnou podstatu řady doporučení autorů dokumentace s tím, že některé z nich je nutno mírně modifikovat, upravit, případně je bylo potřebné částečně doplnit na základě relevantních připomínek obdržených v rámci procesu EIA.*

*Celkově se tak z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu objevuje řada podmínek, které by měly v rámci další projektové přípravy upřesnit a doplnit některé zásadní informace o předpokládaných vlivech záměru na tyto složky životního prostředí.*

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

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhovaná v dokumentaci jsou uvedena v kapitole D. IV. dokumentace. Dokumentace v této kapitole konstatuje, že opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů záměru v období přípravy, výstavby a provozu jsou uvedena v kapitole B.1.6. V této kapitole jsou uvedeny pouze podmínky (v souladu s metodickým sdělením MŽP OPVIP pro držitele autorizace ze dne 6. 3. 2015, č. j. 18130/ENV/15), které předpokládají nadstandardní kroky při projekční činnosti s potenciálem ovlivnit některé složky životního prostředí nebo veřejného zdraví, a případně podmínky pro provoz, které nemohli být přednostně součástí DÚR. Předpokládá se, že dokumentace pro navazující řízení bude zpracována v souladu s popisem záměru uvedeným v kapitole B této Dokumentace. Budou tedy provedena všechna základní projektová opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, spočívající v dodržení všeobecně závazných zákonných předpisů a norem v oblasti projekčního návrhu i v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

- Provést výpočtovým modelem ovlivnění hladiny podzemní vody v domovních studních v prostoru obytné zástavby Kbel.
- Realizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum. Na základě výsledků inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody vyprojektovat technická opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby (např. šterková žebra – stanovit jejich rozměry, počet atd.).
- Před zahájením stavebních prací provést pasportizaci okolních studní.
- Provést podrobný průzkum kontaminace horninového prostředí v severozápadní části zájmového území (okolí vrtu KBL 10).
- Při stavbě tunelu budou využity moderní technologie k zamezení ztráty podzemních vod.
- Odvodnění komunikace bude realizováno formou vsakovacích příkopů s retenčním prostorem a vsakovací schopností tak, aby byla zajištěna maximální retence vody v krajině.
- Podrobná DÚR bude obsahovat konkrétní místa zaústění objektů odvádějící odpadní dešťové vody do vodních toků, včetně podrobných hydrotechnických výpočtů, kterými bude buď doložena dostatečná kapacita koryta vodního toku VINOŘSKÝ POTOK a objektů v korytě (pro bezpečné odvádění dešťových vod z nové komunikace) nebo budou provedeny úpravy koryta či přestavby nekapacitních objektů, příp. dojde ke snížení maximálního vypouštěného průtoku navýšením retence a vsaků v rámci předkládané stavby.
- V dalším stupni projektové dokumentace prověřit umístění velké okružní křižovatky na komunikaci Mladoboleslavská, s tím, že je nutné umožnit regulaci dopravy v novém centru Kbel. Na křížení s ulicí Budovatelská zvážit zřízení okružní křižovatky.
- DÚR bude zohledňovat projekt zastávek MHD na Mladoboleslavské ulici pro Obytný soubor Nová Toužimská.
- Při stavebních a zemních pracích je nutné vhodnými technickými opatřeními (jako je čištění komunikací i mechanizace, kropení atp.) v maximální možné míře minimalizovat sekundární prašnost. Při manipulaci s výkopem a jiným prašným materiálem bude použito postupů a prostředků, které zajistí minimalizaci produkce prachu. Při odvozu prašného materiálu bude používáno plachtování nákladu na ložné ploše automobilů.

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- Aby byl splněn hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB, byla stanovena maximální intenzita nákladní staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 NA/ za 1 h v jednom směru.
- Časy provozu jednotlivých uvedených strojů (zdrojů hluku) musí být dodrženy, viz tabulka 44 v AS (Studie č. 2).
- Pro fázi 1/ sektor 2, kde vychází poměrně krátká doba nasazení při souběhu všech uvedených stavebních strojů (120 minut), lze volné minuty nasazení stroje, který nebude v daný den v provozu, použít pro ostatní stavební stroje se stejnou hlučností, tj. v případě, že bude na staveništi fáze 1/ sektor 2 použit pouze jeden stavební stroj s hlučností  $L_{pA} \leq 80$  dB/ 10 m, lze použít volné minuty od stavebních strojů se stejnou hlučností, které nejsou v daný den v provozu, pro tento stavební stroj, tj. celková doba nasazení jednoho stavebního stroje s hlučností  $L_{pA} \leq 80$  dB/ 10 m ve fázi 1/ sektor 2 je pak až 6 hodin (360 minut) během jedné pracovní směny.
- Stavební práce budou prováděny při sedmidenním pracovním týdnem v době od 7.00 do 21.00 hod. v pracovní dny (po – pá) a v době od 08.00 do 19.00 hod. mimo pracovní dny s tím, že hlučné činnosti budou v blízkosti stávající zástavby prováděny v pracovní dny (po – pá) od 07.00 do 18.00 hod. a v době od 08.00 do 18.00 hod. mimo pracovní dny (so, ne a státní svátky). Je uvažováno s polední přestávkou v délce 1 hodiny.
- Pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlukově chráněné zástavby je nutné důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou). Popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení bude realizováno plné oplocení staveniště. Výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení.
- V rámci projektované stavby jsou v rámci zájmového území navržena následující protihluková opatření:
  - Opatření pro variantu 1: Jako ochrana před hlukem z automobilové dopravy na navrhované komunikaci jsou navržena protihluková opatření v km 1,150 – 1,750 v celé celkové délce 640 m. Jedná se o soubor tří protihlukových stěn umístěných vpravo ve směru staničení za tunelem výšky 3,0 m – 5,0 m.
  - Opatření pro variantu 2: Ve variantě 2 je navržena pouze jedna protihluková stěna v km 1,398 – 1,862, délka 464 m, výška 3,0 m.Všechna protihluková opatření budou blíže řešena a specifikována v rámci hlukové studie zpracované v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí a pro stavební povolení.
- V dalších stupních projektové dokumentace detailně řešit ozelenění komunikace či případná další opatření. V rámci sadových úprav doporučujeme proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně. Při vegetačních úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Projekt ozelenění by měl obsahovat výsadbu popínavými rostlinami u protihlukových stěn.
- Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám. Ozelenění komunikace doporučujeme konzultovat s pracovníky biologické ochrany letiště. V těsné blízkosti vzletové a přistávací dráhy není vhodné vytváření nových hnízdních a potravních možností.
- Prevence šíření invazních druhů rostlin: křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*) patří mezi invazně se šířící druhy nejvyšší priority likvidace plošných výskytů. V řešeném území byl zjištěn zatím jen malý porost u oplocení letiště v dílčím úseku 1. Lze doporučit likvidaci tohoto porostu aplikací účinného systémového herbicidu, a to vegetační sezónu před zahájením stavby, jako prevenci možného následného rozšíření druhu v řešeném území stavební činností (rozšíření částí, fragmentů rostliny a následné jejich zakořenění, uchycení a expanze druhu na nových místech).

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- Bezprostředně před demolicí provést kontrolu objektu biologické ochrany letiště zejména na výskyt netopýrů. Kontrolu provede odborně způsobilá osoba.
- Během stavby nalezené jedince běžných méně pohyblivých živočichů přenést na vhodné místo mimo stavbu, v problematických případech, např. nález zimního úkrytu, hada a podobně, přizvat odborně způsobilou osobu a problém řešit ve spolupráci s ní.
- Průběžná kontrola výkopů, v případě zjištění uvízlých živočichů tyto odchytit a přenést na vhodné místo v okolí. Kontrolu a případný záchranný odchyt svěřit raději odborně způsobilé osobě.
- V případě nálezů zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody. Zajistit biologický dozor na stavbě. Příp. negativní ovlivnění ZCHD se předpokládá v případě koroptve polní a slavíka obecného, nelze bezpečně vyloučit, resp. je možné v případě slepýše křehkého, zlatohlávka tmavého. K zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů zjištěných v zájmovém území je třeba zažádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky.
- Z hlediska fauny a flóry – vhodně načasovat stavební činnosti jako, přípravu území, kontrolu staveniště, případný záchranný odchyt a transfer živočichů, prevenci proti pronikání živočichů na staveniště, prevenci proti úniku znečišťujících látek do vodního prostředí.
- Vzhledem k hraničnímu imisnímu pozadí je v rámci rozptylové studie věnována pozornost kompenzačním opatřením, jejichž realizací by měl být emisní příspěvek z provozu automobilové dopravy na nových komunikacích vykompenzován. V rámci kompenzačních opatření bude proto realizována výsadba nejméně 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>, kterou bude vykompenzován emisní příspěvek benzo(a)pyrenu 53 g/rok produkovaný provozem stavby č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská.
- V dalších stupních projektové dokumentace v oblasti tunelového zahloubení předkládané komunikace bude podrobně řešeno vedení cyklostezky Kbely – Hloubětín/Kyje, včetně jejího napojení na cyklotrasu A44. V místě zahloubení by bylo vhodné řešit překonání komunikace lávkou pro pěší a cyklisty. Dále bude řešeno trasování stezky pro pěší a cyklisty přes komunikaci Mladoboleslavská - Budovatelská vedoucí z Budovatelské ulice směrem kolem benzínové pumpy k cyklotrase A266 Letňany – Satalice a Kbely – Hloubětín/Kyje.
- V co nejkratší možné míře omezit vstup do prostor podél vzletové dráhy a přerušení cyklotras. Věnovat zvýšenou pozornost cyklostezkám a trasám pro pěší v okolí nové propojky tak, aby nedošlo ke snížení jejich průchodnosti, ale naopak k jejich rozvoji.
- Stavbu tunelu (zahloubení) je třeba koordinovat s připravovanou rekonstrukcí železniční trati č. 070. Řešení zahloubení rozpracovat detailněji s ohledem na co nejlepší odhlučnění ulice Úlibická.
- Vzhledem k tomu, že se jedná o místní komunikaci spojovací, předpokládá se, že povolená rychlost bude omezena na 50 km/hod.
- Další stupeň projektové dokumentace bude reagovat na aktuální stav okolí, např. na projednávanou změnu ÚP v oblasti Vysočanské radiály Z 3324 - jedná se o rozvoj technologického parku a areálu služeb, změna funkčního využití ploch a další stavební záměry v těsné blízkosti navrhované komunikace, ale i navazujících komunikacích.
- S ohledem na blízkost obytné zástavby budou v dalších stupních projektové dokumentace rozpracována podrobná opatření, vyplývající z „Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“ (MŽP, září 2019). Tyto opatření budou aplikována již ve fázi demolic. Zohledněny budou zejména požadavky na omezení prašnosti ze stavební a demoliční činnosti a požadavky na stavební stroje a doprovodnou mechanizaci, uvedené na konci kap. B.I.6. dokumentace.



V kapitole B.I.6 je potom uvedeno, že jsou zde uvedena opatření pro snížení negativních vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatelstva v období přípravy, výstavby a provozu. Veškerá uvedená opatření budou uplatněna a podrobněji rozpracována v dalších fázích projektové přípravy:

#### Technická opatření – ochrana vod:

- V rámci DUR bude nutné na základě výsledků Předběžného průzkumu kontaminace (studie č. 9), před zahájením prací v severozápadní části zájmového území (okolí vrtu KBL-10), provést podrobný průzkum kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky. Průzkum kontaminace doporučujeme provést v dosahu vlastních stavebních prací plánované silniční propojky, dále doporučujeme opakovaným odběrem ověřit koncentraci uhlovodíků C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub> v podzemní vodě vrtu KBL-10, případně ověřit zda se na hladině podzemní vody nevyskytuje film či vrstva ropných látek
- Pro další stupně projektové dokumentace bude potřebné vypracování podrobného inženýrskogeologického průzkumu.
- Jako součást technických opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby budou vybudovaná štěrková propojovací žebra (nebo jiné technické opatření) pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby. Také dojde ke zmírnění ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody v domovních studních v prostoru obytné zástavby Kbel.
- Ovlivnění hladiny podzemní vody v domovních studních v prostoru Kbel je nutné prověřit modelem proudění podzemní vody.
- Před zahájením stavebních prací provést pasportizaci okolních studní.
- Odvodnění komunikace bude realizováno formou vsakovacích příkopů s retenčním prostorem a vsakovací schopností tak, aby byla zajištěna maximální retence vody v krajině.
- DÚR bude obsahovat konkrétní místa zaústění objektů odvádějící odpadní dešťové vody do vodních toků, včetně podrobných hydrotechnických výpočtů, kterými bude buď doložena dostatečná kapacita koryta vodního toku Vinořský potok a objektů v korytě (pro bezpečné odvádění dešťových vod z nové komunikace) nebo budou provedeny úpravy koryta či přestavby nekapacitních objektů, příp. dojde ke snížení maximálního vypouštěného průtoku navýšením retence a vsaků v rámci předkládané stavby.

#### Technická opatření – půda:

- V dalších fázích projektových příprav je třeba podrobně vyčíslit dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu. Provést vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití v souladu s požadavky orgánu ochrany ZPF.
- Při výstavbě je pak třeba minimalizovat dočasný i trvalý zábor půd a zejména zajistit pečlivé sejmutí ornice. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.

#### Technická opatření – ovzduší:

- Při stavebních a zemních pracích je nutné vhodnými technickými opatřeními (jako je čištění komunikací i mechanizace, kropení atp.) v maximální možné míře minimalizovat sekundární prašnost.
- Nakládku zeminy na dopravní zařízení provádět nejvýše 10 cm pod horní hranu postranice.
- Odstraňovat pravidelně bláto nanesené na komunikaci. Zařídít u výjezdu ze staveniště na veřejnou komunikaci čištění kol a podvozků dopravních a stavebních strojů.
- Do provozního řádu staveniště uvést nařízení zamezující znečišťování veřejných komunikací vozidly, vyjíždějícími ze stavby.

### Technická opatření – klima:

- Projekt ozelenění by měl obsahovat výsadbu popínavými rostlinami u protihlukových stěn.
- Řešit odvodnění tak, aby srážkové vody byly v maximální možné míře vsakovány.
- Věnovat zvýšenou pozornost cyklostezkám a trasám pro pěší v okolí nové propojky tak, aby nedošlo ke snížení jejich průchodnosti, ale naopak k možnému jejich rozvoji.

### Technická opatření – hluk:

- Aby byl splněn hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB, byla stanovena maximální intenzita nákladní staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 NA/ za 1 h v jednom směru
- Časy provozu jednotlivých uvedených strojů (zdrojů hluku) musí být dodrženy, viz tabulka 44 v AS (Studie č. 2).
- Pro fázi 1/ sektor 2, kde vychází poměrně krátká doba nasazení při souběhu všech uvedených stavebních strojů (120 minut), lze volné minuty nasazení stroje, který nebude v daný den v provozu, použít pro ostatní stavební stroje se stejnou hlučností, tj. v případě, že bude na staveništi fáze 1/ sektor 2 použit pouze jeden stavební stroj s hlučností  $L_pA \leq 80$  dB/ 10 m (např. grejdr, buldozer, rypadlo-nakladač), lze použít volné minuty od stavebních strojů se stejnou hlučností, které nejsou v daný den v provozu, pro tento stavební stroj, tj. celková doba nasazení jednoho stavebního stroje s hlučností  $L_pA \leq 80$  dB/ 10 m ve fázi 1/ sektor 2 je pak až 6 hodin (360 minut) během jedné pracovní směny.
- Stavební práce budou prováděny při sedmidenním pracovním týdnem v době od 7.00 do 21.00 hod. v pracovní dny (po – pá) a v době od 08.00 do 19.00 hod. mimo pracovní dny s tím, že hlučné činnosti budou v blízkosti stávající zástavby prováděny v pracovní dny (po – pá) od 07.00 do 18.00 hod. a v době od 08.00 do 18.00 hod. mimo pracovní dny (so, ne a státní svátky). Je uvažováno s polední přestávkou v délce 1 hodiny.
- Pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlukově chráněné zástavby je nutné důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou). Popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plné oplocení staveniště. Výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení.
- V průběhu výstavby doporučujeme hlučnější stroje umísťovat co nejdále od chráněných venkovních prostorů staveb, omezit chod hlučných strojů zařízení naprázdno.
- Stavební stroje a nářadí používat v bezvadném technickém stavu, správně seřizené a provádět pravidelnou údržbu.
- Seznámit obyvatele z nejbližší situovaných objektů s délkou a charakterem stavebních činností. Znají-li občané zasažení hlukem účel a smysl hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda.
- Ustanovit kontaktní osobu, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi ohledně hluku.

Jako ochrana před hlukem z dopravy na navrhované komunikaci jsou navrženy protihlukové stěny:

#### Protihluková opatření pro variantu 1:

Jako ochrana před hlukem z automobilové dopravy na navrhované komunikaci jsou navržena protihluková opatření v km 1,150 – 1,750 v celé celkové délce 640 m. Jedná se o soubor tří protihlukových stěn umístěných vpravo ve směru staničení za tunelem, a to následně:

1. **km 1,150 – 1,270**, délka 120 m, výška 5,0 m. Konzola ve výšce 5 m v zárubní zdi. Od km 1,240 vystupuje konzola nad zárubní zeď – vždy konstantní výšky 5,0 m nad vozovkou. Akustická specifikace stěny: zvuková pohltivost panelů na obou stranách  $DL_{\alpha} \geq 8$  dB, vzduchová neprůzvučnost stěny  $DL_R \geq 32$  dB.
2. **km 1,250 – 1,420**, délka 170 m, výška 3,0 m. Stěna umístěná na hraně zářezu.

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

Akustická specifikace stěny: zvuková pohltivost panelů ve směru k nové komunikaci  $DL_{\alpha} \geq 8$  dB, vzduchová neprůzvučnost stěny  $DL_R \geq 32$  dB.

3. **km 1,400 – 1,750**, délka 350 m, výška 3,0 m. Akustická specifikace stěny: zvuková pohltivost panelů ve směru k nové komunikaci  $DL_{\alpha} \geq 8$  dB, vzduchová neprůzvučnost stěny  $DL_R \geq 32$  dB.

Umístění těchto protihlukových stěn je patrné z níže uvedeného obrázku.

**Obrázek: Umístění protihlukových stěn (modře) pro variantu 1 - povrchovou**



Opatření pro variantu 2:

Ve variantě 2 je navržena pouze jedna protihluková stěna, a to:

- **km 1,398 – 1,862**, délka 464 m, výška 3,0 m. Akustická specifikace stěny: zvuková pohltivost panelů ve směru k nové komunikaci  $DL_{\alpha} \geq 8$  dB, vzduchová neprůzvučnost stěny  $DL_R \geq 32$  dB.

Umístění této protihlukové stěny je patrné z níže uvedeného obrázku.

**Obrázek: Umístění protihlukové stěny (modře) pro variantu 2 - zahloubenou**



- Všechna protihluková opatření budou blíže řešena a specifikována v rámci hlukové studie zpracované v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí a pro stavební povolení.

#### Technická opatření – odpady:

- materiál navážek v místě průzkumného vrtu KBL-10 (v hloubce 1,0 – 1,5 m pod terénem) je kontaminován PAU. Tento případně odtěžený materiál (odpad) nebude možno odstranit uložením na skládce skupiny S-inertní odpad, ale dle následných analýz na skládce s vyšším zabezpečením,
- ostatní vzorky zemin nevykazovaly překročení limitních hodnot tab. 4.1 t.č. platné vyhlášky č. 294/2005 Sb. ve sledovaných parametrech. O konečném způsobu odstranění přebytečných zemin však bude nutno rozhodnout až na základě odebraných vzorků vytěženého materiálu a provedení analýz v celém rozsahu požadovaném vyhláškou 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

#### Opatření - Fauna, Flóra, Ekosystémy

- V dalších stupních projektové dokumentace detailně řešit ozelenění komunikace (návrh sadových úprav) či případná další opatření. V rámci sadových úprav doporučujeme proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně.
- Ozelenění komunikace doporučujeme konzultovat s pracovníky biologické ochrany letiště. V těsné blízkosti vzletové a přistávací dráhy není vhodné vytváření nových hnízdních a potravních možností.
- Těleso nové komunikace bude co nejrychleji ozeleněno, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny a k zajištění protihlukové clony, optické bariéry. Při vegetačních úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám.
- Odstraňování dřevin provádět v období vegetačního klidu od listopadu do března následujícího roku.
- Hrubé stavební práce, výkopy a úpravy terénu, odstraňování drnu, ornice provádět v době mimo hnízdění ptactva, tedy v době od poloviny srpna do března následujícího roku. Stavební práce v rámci hrubě připraveného území lze následně provádět bez omezení.
- Prevence šíření invazních druhů rostlin: křídatka japonská (*Reynoutria japonica*) patří mezi invazně se šířící druhy nejvyšší priority likvidace plošných výskytů. V řešeném území byl zjištěn zatím jen malý porost u oplocení letiště v dílčím úseku 1. Lze doporučit likvidaci tohoto porostu aplikací účinného systémového herbicidu, a to vegetační sezónu před zahájením stavby, jako prevenci možného následného rozšíření druhu v řešeném území stavební činností (rozšíření částí, fragmentů rostliny a následné jejich zakořenění, uchycení a expanze druhu na nových místech).
- Z hlediska obecné ochrany rostlin a živočichů, včetně obecné ochrany ptactva, je potřeba maximální šetrnosti, aby nedocházelo k případnému nadměrnému rušení, omezování, zraňování a usmrcování živočichů, poškozování zejména okolní dřevinné vegetace.
- Lze doporučit bezprostředně před demolicí provést kontrolu objektu biologické ochrany letiště zejména na výskyt netopýrů. Kontrolu provede odborně způsobilá osoba.
- Během stavby nalezené jedince běžných méně pohyblivých živočichů přenést na vhodné místo mimo stavbu, v problematických případech, např. nález zimního úkrytu, hada a podobně, přizvat odborně způsobilou osobu a problém řešit ve spolupráci s ní.
- Průběžná kontrola výkopů, v případě zjištění uvízlých živočichů tyto odchytit a přenést na vhodné místo v okolí. Kontrolu a případný záchranný odchyt svěřit raději odborně způsobilé osobě.
- V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody. Zajistit biologický dozor na stavbě.
- I v případě respektování všech navržených doporučení bude (nebo může být) realizace záměru spojena se zásahy odporujícími ochraně ZCHD. Příp. negativní ovlivnění se předpokládá v případě koroptve polní a slavíka obecného, nelze bezpečně vyloučit, resp. je možné v případě slepýše křehkého, zlatohlávka tmavého. K zásahu do biotopu zvláště

chráněných druhů zjištěných v zájmovém území je třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky.

- Protihlukové stěny budou navrhnut/konstruovat tak, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami.

#### Ostatní opatření:

- Investor musí ohlásit stavbu, alespoň dva týdny před termínem zahájení zemních prací, na adresu příslušného archeologického pracoviště. Investor je povinen pracovníkům archeologických pracovišť umožnit provádět v průběhu zemních prací archeologický dozor, záchranu a dokumentaci případných archeologických nálezů a objektů.
- Oznamení o archeologickém nálezu je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž k archeologickému nálezu došlo a to nejpozději do druhého dne po archeologickém nálezu nebo potom, co se o archeologickém nálezu dozvěděl.
- V dalších stupních projektové dokumentace v oblasti tunelového zahloubení předkládané komunikace bude podrobně řešeno vedení cyklostezky Kbely – Hloubětín/Kyje, včetně jejího napojení na cyklotrasu A44. V místě zahloubení by bylo vhodné řešit překonání komunikace lávkou pro pěší a cyklisty. Dále bude řešeno trasování stezky pro pěší a cyklisty přes komunikaci Mladoboleslavská - Budovatelská vedoucí z Budovatelské ulice směrem kolem benzínové pumpy k cyklotrase A266 Letňany – Satalice a Kbely – Hloubětín/Kyje.
- Další stupeň projektové dokumentace musí reagovat na aktuální stav okolí, např. na projednávanou změnu ÚP v oblasti Vysočanské radiály (Z 3324 - jedná se o rozvoj technologického parku a areálu služeb, změna funkčního využití ploch) a další stavební záměry v těsné blízkosti navrhované komunikace, ale i navazujících komunikacích.
- V co nejkratší možné míře omezit vstup do prostor podél vzletové dráhy a přerušení cyklotras.
- V této fázi projektové přípravy nejsou navrhována konkrétní opatření k zamezení výskytu světelného znečištění. V dalších stupních projektové dokumentace budou zohledněna následující opatření týkající se předcházení a omezení světelného znečištění:
  - navrhovat osvětlení šetrné k nočnímu prostředí, které využívá moderních poznatků a technologií, je účelné a neobtěžuje své okolí;
  - osvětlovací soustavy navrhovat tak, aby světlo co nejméně unikalo do prostoru, který není určen k osvětlování;
  - nebrání-li tomu vážné provozní či bezpečnostní důvody, směřovat světelný tok pouze do dolního poloprostoru;
  - při návrzích osvětlenosti venkovních prostor, či dopravních staveb, osvětlenost bezúčelně nepředimenzovávat;
  - pokud to provozní nebo bezpečnostní okolnosti nevyžadují, vyvarovat se světelným zdrojům s vysokým podílem krátkých vlnových délek < 500 nm, resp. světelných zdrojů
  - s vyšším podílem modré spektrální složky - tzv. chladným bílým světlem (s vysokou hodnotou náhradní teploty chromatičnosti „CCT“), doporučeno je nižší nebo rovno 2 700 K v době nočního klidu;
  - vyvarovat se zařízení s emisemi stroboskopických a laserových světelných efektů do vnějšího prostředí;
  - intenzitu reklamního osvětlení a osvětlení průmyslových a obchodních center přizpůsobit okolnímu prostředí; v případě nápisů a reklamních znaků dát přednost zdůraznění obrysů před celoplošným nasvícením;
  - vypínat světelné zdroje a reklamní osvětlení v době, kdy nejsou potřebné (v době nočního klidu, po uzavření podniků atd.);
  - navrhovat osvětlení respektující soukromí a zdraví obyvatel (zamezit záření venkovního osvětlení do oken obytných domů);
  - odpovídajícími technickými či jinými opatřeními zajistit, aby mimo osvětlované objekty unikalo co nejméně světla.

### Kompenzační opatření

- Úpravy zeleně zejména k zajištění protihlukové clony, optické bariéry.
- Vzhledem k hraničnímu imisnímu pozadí je v rámci rozptylové studie věnována pozornost kompenzačním opatřením, jejichž realizací by měl být emisní příspěvek z provozu automobilové dopravy na nových komunikacích vykompenzován. V rámci kompenzačních opatření bude realizována výsadba nejméně 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>, kterou bude vykompenzován emisní příspěvek benzo(a)pyrenu 53 g/rok produkovaný provozem stavby č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská.

### Preventivní opatření

- Z hlediska fauny a flóry – vhodně načasovat stavební činnosti jako, přípravu území, kontrolu staveniště, případný záchranný odchyt a transfer živočichů, prevenci proti pronikání živočichů na staveniště, prevenci proti úniku znečišťujících látek do vodního prostředí.
- K minimalizaci vlivu příp. havárie patří zamezení úniku látek z tělesa komunikace. Jedná se o tvarování bezprostředního okolí komunikace tak, aby v něm byly nebezpečné látky zachyceny a sanovaná plocha se tím zmenšila na minimum. Preventivním opatřením je také zvýšení plynulosti silničního provozu.

### Následná opatření

- Pokud dojde k havárii vozidla a tím příp. ke kontaminaci menšího množství zeminy (útkapy, únikem nafty, únikem benzínu apod.), je třeba tento znečištěný materiál okamžitě vhodným způsobem odstranit.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Pro posouzení vlivu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.*

*Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru.*

*Z výše uvedených podkladů je však patrné, že některá opatření uvedená v kapitole B.I.6, se kterými projekt počítá, se objevují i v kapitole D.IV, kde jsou dle dokumentace podmínky, které vzešly z procesu EIA. Ve vztahu k uvedenému konstatování jsou proto formulovány i takové podmínky do návrhu závazného stanoviska, kde není zcela patrné, zda-li s nimi projekt počítá, nebo vzešly z procesu EIA, protože se objevují v obou uvedených kapitolách.*

*Odpovídající opatření formulovaná v dokumentaci byla upravena, respektive doplněna na základě obdržení vyjádření k dokumentaci a doporučení zpracovatele posudku a jsou uvedena dále v kapitole IV. **Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování tohoto posudku.***



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

Dokumentace konstatuje, že při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol. Není-li tomu tak, je metodika uvedena v příslušných studiích v příloze.

Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, u nichž normované limity nejsou stanoveny, je předpokládán dopad verbálně zhodnocen.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Kapitola „D. V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“ je zpracována v rozsahu odpovídajícím požadavkům přílohy č. 4 k zákonu EIA a dostačujícím k posouzení vlivů záměru na životní prostředí se zohledněním vyžádaných doplňujících podkladů.*

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

Dokumentace uvádí, že v této fázi projektové dokumentace existují některé neurčitosti při specifikaci vlivů stavby na životní prostředí. Podkladem pro zpracování byla technická studie „Technická studie k EIA pro stavbu č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“ a doplňující projektové podklady, z května 2017. Neurčitostí tak je přesnost v detailech projektu, které se v rámci DÚR mohou měnit. V dalších stupních projektové dokumentace bude zpracována podrobná DÚR, která bude příp. reagovat na projednávanou změnu ÚP, či na Metropolitní plán (pokud bude schválený), tak aby byla tato dokumentace v souladu s ÚPD. V rámci DÚR se bude také podrobně řešit i křížení předložené stavby s cyklostezkou a další dopravní stavby, které budou v zájmovém území plánovány a které tudíž mohou mít vliv na předloženou stavbu. Největší nejistotou jsou dopravní zátěže na okolní komunikační síti

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Kapitola D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích“ je zpracována v dostatečném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez zásadnějších připomínek s tím, že i s ohledem na vyjádřené nejistoty ohledně dopravní zátěže jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány podmínky především ve vztahu k akustické a imisní situaci v zájmovém území.*

## E. Porovnání variant řešení záměru

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty, které se liší délkou zářezu. V podstatě se jedná o rozdílné stoupání poté, co komunikace opustí tunel:

- povrchová – varianta 1 – kombinuje povrchové vedení komunikace a tunel
- zahloubená – varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená, zbytek je stejný jako ve variantě 1

Dokumentace uvádí, že situační a šířkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská - Mladoboleslavská je u obou variant stejné.

Změna nivelety varianty 1 – povrchové, tvoří samu podstatu varianty 2 – zahloubené. Požadavek na zahloubení nivelety znamená technicky náročné úpravy projektu, řešitelné jen za cenu komplikovaných řešení odvodnění, zvýšení objemu zemin vytěžených ze zářezu a nezbytné rozšíření profilu komunikace. Dle dokumentace některé prvky řešení (např. shybka na odvodňovací stoce dešťové kanalizace z letiště) jsou na hraně přijatelnosti.

Dále dokumentace konstatuje, že z výsledků Akustické studie vyplývá, že obě varianty jsou si z hlediska hluku víceméně rovny. Změna v hlučnosti v lokalitě vlivem provozu na nové komunikaci č. 7552 je v denní době stejná pro variantu V1 (povrchová) a V2 (zahloubená). V noční době je u varianty 2 (zahloubená) nárůst hluku nepatrně vyšší (o 0,3 dB) než u varianty 1. Hygienický limit pro hluk z provozu bude (s realizací protihlukových opatření) u obou variant splněn.

Obě varianty se liší z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí jen minimálně (je to dáno i tím, že mají téměř shodný půdorys jen s menšími rozdíly u stávající zástavby při severním okraji letiště Kbely), lze tedy predikovat v podstatě shodné účinky na životní prostředí u obou variant záměru.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*S vyhodnocením navržených variant lze ze strany zpracovatele posudku vyslovit souhlas. Z dosud předložených údajů dokumentace EIA ve vztahu k předloženým variantám vyplývá, že obě varianty z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů jsou v zásadě rovnocenné, a to i z hlediska porovnání vlivů z hlediska hlukové zátěže, což ve vztahu k vlivům na hlukovou zátěž konstatuje i orgán ochrany veřejného zdraví. Jediným, dle názoru zpracovatele posudku relevantním, je vliv na režim podzemních vod. Z doložených podkladů je zjevné, že řešení v rámci předložené varianty 1 má menší vlivy ve vztahu k hodnocení režimu podzemních vod oproti variantě 2, a to i z hlediska potenciálního rizika ovlivnění individuálních zdrojů podzemních vod.*

*S ohledem na výše uvedené skutečnosti, a i s odkazem na další posudkem hodnocení dokumentace EIA, je v návrhu závazného stanoviska zpracovatelem posudku doporučena k dalšímu projektovému řešení Varianta 1 - povrchová, která je méně nepříznivá z hlediska vlivů na podzemní vody.*

## F. Závěr

Dokumentace uvádí, že na základě provedeného hodnocení vlivů záměru „Stavba 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ na životní prostředí, je možno konstatovat, že návrh splňuje požadavky ochrany životního prostředí, zdraví obyvatel a není v kolizi s navrhovaným funkčním využitím území. Zpracovateli dokumentace se jeví



jako výhodnější varianta 1 z hlediska méně komplikovaných řešení v oblasti odvodnění vozovky a z důvodu, že nedojde k narušení centrální dešťové stoky z letiště, tak také vzhledem k menšímu ovlivnění podzemní vody a menšímu rozsahu výkopových prací.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z dokumentace vyplývá, že nebyly zjištěny skutečnosti vylučující realizaci záměru. Jedná se o záměr, který svými vlivy nezatěžuje životní prostředí nad přípustnou mez.*

*Část F „Závěr“ je zpracována akceptovatelně k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci v preferované variantě za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatele dokumentace, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska.*

### **G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

Kapitola shrnuje požadovaným způsobem obsah Dokumentace EIA.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Kapitola „Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru“ je zpracována v akceptovatelném rozsahu k posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

### **H. Přílohy**

Příloha č. 4 Zákona EIA požaduje jako povinné přílohy dokumentace:

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.
- Referenční seznam použitých zdrojů
- Datum zpracování dokumentace
- Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace
- Podpis zpracovatele dokumentace

Posuzovaná Dokumentace EIA uvedené přílohy obsahuje. Další přílohy jsou nepovinné a jejich výčet je uveden v části posudku II. 1 Úplnost dokumentace.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Kapitola „H – Přílohy splňuje požadavky na dokumentaci EIA stanovené přílohou č. 4 Zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. V přílohách dokumentace jsou externí zdroje akceptovatelným způsobem citovány.*

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

Hodnocený záměr je předložen ve dvou aktivních variantách, a to povrchová – varianta 1 a zahloubená – varianta 2. Zpracovatel dokumentace uvádí, že obě varianty se liší z hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí jen minimálně

s tím, že jako výhodnější se jeví varianta 1 vzhledem k výrazněji menším vlivům na podzemní vody.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez podstatnějších připomínek. S vyhodnocením předložených variant lze vyslovit souhlas. V návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu je doporučeno sledovat „Variantu 1“, a to z důvodů uvedených v předcházející části posudku.*

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

Dle dokumentace záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, a to ani při nestandardních stavech a haváriích.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.*

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby tak, jak jsou formulována v podmínkách návrhu závazného stanoviska EIA. Veškerá navržená opatření tak musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

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

Pro posouzení vlivu výstavby a provozu posuzovaného záměru byla zpracována dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 zákona číslo 100/2001Sb. v platném znění.

Zpracovatelský tým dokumentace předložil v kapitole D. IV ucelený návrh opatření, odpovídající předprojektové fázi záměru s tím, že většina prezentovaných opatření směřuje do fáze přípravy záměru s důrazem na požadavky, které je možno konkretizovat (rozpracovat) až v navazujících fázích projektové přípravy.

Jak již bylo uvedeno v předcházející části posudku, některá opatření uvedená v kapitole B.I.6, se kterými projekt počítá, se objevují i v kapitole D.IV, kde jsou dle dokumentace podmínky, které vzešly z procesu EIA. Ve vztahu k uvedenému konstatování jsou proto formulovány i takové podmínky do návrhu závazného stanoviska, kde není zcela patrné, zda-li s nimi projekt počítá, nebo vzešly z procesu EIA, protože se objevují v obou uvedených kapitolách.

Pokud některá prezentovaná opatření vyplývají přímo ze složkových zákonů jako konkrétní povinnosti, zpracovatel posudku je do návrhu závazného stanoviska nepromítá.

Dále jsou zpracovatelem posudku sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci (pokud nevyplývají z příslušných složkových zákonů)
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů výstavby a provozu hodnoceného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující opatření (jako podmínky do návrhu závazného stanoviska):

## **I. Podmínky pro fázi přípravy**

- **stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská bude koordinována s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha - Turnov**
- **v rámci dokumentace pro územní řízení dořešit vedení cyklostezek a stezek pro chodce takovým způsobem, aby byla zajištěna bezpečná prostupnost územím po realizaci záměru**
- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
  - **bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení**
  - **bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru**
- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
  - **zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR**
  - **zpracovaná na základě případně aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích a bude vycházet z předpokládané povolené rychlosti na komunikaci 50 km/hod.**
  - **na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost**
  - **protihlukové stěny budou navrženy takovým způsobem, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami; pokud to bude možné, preferovat jejich ozelenění popínavými rostlinami**
  - **veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení**
- **součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:**
  - **ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody bude prověřeno výpočtovým modelem proudění podzemní vody**
  - **na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody vyprojektovat pro minimalizaci negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby technická opatření pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby**
  - **bude upřesněn rozsah dlouhodobého monitoringu přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou, a to před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby s tím, že v případě podání průkazu negativního ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody v důsledku stavby budou přijata odpovídající kompenzační opatření**
  - **v rámci monitoringu vybraných individuálních zdrojů podzemních vod bude upřesněn i rozsah kvalitativních parametrů podzemních vod před zahájením stavby a po jejím zprovoznění, jakož i doporučený časový rozsah prováděného monitoringu**
  - **výsledky kvantitativního a kvalitativního dlouhodobého monitoringu podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude potvrzovat závěry provedených průzkumů a z nich vyplývajících návrhů technického řešení směřujícího k minimalizaci vlivů na proudění podzemních vod**
- **v rámci dokumentace pro územní řízení bude zpracován podrobný geotechnický průzkum, který:**
  - **potvrdí na základě provedených průzkumů a vsakovacích zkoušek, že veškeré vznikající dešťové vody lze zasakovat**
    - **pokud na základě provedeného průzkumu bude potvrzeno, že veškeré dešťové vody lze v zájmovém území zasakovat, potom budou navrženy objemově (na základě doložené bilance vznikajících dešťových vod z konečných zpevněných ploch) odpovídající retenční vsakovací objekty, které budou vybaveny dešťovou usazovací nádrží s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích**
    - **část vsakovacích objektů realizovat formou vsakovacích tůní přírodního charakteru v rámci vegetačních úprav umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru**
    - **veškeré vodohospodářské objekty musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2**

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- **pokud bude výsledkem provedeného průzkumu závěr, že horninové podloží v daném místě nemá dostatečnou vsakovací schopnost, pak je nezbytné projektově doložit kombinování vsakování s odtokem**
  - v případě varianty, že část dešťových vod bude nezbytné odstraňovat odtokem, potom jednoznačně specifikovat objem přívalových srážek
  - bude doložen takový objem retenčních opatření, která vyloučí ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území především při extrémních dešťových srážkách (pro různé zatěžovací stavy/srážkové epizody); velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011
  - v případě, že dešťové vody nebude možné zasakovat, v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z tělesa komunikace na recipientní vodoteč dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky; výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015
  - koncepci odvodnění do vodního toku projednat se správcem dotčeného vodního toku a s příslušným vodoprávním úřadem, a to včetně požadovaného rozsahu monitoringu odváděných dešťových vod
- **součástí dokumentace pro stavební povolení budou odsouhlasené provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení, odsouhlasené příslušným speciálním stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství, včetně odsouhlaseného rozsahu kvalitativního a kvantitativního monitoringu vypouštěných odpadních vod**
- **součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Předběžný průzkum kontaminace (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:**
  - s ohledem na předběžný průzkum kontaminace bude vypracován plán sanačního řešení z hlediska podrobného průzkumu kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky v okolí prostoru zájmového území kolem vrtu KBL-10 v severozápadní části zájmového území, a to včetně ověření koncentrace uhlovodíků C<sub>10</sub>– C<sub>40</sub>
  - s odtěženou kontaminovanou zeminou bude nakládáno v souladu s legislativou v odpadovém hospodářství
  - bude stanoven postup pro opakované odběry k ověření koncentrace uhlovodíků C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub> v podzemní vodě vrtu KBL-10, včetně ověření přítomnosti ropných látek na hladině podzemní vody
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:**
  - bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
  - výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin dále navýšené o počty dřevin stanovených jako kompenzační opatření ve vztahu k bilanci emisí benzo(a)pyrenu
  - bude konzultován s pracovníky biologické ochrany letiště v souvislosti s bezpečností leteckého provozu ve vztahu k vyloučení takových sadových úprav, které by umožňovaly vytváření nových hnízdních a potravních možností
  - bude obsahovat proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně
  - pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin, které budou současně odolné přípravkům pro zimní údržbu komunikace
  - navržená výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro)
  - bude prověřena vhodnost přesazení některých perspektivních dřevin, zejména č. 61-64 Tilia cordata 'Greenspire'
  - bude preferováno použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění
- **v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která:**
  - bude dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav
  - bude obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách
  - bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů

- *v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Magistrátu hl. m. Prahy doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska*

## **II. Podmínky pro fázi výstavby**

- *investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy*
- *investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bude zhotovitel stavby povinen respektovat:*
  - *staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti*
    - *používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky*
    - *po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo*
    - *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
    - *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch*
    - *v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zcloněním po obvodu staveniště*
    - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
    - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí*
    - *umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby bude zhotovitel stavby povinen respektovat:*
  - *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření*
  - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
  - *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností*
  - *staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)*
  - *pro splnění hygienického limitu pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu bude stanovena maximální intenzita staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 TNA za 1 hodinu v jednom směru v denní době*
  - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07.00 až 21.00 hodin*
  - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučkově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, bude zkrácen provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- *pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlukově chráněné zástavby důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plné oplocení staveniště; výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení*
- *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
- *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*
- *po výběru zhotovitele stavby bude pro výstavbu vypracována akustická studie, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*
- *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*
- *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky, které bude zhotovitel stavby povinen respektovat:*
  - *bude specifikován způsob odvodnění zařízení staveniště ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin*
  - *na plochách zařízení staveniště bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod*
  - *všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek*
  - *v náplních hydraulických systémů použitých zařízení budou biologicky rozložitelné oleje*
  - *v rámci stavby používat dostatečné množství chemických WC*
- *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- *v průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat*
- *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochrannářsky významných druhů živočichů; dále budou respektovány následující požadavky:*
  - *výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou*
  - *kácení dřevin bude provedeno pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu, případně též ve druhé polovině března; skácené stromy budou ponechány na místě aspoň do druhého dne v klidu, aby měli netopýři možnost dutinu samovolně opustit*
  - *bezprostředně před demolicí provést kontrolu objektu biologické ochrany letiště zejména na výskyt netopýrů*
- *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků,*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

***dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)***

- ***vhodné náhradní lokality pro případné transfery zvláště chráněných druhů budou dle aktuálních podmínek doporučeny ekologickým dozorem s tím, že náhradní lokality musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu a neměla by být příliš vzdálená od místa odchyty***

### **III. Podmínky pro fázi provozu**

- ***v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví***
- ***k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu***
- ***investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)***



## **V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI**

Zpracovatel posudku obdržel od příslušného úřadu – Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí – k předložené dokumentaci následující vyjádření dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti:

- 1) Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí  
vyjádření ze dne 10.05. 2022 č.j.: MHMP 823510/2022
- 2) Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor památkové péče, oddělení státní správy památkové péče  
vyjádření ze dne 09.05. 2022 č.j.: MHMP 814340/2022
- 3) Městská část Praha 19, Úřad městské části  
Odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství  
vyjádření ze dne 12.05. 2022 č.j.: P19 3233/2022/OŽPD/Ce
- 4) Ministerstvo životního prostředí  
Odbor ochrany ovzduší  
vyjádření ze dne 06.05. 2022 č.j.: MZP/2022/820/1352
- 5) Česká inspekce životního prostředí  
oblastní inspektorát Praha  
vyjádření ze dne 06.05. 2022 č.j.: ČIŽP/41/2022/4418
- 6) Krajská hygienická stanice Hlavního města Prahy  
vyjádření ze dne 12.05. 2022 č.j.: HSHMP 21704/2022
- 7) Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček  
vyjádření ze dne 12.05. 2022 č.j.: MHMP 849043/2022
- 8) Městská část Praha 14  
vyjádření ze dne 10.05. 2022 č.j.: S-MHMP 283532/2021
- 9) Obyvatelé MČ Praha 19 - Kbely  
vyjádření ze dne 10.05. 2022 bez č.j.

- 1) Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí  
vyjádření ze dne 10.05. 2022 č.j.: MHMP 823510/2022**

### **Podstata vyjádření:**

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

- a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu bez připomínek.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

- b) Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa bez připomínek, záměrem nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, ani pozemky v ochranném pásmu lesa.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

- c) S veškerými odpady, které během stavby vzniknou, bude nakládáno ve smyslu ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v aktuálním znění, prováděného vyhláškou č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), v platném znění, a vyhláškou č. 273/2021, o podrobnostech nakládání s odpady. K předložené dokumentaci, resp. k vlastnímu záměru nemáme žádné připomínky.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

- d) Z hlediska ochrany ovzduší je uvedeno, že návrh prezentovaný v dokumentaci je v základních parametrech podstatných z hlediska zájmů ochrany ovzduší shodný s návrhem prezentovaným v rámci zjišťovacího řízení (2 varianty řešení: - Varianta č. 1 - povrchová + tunel pod přistávací dráhou letiště Kbely, protihluková opatření v celkové délce 640 m, Varianta č. 2 - větší část trasy zahloubená + tunel pod přistávací dráhou letiště Kbely, protihluková opatření v celkové délce 464 m, dopravní zátěž záměru ve výhledu k časovému horizontu naplnění Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn) v objemu 9 700 všech vozidel/24 hodin, z toho 580 nákladních vozidel). Očekávané dokončení záměru - rok 2026 (původně 2024).

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umísťován do lokality na okraji Prahy, imisně spíše mírně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů koncentrací sledovaných znečišťujících látek, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2016-2020), dosahují v širším okolí záměru průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) hodnot 17,1-19,7 µg/m<sup>3</sup>, polétavého prachu frakce PM<sub>10</sub> hodnot 20,8-21,7 µg/m<sup>3</sup>, PM<sub>2,5</sub> hodnot 15,4-16,1 µg/m<sup>3</sup>, benzenu hodnoty 1,0 µg/m<sup>3</sup> a benzo[a]pyrenu (B[a]P) hodnot 0,8-1 ng/m<sup>3</sup>. U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM<sub>10</sub> 36. nejvyšší hodnoty dosahují 36,738,3 µg/m<sup>3</sup> (čtverce č. 467554, 468554, 467555, 468555, 469554). 19. maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub> v řešeném území dle modelových výpočtů ATEM (aktualizace 2018) činí 6177 µg/m<sup>3</sup>. Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí charakterizované podlimitními koncentracemi sledovaných znečišťujících látek, resp. koncentracemi dosahujícími úrovně imisního limitu (pouze benzo[a]pyren).

Ve vyjádření k oznámení záměru (zjišťovací řízení) zdejší orgán ochrany ovzduší prezentoval menší výhradu k posouzení vlivu záměru na ovzduší, tj. absenci posouzení vlivu provozu záměru na ovzduší v časovém horizontu bližším než je období naplnění ÚPn (např. období zprovoznění záměru). Absenci uvedeného posouzení však nepovažoval za důvod pro projednání v dalších fázích řízení EIA. Jelikož citované posouzení, případně alespoň komentář k této problematice, dokumentace záměru neobsahuje, nezbyvá než konstatovat, že zdejší orgán ochrany ovzduší by takové hodnocení považoval pro lepší objasnění vlivu provozu záměru na ovzduší za vhodné.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedenému vyjádření bez připomínek. Doporučení k vyhodnocení imisní zátěže k horizontu zprovoznění stavby je zapracováno do následující podmínky v návrhu závazného stanoviska:*

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
  - bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení
  - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru
- e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí, že bez ohledu na zvolenou variantu je zapotřebí požádat o vydání rozhodnutí o výjimce ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů. K žádosti o vydání výjimky doporučujeme doplnit vyhodnocení přímých vlivů (usmrcování jedinců druhů vč. jejich vývojových stádií, likvidace, zábor stanoviště nebo biotopu druhu aj.), tak i nepřímých (rušení hlukem, světlem, likvidace potravního zdroje apod.) a dále vypracované preventivní opatření, omezující, resp. zmírňující vlivy záměru, vylučující, případně kompenzující negativní vlivy. V souvislosti s vyhodnocením přímých i nepřímých vlivů je nezbytné přesně specifikovat činnosti, které jsou zakázány v ustanovení § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a z kterých je tedy konkrétně výjimka žádána (např. rušit, zraňovat, usmrcovat či ničit a poškozovat jimi užívaná sídla). V žádosti je také nezbytné vyjádřit některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tj. doložit jaký jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody nebo proč je to v zájmu ochrany přírody, v případě ptáků dále vybrat pro danou stavební činnost nějaký důvod uvedený v ustanovení § 56 odst. 2 zákona a zároveň také zdůvodnit, proč neexistuje jiné uspokojivé řešení - např. realizace jiným způsobem, který by negativně nezasáhl do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Požadavky související s výjimkou souvisí s příslušným složkovým zákonem a musí být respektovány bez ohledu na proces EIA. Základní podmínky směřující k minimalizaci vlivů na faunu jsou formulovány do návrhu závazného stanoviska:*

- **v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů; dále budou respektovány následující požadavky:**
  - výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou
  - kácení dřevin bude provedeno pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu, případně též ve druhé polovině března; skácené stromy budou ponechány na místě aspoň do druhého dne v klidu, aby měli netopýři možnost dutinu samovolně opustit
  - bezprostředně před demolicí provést kontrolu objektu biologické ochrany letiště zejména na výskyt netopýrů
- **investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezení prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)**
- **vhodné náhradní lokality pro případné transfery zvláště chráněných druhů budou dle aktuálních podmínek doporučeny ekologickým dozorem s tím, že náhradní lokality musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu a neměla by být příliš vzdálená od místa odchyty**

f) Z hlediska myslivosti bez připomínek.

**Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře.*

g) Z hlediska ochrany vod se uvádí, že pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty: - povrchová - varianta 1 - tato varianta je povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunelu - zahloubená - varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunelu. Situační a šířkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská - Mladoboleslavská je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunelu tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunelu v zářezu až do km cca 1,9, což má za následek přerušení odvodňovací stoky letiště.

Princip odvodnění obou variant je obdobný. V obou uvažovaných variantách trasy je vždy cca 420 m dlouhý úsek komunikace zahloubený pod hladinu podzemní vody. V místech, kde bude stavba zasahovat pod hladinu podzemní vody, budou opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů. Jedná se např. o štěrková propojovací žebra, která budou pod konstrukcí stavby tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby. Změna nivelety varianty 1 - povrchové, provedená na základě požadavku Kbel, tvoří samu podstatu varianty 2 - zahloubené.

Požadavek na zahloubení nivelety znamená technicky náročné úpravy projektu, řešitelné jen za cenu komplikovaných řešení odvodnění, zvýšení objemu zemin vytěžených ze zářezu, nezbytné rozšíření profilu komunikace a značné zvýšení ceny stavby. Některé prvky řešení (např. shybka na odvodňovací stoce dešťové kanalizace z letiště) jsou na hraně přijatelnosti.

Srážkové vody z plánované komunikace budou, při využití retence a vsaku do terénu, odváděné do Vinořského potoka prostřednictvím nově navržené dešťové stoky DN 400 v celkové délce 910 m. Stoka je vedena na okraji stávající zástavby na pozemcích městské části. Návrh je koordinován s výhledovou zástavbou této oblasti. Vlastní odvodnění komunikace je navrženo prostřednictvím vsakovacích příkopů s retenčním prostorem a vsakovací schopností. Příkopy o šířce 0,6 m a hloubce 1,0 m budou překryty mělkými betonovými žlabovkami osazenými s mezerou cca 0,1 m. Ve sjízdných rampách tunelu budou položeny stoky DN 300, umožňující připojení vpustí. Tyto stoky budou připojeny na shora uvedenou dešťovou kanalizaci. Ve staničení komunikace km 0,2 je navržen propustek se vsakovací jámou pro odvodnění níže položeného stávajícího terénu. Západní část komunikace bude odvodněna příkopy ukončenými horskou vpustí s propustkem, zaústěným do bezejmenné vodoteče v zahrádkářské kolonii. V dalších stupních projektové dokumentace budou také zohledněny možné kumulace záměru s projektem „Obtok ČOV Kbely, Praha 19“, jehož cílem bylo zaústění dešťové kanalizace odvádějící srážkové vody ze západní části Kbel do Vinořského potoka pod hrází rybníka ve Kbelích. Tento záměr byl, dle dostupných informací, realizován v letech 2020-2021. Podrobná DÚR bude obsahovat konkrétní místa zaústění objektů odvádějící odpadní vody do vodních toků, včetně podrobných hydrotechnických výpočtů, kterými bude buď doložena dostatečná kapacita koryta vodního toku Vinořský potok a objektů v korytě, nebo v případě nekapacitního koryta/objektů v korytě budou do stavby č. 7552 zahrnuty i

investice do úpravy koryta/přestavby nekapacitních objektů, příp. budou navýšeny retence a vsaky v rámci stavby č. 7552, tak aby došlo ke snížení maximálního vypouštěného průtoku.

Výstavbou nové komunikace dojde ke vzniku nových zpevněných ploch. V důsledku toho dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovky v zájmové oblasti. Tento vliv však významně zmírní výše zmíněné vsakovací silniční příkopy s retenčním prostorem. Pro určení podrobných bilancí nakládání se srážkovými vodami a návrhu rozsahu vsakovacích zařízení je nutno v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobné hydrotechnické posouzení.

K dokumentaci záměru nemáme zásadních připomínek. Záměr je v daném území akceptovatelný.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Vzhledem k obsahu vyjádření ze strany zpracovatele posudku bez komentáře s tím, že na základě vyhodnocení vlivů zejména na podzemní vody se jako přijatelnější s menšími vlivy na podzemní vody se jeví varianta povrchová, neboť vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou v podstatě rovnocenné.*

#### **2) Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy Odbor památkové péče, oddělení státní správy památkové péče vyjádření ze dne 09.05. 2022 č.j.: MHMP 814340/2022**

#### **Podstata vyjádření:**

Ve výše uvedené věci Vám MHMP OPP sděluje následující:

Nemovitosti parc. č. 1942/3, 2002, 1992/135, 1992/1, 1992/215, 1992/214, 1941/3, 2001, 2135, 1992/131, 1992/229, 1992/298, 1992/127, 1992/128, 1991/11, 1991/7, 1991/1, 1991/16, 1991/15, 2112, k. ú. Kbely, ul. Mladoboleslavská, Hornopočernická, Praha 9, parc. č. 2574/17, 2574/18, 2574/16, 2574/142, 2574/19, 2574/20, k. ú. Kyje, Budovatelská, Praha 9 a parc. č. 585/1, 958, k. ú. Satalice, ul. Budovatelská, Praha 9 leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a mimo území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 citovaného zákona.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Vyjádření je poněkud rozporuplné, protože není patrné dle vyjádření odboru památkové péče, zda-li se území nachází či nenachází v území s archeologickými nálezy. Každopádně tato problematika souvisí s příslušným složkovým zákonem bez ohledu na proces EIA a tedy ze strany zpracovatele posudku bez dalšího komentáře.*

### 3) Městská část Praha 19, Úřad městské části

Odbor životního prostředí, dopravy a místního hospodářství  
vyjádření ze dne 12.05. 2022 č.j.: P19 3233/2022/OZPD/Ce

#### **Podstata vyjádření:**

Projektant v projektu nezohledňuje stávající stav dopravních proudů motorové i pěší a cyklistické dopravy. Projektová dokumentace je v rozporu se stávajícím stavem. Podle dosavadních zjištění jde o nedostatečné, ba chybné zadání ze strany investora.

a) Část připomínek se opakuje z předcházejících tří zjišťovacích řízení.

Nesouhlasíme s umístěním velké okružní křižovatky na komunikaci Mladoboleslavská, která neumožňuje regulaci dopravy v novém centru Kbel. Navíc hlavní proudy budou v přímém směru s menším množstvím odbočení. Okružní křižovatka nepočítá s projektem zastávek MHD na Mladoboleslavské ulici pro Obytný soubor Nová Toužimská.

Požadujeme řešit územní rezervu pro tramvajovou trať Kbely - Hutě - Černý Most vzhledem k rozsáhlým změnám v územním rozvoji celé oblasti.

Mezi novou komunikací a ulicí Hornopočernickou vede stezka pro chodce a cyklisty. Stezku je třeba zahrnout do navazujících stupňů projektové dokumentace. Je třeba vytvořit adekvátní infrastrukturu pro cyklisty, aby neohrožovali chodce na chodníku podél Hornopočernické ulice. Jde o cyklostezku na celoměstsky významné cyklotrase A431.

Silnice nesmí tvořit bariéru pro chodce ani cyklisty u napojení jižní části Kbel páteřní cyklotrasou A44 na Satalice a Les Arborka; dále je zde napojení na rekreační oblast na jižním okraji kbelského letiště včetně hloubětínské bažantnice (stezka pro chodce, kterou využívají i běžci a pejskaři, cyklisté a jezdci na koních). Celá oblast se nachází na krajinném rozhraní. V místě zahloubení je vhodné řešit překonání komunikace lávkou pro chodce a cyklisty.

Návrh cyklostezky obsažený v PD je řešen nevhodně a křížení cyklotrasy A266 v jižní části není bezpečné.

Dokumentace rovněž nepočítá se změnou územního plánu Z3324, která zahrnuje změnu trasy komunikace.

Stavbu tunelu (nebo zahloubení) je třeba koordinovat s plánovanou rekonstrukcí železniční trati č. 070. Schválená studie proveditelnosti je projektantem, potažmo investorem ignorována, ačkoliv město usiluje o urychlení rekonstrukce železniční trati.

Na křížení s ulicí Budovatelskou požadujeme zřídit okružní křižovatku s ohledem na totožné řešení, které u navazující křižovatky prosazuje MČ Praha 14. Je důležité, aby dopravní proud byl u dvojité lomené hlavní komunikace převeden při zachování jeho homogenity, tedy předvídatelně, plynule a bezpečně.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Z hlediska zpracovatele posudku se jedná o detailní připomínky, které nelze na úrovni stávajícího procesu EIA objektivně posoudit.*

*V rámci předkládaného posudku se hodnotí vlivy záměru z hlediska velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to v podobě, která byla do*

*procesu EIA předložena. Nelze tedy hodnotit velikost a významnost vlivů, které by nastaly v případě realizace výše uvedených požadavků. Pokud by výše navrhované změny projektu byly v rámci další projektové přípravy záměru realizovány, potom jejich posouzení z hlediska velikosti a významnosti vlivů bude provedeno v souladu s naplňováním § 9a, odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.*

*Ve vztahu k problematice průchodnosti území pro cyklisty a chodce je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:*

- *v rámci dokumentace pro územní řízení dořešit vedení cyklostezek a stezek pro chodce takovým způsobem, aby byla zajištěna bezpečná prostupnost územím po realizaci záměru*

*Podmínka vyplývá z dokumentace EIA a zejména z vyjádření MČ Praha 19; podmínka směřuje k zachování průchodnosti v území jak pro cyklisty, tak i pro pěší a je stanovena zejména s ohledem na vyjádření MČ Praha 19.*

- *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:*
  - *bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení*
  - *bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru*

*Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru a případnému upřesnění kompenzačních opatření z hlediska výsadby zeleně.*

- *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:*
  - *zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR*
  - *zpracovaná na základě případně aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích a bude vycházet z předpokládané povolené rychlosti na komunikaci 50 km/hod.*
  - *na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost*
  - *protihlukové stěny budou navrženy takovým způsobem, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami; pokud to bude možné, preferovat jejich ozelenění popínavými rostlinami*
  - *veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení*

*Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti; podmínka tak dokladuje, že budou plněny hygienické limity hluku pro hodnocený záměr.*

b) Z hlediska vlivů na podzemní vody je uvedeno a požadováno:

- *Požadujeme zpracovat detailní řešení zahloubení s ohledem na co nejlepší odhlučnění Úlibické ulice a s ohledem na minimální zásah do pozemních vod.*
- *Požadujeme prověřit variantu výstavby komunikace, při které dojde k ovlivnění hladiny podzemní vody pouze v úseku křížení s ranvejí, trasa by šla prakticky v celé délce nad hladinou podzemní vody, tj. v hloubkách do 3 m s tím, že by byl vytvořen na obou stranách komunikace val, který by byl překryt. Tím by došlo k minimalizaci zásahu do podzemních vod a zároveň by byl vyřešen hluk z budoucí přepravy.*
- *V případě, že toto nebude možné, preferujeme variantu, při které dojde k minimálnímu ovlivnění proudění podzemní vody (minimální zásah do podzemní vody), tj. variantu č. 1.*

- Pokud nebude možné vést stavbu bez zásahu do podzemní vody, požadujeme vypracování matematického modelu proudění podzemní vody se zohledněním vybrané varianty tak, aby bylo možné odhadnout míru ovlivnění hladiny podzemní vody v okolí budovanou komunikací.
- Projekční řešení by mělo v tomto případně garantovat, že po stavbě dojde k navrácení hladiny podzemní vody do původní výše.
- Požadujeme provádět monitoring kolísání hladiny podzemní vody na vybudovaných monitorovacích vrtech a vytipovaných studnách v obci (v rozsahu průzkumu) před zahájením stavebních prací, v jejich průběhu i po dokončení díla tak, aby bylo možné dokladovat splnění požadavku na minimalizaci ovlivnění hladiny podzemní vody.
- Požadujeme ověřit vsakovací schopnost horninového prostředí pro upřesnění způsobu likvidace zachycených srážkových vod ze všech zpevněných ploch vsakem do horninového prostředí.
- Vodoprávní úřad nebude souhlasit se stavem, kdy by mělo docházet k trvalému snižování hladiny podzemní vody jejím odváděním do vod povrchových (tzn. do kanalizace nebo do vodoteče). Toto je ale nepřímo obsaženo ve větě „Projekční řešení by mělo v tomto případně garantovat, že po stavbě dojde k navrácení hladiny podzemní vody do původní výše.“ - pokud by docházelo k trvalému snižování hladiny podzemní vody, těžko by došlo k jejímu nastoupení na původní úroveň.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedeným připomínkám lze uvést, že posudek doporučuje pro další projektovou přípravu záměru sledovat Variantu 1. Ve vztahu k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány následující podmínky:*

- **součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:**
  - *ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody bude prověřeno výpočtovým modelem proudění podzemní vody*
  - *na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody vyprojektovat pro minimalizaci negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby technická opatření pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby*
  - *bude upřesněn rozsah dlouhodobého monitoringu přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou, a to před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby s tím, že v případě podání průkazu negativního ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody v důsledku stavby budou přijata odpovídající kompenzační opatření*
  - *v rámci monitoringu vybraných individuálních zdrojů podzemních vod bude upřesněn i rozsah kvalitativních parametrů podzemních vod před zahájením stavby a po jejím zprovoznění, jakož i doporučený časový rozsah prováděného monitoringu*
  - *výsledky kvantitativního a kvalitativního dlouhodobého monitoringu podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude potvrzovat závěry provedených průzkumů a z nich vyplývajících návrhů technického řešení směřujícího k minimalizaci vlivů na proudění podzemních vod*
- **v rámci dokumentace pro územní řízení bude zpracován podrobný geotechnický průzkum, který:**
  - *potvrdí na základě provedených průzkumů a vsakovacích zkoušek, že veškeré vznikající dešťové vody lze zasakovat*



Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- *pokud na základě provedeného průzkumu bude potvrzeno, že veškeré dešťové vody lze v zájmovém území zasakovat, potom budou navrženy objemově (na základě doložené bilance vznikajících dešťových vod z konečných zpevněných ploch) odpovídající retenční vsakovací objekty, které budou vybaveny dešťovou usazovací nádrží s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích*
- *část vsakovacích objektů realizovat formou vsakovacích tůní přírodního charakteru v rámci vegetačních úprav umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru*
- *veškeré vodohospodářské objekty musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2*
- *pokud bude výsledkem provedeného průzkumu závěr, že horninové podloží v daném místě nemá dostatečnou vsakovací schopnost, pak je nezbytné projektově doložit kombinování vsakování s odtokem*
  - *v případě varianty, že část dešťových vod bude nezbytné odstraňovat odtokem, potom jednoznačně specifikovat objem přívalových srážek*
  - *bude doložen takový objem retenčních opatření, která vyloučí ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území především při extrémních dešťových srážkách (pro různé zatěžovací stavy/srážkové epizody); velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011*
  - *v případě, že dešťové vody nebude možné zasakovat, v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z tělesa komunikace na recipientní vodoteč dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky; výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015*
  - *koncepti odvodnění do vodního toku projednat se správcem dotčeného vodního toku a s příslušným vodoprávním úřadem, a to včetně požadovaného rozsahu monitoringu odváděných dešťových vod*
- *součástí dokumentace pro stavební povolení budou odsouhlasené provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení, odsouhlasené příslušným speciálním stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství, včetně odsouhlaseného rozsahu kvalitativního a kvantitativního monitoringu vypouštěných odpadních vod*

#### 4) Ministerstvo životního prostředí

Odbor ochrany ovzduší

vyjádření ze dne 06.05. 2022 č.j.: MZP/2022/820/1352

##### Podstata vyjádření:

K předložené dokumentaci záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ na životní prostředí uvádíme z hlediska ochrany ovzduší následující.

Předmětem záměru je výstavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikaci Budovatelská s komunikací Mladoboleslavská umístěné na území městských částí Praha 14, Praha 19 a Praha - Satalice v katastrálním území Kbely, Kyje, Satalice o celkové délce 2,2 km.

V dotčeném území nejsou dle map pětiletých průměrů za roky 2016 až 2020 překračovány imisní limity pro roční ani denní koncentrace sledovaných znečišťujících látek.

Součástí dokumentace je rozptylová studie, která byla zpracována pro částice PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, oxid dusičitý, benzen a benzo[a]pyren. Výpočty byly provedeny pro nulovou (stav bez realizace záměru) a pro aktivní variantu v roce 2025 (stav se záměrem). Z výsledků předložené rozptylové studie vyplývá, že stanovené imisní limity pro PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen a pro benzo[a]pyren nebudou u nejbližší obytné zástavby po zprovoznění plánovaného záměru překračovány.

Realizací záměru dojde ve výhledovém stavu v nejvíce ovlivněných částech obytné zástavby k navýšení imisních příspěvků oproti stavu bez vlivu provozu záměru u průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> v řádu setin µg.m<sup>-3</sup>. Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého se navýší oproti současnému stavu v řádu setin µg.m<sup>-3</sup>.

Maximální příspěvky průměrných 24hodinových koncentrací částic PM<sub>10</sub> byly vypočteny do 3 µg.m<sup>-3</sup>. V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu je v celé zájmové lokalitě hodnota stávající úrovně znečištění ovzduší v rozmezí 0,8 až 1 ng.m<sup>-3</sup> (IL 1 ng.m<sup>-3</sup>). Vliv plánované komunikace je však minimální. Vypočtené příspěvky u nejbližší obytné zástavby se pohybují v řádu jednotek µg.m<sup>-3</sup>.

Nárůst imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek je očekáván v nejvíce přilehlých částech obytné zástavby v Kbelích při ulici Úlibická, na přilehlé jižní části ulice Hornopočernická a na severním okraji Kyjí - Hutí (ulice Farkašova).

Zároveň je vlivem záměru možné očekávat mírné snížení imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek zejména podél ulic Hornopočernické, Mladoboleslavské, Trabantské a Budovatelské (obytná zástavba na rohu ulic Trabantské s Rovnou a Budovatelské s ulicí Před Trať).

V rozptylové studii je pro fázi provozu záměru nad rámec požadavků zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, navrženo opatření (výsadba vzrostlých stromů v počtu cca 102 ks s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>), které přispěje ke snížení prašnosti v blízkosti komunikace, což povede ke snížení imisní zátěže benzo[a]pyrenem, který je vázán na prachové částice.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření k eliminaci znečišťování ovzduší, a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší, považují tento záměr za akceptovatelný.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedenému vyjádření bez komentáře s tím, že v podkladech předložených pro vypracování posudku příspěvky k imisní zátěži PM<sub>2,5</sub> vyhodnocovány nebyly.*

#### **5) Česká inspekce životního prostředí oblastní inspektorát Praha vyjádření ze dne 06.05. 2022 č.j.: ČIŽP/41/2022/4418**

#### **Podstata vyjádření:**

Oblastní inspektorát Praha ČIŽP obdržel žádost o vyjádření k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. K ní sdělujeme následující:

- a) Z hlediska ochrany ovzduší nemáme k předložené dokumentaci připomínky.
- b) Z hlediska ochrany vod k záměru nemáme připomínky.
- c) Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném a účinném znění, nemáme k předložené dokumentaci vlivů záměru žádné připomínky.
- d) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemáme k dokumentaci připomínky.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedenému vyjádření bez komentáře.*

## 6) Krajská hygienická stanice Hlavního města Prahy vyjádření ze dne 12.05. 2022 č.j.: HSHMP 21704/2022

### **Podstata vyjádření:**

Po zhodnocení souladu předloženého záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává orgán ochrany veřejného zdraví v Praze toto vyjádření:

HSHMP se záměrem souhlasí. Z hlediska zájmů HSHMP jsou obě posuzované varianty rovnocenné. Možné ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod, resp. domovních studní lehce diskriminuje variantu 2.

Při modelování změn hodnot imisních koncentrací oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM<sub>10</sub>, benzenu a benzo[a]pyrenu v zájmovém území. Hodnocení vlivu škodlivin je zpracováno programem SYMOS'97, který je zařazen prováděcí vyhláškou č. 330/2012 Sb. k zákonu č. 201/2012 Sb. mezi referenční metody modelování imisí. Pomocí tohoto programu jsou vyčísleny maximální krátkodobé i průměrné roční imisní příspěvky z provozu automobilové dopravy dotčených liniových zdrojů emisí vždy ve vztahu k platným imisním limitům. Výpočet emisních toků z automobilové dopravy je proveden pomocí emisních faktorů z databáze MEFA13. Při výpočtu je uvažován podíl osobních vozidel s naftovými motory na úrovni 60 %. Plynulost dopravy je uvažována z důvodu předběžné opatrnosti na úrovni 5 (popojíždění).

Dále je ve výpočtech vlivu vyvolané automobilové dopravy na kvalitu venkovního ovzduší zohledněna resuspenze tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Resuspenze představuje významný příspěvek ovlivňující celkovou koncentraci suspendovaných částic v ovzduší. Pro výpočet emisního toku z vyvolané dopravy jsou tedy využity dále také emisní faktory pro sekundární prašnost vyvolanou pojezdem nákladních automobilů, k jejichž odvození byla využita metodika stanovená organizací United States Environmental Protection Agency (dále jen „US EPA“) - Metodika EPA 42. Pro výpočet emise prachových částic na zpevněných komunikacích lze využít metodiku 13.2.1 Paved Roads ([www.epa.org](http://www.epa.org)).

Dopravně inženýrské podklady obsahují kartogramy intenzit dopravy mj. pro následující modelové situace využití k modelu této rozptylové studie - období 2019/2020; - výhledový rok podle ÚP HMP bez stavby č. 7552; a - výhledový rok podle ÚP HMP po realizaci stavby č. 7552.

O dopadu realizace posuzované stavby vypovídá nejlépe srovnání nulové a aktivní varianty výhledového roku.

Hodnoty imisních příspěvků jsou hodnoceny na pozadí dle mapy znečištění ovzduší ČHMÚ zpracované pro pětileté klouzavé průměry let 2016 až 2020. O hodnotách imisního pozadí je částečně dále usuzováno z výsledků celoplošného modelu ATEM a imisních měření vzhledem k tomu, že v mapách klouzavých průměrů nejsou zpracovány maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého.

Stávající intenzity dopravy se na hodnotách imisních koncentrací v pozadí již podílejí. Rozptylová studie počítá změny hodnot imisních příspěvků z automobilové dopravy v řešeném území oproti současnosti, hodnoty imisních příspěvků porovnává v rámci studie kumulativně se stávající úrovní znečištění ovzduší a přípustnými limity.

Realizace posuzované komunikace Budovatelská - Mladoboleslavská se pozitivně projeví poklesem hodnot imisních příspěvků z dopravy u obytné zástavby umístěné

podél ulice Hornopočernické, Mladoboleslavské, Trabantské a Budovatelské (obytná zástavba na rohu ulic Trabantské s Rovnou a Budovatelské s ulicí Před Tratí). Nárůst imisních příspěvků v důsledku realizace posuzované komunikace je naopak očekáván u obytné zástavby umístěné nejbližší k navrhované komunikaci a k ulici Ocelkově. Jedná se o obytnou zástavbu v Kbelích na ulici Úlibická, na přilehlé jižní části ulice Hornopočernické, na přilehlé části ulice Nymburské. Další navýšení lze očekávat u obytné zástavby umístěné na severním okraji Kyjí - Hutí.

Pro aktualizaci hlukové studie byl použit výpočetní program LimA-Predictor V9.11. Byl posouzen hluk z automobilové a železniční dopravy u stávající obytné zástavby na základě provedených měření hluku - hluk z provozu na železniční dráze byl proveden čtyřhodinovou sondou zpracovatele akustické studie a byl sledován energetický parametr  $L_{ae(se)}$ ; hluk z provozu na pozemních komunikacích provedla akustická laboratoř SONUM, byl sledován ve dvou bodech 24 hodin (měření lze použít pro kalibraci modelu, k porovnání s hygienickými limity nikoliv, měření bylo provedeno prakticky po konci nouzového stavu včetně lockdownu 17. 5. 2020).

Posouzení pro automobilovou dopravu bylo provedeno pro rok 2000, současný stav rok 2020 a na stav pro naplnění ÚP hl. m. Prahy. Posouzení pro železniční dopravu bylo provedeno pro současný stav rok 2020 a pro výhledový stav rok 2040. Normy použité pro výpočet: NMPB - 2008 - automobilová doprava a RMR 2012 - železniční doprava. Jako další zdroj hluku bylo uvažováno vojenské Letiště Praha Kbely (dle Veřejné vyhlášky - opatření obecné povahy, č.j. 29-81/2011-4607, Ministerstva obrany, Úřadu státního odborného dozoru, z března 2012, je ochranné hlukové pásmo Letiště Kbely vymezeno izofonou 55 dB, pro výhledový stav leteckého provozu s 15 000 leteckými pohyby).

Studie posuzuje následující výpočtové stavy pro dopravu na pozemních komunikacích: rok 2000 (pro stanovení možnosti použití korekce pro SHZ); současný stav rok 2020; Varianta V0 (nulová referenční varianta bez záměru) - naplnění ÚP hl. m. Prahy bez záměru; Varianta V1 (aktivní varianta se záměrem) - naplnění ÚP hl. m. Prahy záměrem v povrchové variantě a Varianta V2 (aktivní varianta se záměrem) - naplnění ÚP hl. m. Prahy se záměrem - zahloubená varianta. Železniční doprava je posouzena pro stav současný - rok 2020 a výhledový stav - rok 2040

V kontrolních výpočtových bodech, kde je převažující hluk z komunikace I. třídy je uvažován hygienický limit  $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB pro den/noc. V kontrolních bodech, kde je převažující hluk z komunikací III. třídy, je uvažován hygienický limit 55/45 dB pro den/noc. U stávající chráněné zástavby při komunikacích Mladoboleslavská, Budovatelská, Hornopočernická, Trabantská, Vrchlabská, Žacléřská a Úlibická bude stanovena možnost použití korekce pro starou hlukovou zátěž s limitním hygienickým limitem 70/60 dB pro den/noc. Přičemž příspěvky záměru jsou posuzovány na limity 60/50 v denní/noční době.

U stávající chráněné zástavby je posouzen i hluk ze železniční dopravy na trati 070 v úseku Praha Satalice - Praha Kbely. V ochranném pásmu železnice je uvažován hygienický limit 60/55 dB pro den/noc, mimo ochranné pásmo železnice je uvažován hygienický limit 55/50 dB pro den/noc.

Varianta V1 povrchová i varianta V2 zahloubená jsou si z hlediska hluku rovny. Hygienický limit pro hluk z provozu nové komunikace stavba je splněn v obou variantách provedení (povrchová i zahloubená). Samotný záměr splňuje hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích I.a II. třídy i hygienický limit pro hluk z pozemních komunikací III. třídy. Celková situace v lokalitě vlivem záměru

zůstane prakticky totožná, v místech uplatnění tzv. Staré hlukové zátěže bude nulový nebo záporný hlukový příspěvek.

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik se uvádí, že současné imisní pozadí benzo[a]pyrenu nepřekračuje státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Příspěvky benzo[a]pyrenu z realizace záměru jsou nepatrné, neovlivní současnou úroveň karcinogenního rizika a nebudou představovat pro obyvatele v posuzovaném území zvýšené zdravotní riziko. Provedený odhad zdravotního rizika benzo[a]pyrenu koresponduje s výsledky odhadu zdravotních rizik ze znečištěného ovzduší pro Českou republiku v roce 2019 (zpráva zpracovaná SZÚ). Odhadované 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 NO<sub>2</sub>. 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, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné. Změny imisního zatížení dané lokality benzo[a]pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. Realizací záměru (odvedením dopravy) dojde v části obytných sídel k mírnému snížení imisní zátěže. Tyto změny však nejsou z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin významné.

Z hlediska hluku je v současné době pro obyvatele podél komunikací Mladoboleslavská, Hornopočernická a Nymburská automobilová doprava významným zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku. Realizace záměru ovlivní tuto situaci příznivěji, i když není toto ovlivnění z hlediska zdravotních rizik významné. V ulicích Předměřické, Dětenické, Úlibické a Čejetické, nejbližší k plánovanému záměru, dojde realizací záměru k navýšení expozice hluku, ale toto navýšení, i vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Z celkového posouzení odhadu rizik hluku pro variantu V1 povrchová a variantu V2 zahluobená nevyplývuly v porovnání se stávající akustickou situací jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z nich. V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo[a]pyren. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že odlehčení dopravy z ulic Hornopočernické, Trabantské, Budovatelské a Mladoboleslavské bude mít za následek mírné snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy. Z hlediska zdravotních rizik není však toto snížení významné.

Při dodržení navržených akustických opatření nebude hluk při provozu a výstavbě silnice - „Stavba č. 7552: Budovatelská - Mladoboleslavská“ v Praze k.ú. Kbely, Kyje, Satalice překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Pro vibrace je téměř nemožné přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem. Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklad, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolní obytné zástavbě a mohou se vyskytovat pouze během výstavby.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedenému vyjádření bez komentáře.*

*V návrhu závazného stanoviska je uvedena následující podmínka:*

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:**
  - bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení
  - bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru

*Podmínka je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru a případnému upřesnění kompenzačních opatření z hlediska výsadby zeleně.*

- **součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:**
  - zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR
  - zpracovaná na základě případně aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích a bude vycházet z předpokládané povolené rychlosti na komunikaci 50 km/hod.
  - na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost
  - protihlukové stěny budou navrženy takovým způsobem, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami; pokud to bude možné, preferovat jejich ozelenění popínavými rostlinami
  - veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení

*Podmínka je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti; podmínka tak dokladuje, že budou plněny hygienické limity hluku pro hodnocený záměr.*

- *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*

*Podmínky vyplývají z dokumentace, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti; podmínka tak dokladuje, že budou plněny hygienické limity hluku pro hodnocený záměr.*

**7) Hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček**  
vyjádření ze dne 12.05. 2022 č.j.: MHMP 849043/2022

### **Podstata vyjádření:**

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané

usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 6. 9. 2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018, se předložený záměr předběžně nachází v zastavitelném území, v plochách s rozdílným způsobem využití OB - čistě obytné, VN - nerušící výroby a služeb s kódem míry využití plochy D a s plovoucí značkou ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy, DL - dopravní, vojenská a sportovní letiště, S2 - sběrné komunikace městského významu a S4 - ostatní dopravně významné komunikace, a dále v území nezastavitelném, v plochách s rozdílným způsobem využití IZ - izolační zeleň a OP - orná půda, plochy pro pěstování zeleniny s územní rezervou pro budoucí funkci NL - louky, pastviny.

Stavba propojovací komunikace Mladoboleslavská - Budovatelská je zařazena v kategorii „veřejně prospěšná stavba“ pod evidenčními čísly: 50|DK|26: Praha 19; 50|DK|14: Praha 14 a 50|DK|45: Satalice (komunikační propojení Mladoboleslavská - Budovatelská).

Využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, resp. s opatřením obecné povahy č. 55/2018, kterým se vydává změna Z2832/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, s účinností od 12. 10. 2018.

#### Závěr:

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha jako územní samosprávný celek nepožaduje vrácení předložené dokumentace k doplnění či přepracování, ale pro další stupně projektové dokumentace uvádí následující připomínky, upozornění a požadavky:

- a) Z doložených variant prostorového řešení předmětné komunikace mírně upřednostňujeme variantu č. 1 povrchovou, protože je méně investičně a technicky náročná. Vlivy obou variant na životní prostředí jsou přitom srovnatelné.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V návrhu závazného stanoviska je zpracovatelem posudku doporučena pro další projektovou přípravu varianta 1, která má méně významné vlivy na podzemní vody při srovnatelných vlivech na ostatní složky životního prostředí a veřejné zdraví.*

- b) Navržené napojení předmětné stavby na ulici Mladoboleslavskou v podobě okružní křižovatky nepovažujeme za definitivní. Návrh je odůvodněn tím, že typ okružní křižovatky je provozně bezpečnější. K tomu však dodáváme, že průsečný typ křižovatky, který je obsažen v platném ÚP, vytváří příznivější podmínky pro chodce vhodnějším umístěním přechodů v logických vazbách (v přímější trase vůči úsekům komunikací navazujícím na křižovatku). V předložené dokumentaci navržená okružní křižovatka je navíc mírně vychýlená vůči osám komunikací, což není prostorově optimální.

V km 0,0 - 0,160 (od křižovatky s ulicí Budovatelskou) doporučujeme doplnit stezku pro chodce a cyklisty i na severní straně navržené komunikace, aby nebylo nutné v prostoru mimo křižovatky přecházet z jedné strany komunikace na druhou. Rovněž doplnění stezky pro chodce (a cyklisty), která by při severní straně vozovky propojila ulici Mladoboleslavskou a Úlibickou, by zlepšilo vnímání nové komunikace v urbanizovaném území.

Záměr je třeba průběžně koordinovat s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha - Turnov. K dalšímu stupni projektové dokumentace je proto nanejvýš vhodné doložit vyjádření Správy železnic.

Upozorňujeme, že v legislativním procesu je změna ÚP hl. m. Prahy Z 3324/19. V této souvislosti je proto třeba pamatovat na skutečnost, že vlivem projednání uvedené změny ÚP nelze v současné době vyloučit riziko dílčí korekce prostorového průběhu části řešeného komunikačního propojení. Doporučujeme proto, aby konečné zpracování a předložení dalšího stupně projektové dokumentace následovalo až po schválení uvedené změny ÚP.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V rámci předkládaného posudku se hodnotí vlivy záměru z hlediska velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to v podobě, která byla do procesu EIA předložena. Nelze tedy hodnotit velikost a významnost vlivů, které by nastaly v případě realizace výše uvedených požadavků. Pokud by výše navrhované změny projektu byly v rámci další projektové přípravy záměru realizovány, potom jejich posouzení z hlediska velikosti a významnosti vlivů bude provedeno v souladu s naplňováním § 9a, odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.*

*V podmínkách návrhu závazného stanoviska je však formulována následující podmínka:*

- **stavba č.7552: Mladoboleslavská – Budovatelská bude koordinována s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha - Turnov**

*Podmínka vyplývá z obdrženého vyjádření a zohledňuje připravovanou modernizaci a zdvoukolejnění železniční trati Praha – Turnov.*

c) Vliv na změnu klimatu je v dokumentaci EIA zpracován jen částečně. Chybí zhodnocení mitigačního efektu předpokládané výsadby dřevin a zejména odhad emisí skleníkových plynů v průběhu výstavby (včetně výroby a dopravy použitých stavebních hmot). Proto tvrzení, že „záměr nebude mít vliv na klima“ (na str. 145) není ničím doložené, ba naopak - už jenom zpracovaná bilance skleníkových plynů z budoucího provozu ukazuje, že záměr bude mít záporný vliv na klima, ale v akceptovatelné míře. Kromě navržených opatření dle Akčního plánu Strategie adaptace Hl. m. Prahy na změnu klimatu a Klimatického plánu HMP do roku 2030 jsou další adaptační opatření žádoucí v rámci výsadeb a také v oblasti odvodu a zasakování srážkových přívalových vod (které zde budou dočasně problémem), které je nutno i v rámci stavby zajistit a odvést mimo areál stavby.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V době vypracování dokumentace EIA není znám zhotovitel stavby a nasazení jeho stavební techniky. Jak je uvedeno v jiných částech posudku, je do návrhu závazného stanoviska formulována podmínka, která by maximálním možným způsobem měla eliminovat emise do ovzduší.*

*Ve vztahu k provozu jsou v návrhu závazného stanoviska formulovány podmínky, které by měly jak zajistit a doložit možnosti zachování srážkových vod v zájmovém území, jakož i realizovat odpovídající projekt sadových úprav:*

- **součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:**
  - **ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody bude prověřeno výpočtovým modelem proudění podzemní vody**
  - **na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody vyprojektovat pro minimalizaci negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby technická opatření pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno**



Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

*podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby*

- *bude upřesněn rozsah dlouhodobého monitoringu přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou, a to před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby s tím, že v případě podání průkazu negativního ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody v důsledku stavby budou přijata odpovídající kompenzační opatření*
- *v rámci monitoringu vybraných individuálních zdrojů podzemních vod bude upřesněn i rozsah kvalitativních parametrů podzemních vod před zahájením stavby a po jejím zprovoznění, jakož i doporučený časový rozsah prováděného monitoringu*
- *výsledky kvantitativního a kvalitativního dlouhodobého monitoringu podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude potvrzovat závěry provedených průzkumů a z nich vyplývajících návrhů technického řešení směřujícího k minimalizaci vlivů na proudění podzemních vod*
- **v rámci dokumentace pro územní řízení bude zpracován podrobný geotechnický průzkum, který:**
  - **potvrdí na základě provedených průzkumů a vsakovacích zkoušek, že veškeré vznikající dešťové vody lze zasakovat**
    - *pokud na základě provedeného průzkumu bude potvrzeno, že veškeré dešťové vody lze v zájmovém území zasakovat, potom budou navrženy objemově (na základě doložené bilance vznikajících dešťových vod z konečných zpevněných ploch) odpovídající retenční vsakovací objekty, které budou vybaveny dešťovou usazovací nádrží s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích*
    - *část vsakovacích objektů realizovat formou vsakovacích tůní přírodního charakteru v rámci vegetačních úprav umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru*
    - *veškeré vodohospodářské objekty musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsňena a mít maximální sklon 1:2*
  - **pokud bude výsledkem provedeného průzkumu závěr, že horninové podloží v daném místě nemá dostatečnou vsakovací schopnost, pak je nezbytné projektově doložit kombinování vsakování s odtokem**
    - *v případě varianty, že část dešťových vod bude nezbytné odstraňovat odtokem, potom jednoznačně specifikovat objem přívalových srážek*
    - *bude doložen takový objem retenčních opatření, která vyloučí ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území především při extrémních dešťových srážkách (pro různé zatěžovací stavy/srážkové epizody); velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011*
    - *v případě, že dešťové vody nebude možné zasakovat, v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z tělesa komunikace na recipientní vodoteč dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky; výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015*
    - *koncepti odvodnění do vodního toku projednat se správcem dotčeného vodního toku a s příslušným vodoprávním úřadem, a to včetně požadovaného rozsahu monitoringu odváděných dešťových vod*
- **v rámci dokumentace pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:**
  - *bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky*
  - *výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmě způsobené kácením dřevin dále navýšené o počty dřevin stanovených jako kompenzační opatření ve vztahu k bilanci emisí benzo(a)pyrenu*
  - *bude konzultován s pracovníky biologické ochrany letiště v souvislosti s bezpečností leteckého provozu ve vztahu k vyloučení takových sadových úprav, které by umožňovaly vytváření nových hnízdních a potravních možností*
  - *bude obsahovat proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně*
  - *pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin, které budou současně odolné přípravkům pro zimní údržbu komunikace*
  - *navržená výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro)*
  - *bude prověřena vhodnost přesazení některých perspektivních dřevin, zejména č. 61-64 Tilia cordata 'Greenspire'*
  - *bude preferováno použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění*

- d) Varianta pozemní mírně omezuje působení dominant v krajinném rázu, proto je při finální úpravě terénu a výsadbě nutno věnovat pozornost lepšímu začlenění stavby do terénu. Z hlediska ochrany přírody doporučujeme stavbu při realizaci zajistit proti průniku drobných živočichů, dále pak provést ochranu vegetace na staveništi i v těsném okolí stavby. Dále pak zajistit, aby případné průhledné protihlukové stěny byly navrženy s akcentem na zvýraznění plochy pro letící ptactvo a zajistit, aby část výsadeb byla tvořena domácími druhy dřevin s plody pro podporu volně žijícího ptactva a hmyzu. Terénní úpravy a výsadbu je nutno zvolit tak, aby došlo k lepšímu zapojení prostoru a vegetace v souvislosti s ukončením stavby komunikace (eco-design).

V dalším stupni PD požadujeme podrobné zpracování krajinářských úprav. V textové části je uvedeno, že dojde ke kompenzačním opatřením, kdy budou realizovány výsadby nejméně 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>. Proto požadujeme zpracovat komplexní řešení začlenění tělesa do městské krajiny prostřednictvím multifunkční a propojené zelené infrastruktury, přičemž zelenou infrastrukturou se myslí integrované řešení prostupnosti území, vegetačních úprav se zajištěním dostatečného množství vzrostlých stromů i vzhledem k objemu kácených dřevin a prvků zajišťujících efektivní hospodaření s vodou řešené jedním systémem a ve vzájemné synergii s využitím řešení založených na přírodě.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Jak je uvedeno v příslušné části posudku, v návrhu podmínek závazného stanoviska je kromě již prezentované podmínky týkající se projektu sadových úprav uvedena i následující podmínka:*

- *v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která:*
    - *bude dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav*
    - *bude obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách*
    - *bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů*
- e) Požadujeme všechna opatření navržená v kap. D.IV dokumentace v závislosti na jejich povaze buď zpracovat do dalšího stupně projektové dokumentace, nebo zahrnout ve formě podmínek do navazujících povolujících rozhodnutí, v případě potřeby včetně požadavků na sledování jejich účinnosti po zprovoznění záměru.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V návrhu závazného stanoviska jsou zpracovatelem posudku s odůvodněními uvedenými v předcházejících částech posudku formulovány podmínky, které zpracovatel posudku považuje za relevantní s ohledem na metodický výklad MŽP ohledně relevantnosti podmínek do závazného stanoviska. Je věcí příslušného úřadu v procesu EIA, zda-li bude považovat navrhované podmínky za akceptovatelné.*

### **8) Městská část Praha 14**

**vyjádření ze dne 10.05. 2022 č.j.: S-MHMP 283532/2021**

#### **Podstata vyjádření:**

Městská část Praha 14 Vám zasílá vyjádření ke zveřejnění dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, záměru „Stavba Mladoboleslavská — Budovatelská“, které bylo schváleno

dne 9. 5. 2022 formou Usnesení Rady městské části Praha 14 č. 255/RMČ/2022 a které je přílohou tohoto dopisu.

Rada městské části požaduje:

- a) napojení záměru na ulici Budovatelskou formou okružní křižovatky z důvodu bezpečnosti, zkapacitnění křižovatky, zpomalení dopravního proudu, a vytvoření technických podmínek, aby převládající pohyb automobilů byl mezi mostem přes Vysočanskou radiálu a novou komunikací

Řešit v dalším stupni dokumentace stavby podrobně

- ✓ křížení záměru se stavbou Severovýchodní cyklomagistrály (dále jen SVCM) etapa 6.3 - navržené křížení v oblouku je nebezpečné
- ✓ koordinovat záměr s prodloužením SVCM k Budovatelské - nástupní a odstavná plocha

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V rámci předkládaného posudku se hodnotí vlivy záměru z hlediska velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to v podobě, která byla do procesu EIA předložena. Nelze tedy hodnotit velikost a významnost vlivů, které by nastaly v případě realizace výše uvedených požadavků. Pokud by výše navrhované změny projektu byly v rámci další projektové přípravy záměru realizovány, potom jejich posouzení z hlediska velikosti a významnosti vlivů bude provedeno v souladu s naplňováním § 9a, odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.*

- b) dohodnout se na provedení opatření ke snížení imisní zátěže a k ochraně před nepříznivými účinky hluku

- ✓ vhodnou výsadbou kvalitní zeleně na pozemcích parc.č. 2574/15, 2574/180 kat. území Kyje zejména v pásu podél této nové komunikace

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V návrhu závazného stanoviska jsou dle názoru zpracovatele posudku navržena podmínkami pro etapu přípravy a výstavby taková opatření, která by měla minimalizovat vlivy z hlediska imisní a hlukové zátěže.*

### **9) Obyvatelé MČ Praha 19 - Kbely vyjádření ze dne 10.05. 2022 bez č.j.**

#### **Podstata vyjádření:**

Vyjádření připomínek obyvatel MČ Praha 19 Kbely ke stavbě komunikace č. 7552, kde trváme na dodržení následujících zásad:

- a) Důrazně požadujeme variantu č. 2. Zahloubení od 1,3 km do 2 km do hloubky 3 metrů podle vzorového příčného řezu ve variantě č. 2.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku s ohledem na předcházející rozbor problematiky vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje k další realizaci variantu 1, protože tato varianta je méně problematická z hlediska vlivů na podzemní vody při srovnatelných vlivech obou variant na ostatní složky životního prostředí a veřejné zdraví.*

- b) Při stavbě tunelu využít moderní technologie k zamezení ztráty podzemních vod.

### **Stanovisko zpracovatele posudku**

*Tento požadavek je respektován, avšak je zřejmé, že v případě realizace varianty 2 nelze vyloučit významnější vlivy na podzemní vody oproti variantě 1.*

- c) Vjezd na komunikaci pouze pro osobní automobily v maximální možné rychlosti 50 km/hod. Zákaz vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 tun.

### **Stanovisko zpracovatele posudku**

*Požadavek na zákaz vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností na 6 t není dle dokumentace relevantní, protože by tak nadále docházelo k zatěžování obyvatelů centrálních částí obcí Kbely, Satalice a Kyje nákladními automobily. Předkládaný záměr má naopak za úkol odlehčit průjezdnou dopravu v těchto centrálních částech obcí. Z hlukové studie potom vyplývá, že hygienické limity i se zohledněním nákladní dopravy budou plněny. Posudek potom dále v příslušných podmínkách doporučuje ověření vyhodnocení vlivů hluku z dopravy jak v rámci další projektové přípravy, tak i v rámci zkušebního provozu.*

- d) Prostor mezi garážemi a komunikací řešit hojnou výsadbou středně vysoké zeleně dosahující maximální výšky vzrůstu cca 3-4 m se smíšenou kultivací stálezelených rostlin, které roztrhají hluk a pohltní prašnost od komunikace.

### **Stanovisko zpracovatele posudku**

*Finální projekt sadových úprav je formulován v podmínce návrhu závazného stanoviska; Jednotlivé specifické detaily jsou nad rámec procesu EIA a měly by být řešeny v rámci naplňování navržené podmínky závazného stanoviska týkající se projektu sadových úprav.*

- e) Během výstavby důsledně kontrolovat maximální povolené hlukové limity, vibrace a prašnost.

### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*V návrhu závazného stanoviska jsou formulovány podmínky k minimalizaci vlivů zdrojů hluku a znečištění ovzduší v etapě výstavby. Kontrola požadovaná měřeními bez podrobnějších znalostí zhotovitele stavby v podstatě není možné a nebylo by ani možné, kdyby zhotovitel stavby byl znám, protože stavby bude probíhat v různých cyklech s provozem různých zdrojů hluku, takže kontinuální měření po celou etapu výstavby je celkem nemožné.*

*V rámci projektové dokumentace pro stavební povolení bude podrobně vyhodnocen hluk ze stavební činnosti související s výstavbou plánované komunikace, a to i včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách.*

- po výběru zhotovitele stavby bude pro výstavbu vypracována akustická studie, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*

*Z předcházejících částí předkládaného posudku vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se v budoucnu nepředpokládá. Ani během výstavby není předpoklad vzniku nadlimitních hodnot vibrací. Kromě toho je v návrhu podmínek závazného stanoviska formulována následující podmínka:*

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- **působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)**

*Podmínka vychází z obdržených vyjádření; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů vibrací v etapě výstavby.*

- f) Co nejkratší možné omezení přerušení cyklotrasy KB-KY (Kbely - Kyje) a KB-HL (Kbely - Hloubětín). Co nejkratší možné omezení vstupu do prostor podél vzletové dráhy, který je hojně využíván pro relaxační a sportovní účely obyvatel.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Podmínka týkající se cyklotras je dle názoru zpracovatele posudku zapracována do podmínek návrhu závazného stanoviska.*

- g) Dle zkušeností kruhový objezd na Mladoboleslavské zpomalí dopravu a v případě nehody na nájezdu či sjezdu z pražského okruhu z Kbelské ulice dojde k zahlcení daného kruhového objezdu. V případě nehody na kruhovém objezdu dojde ke kolapsu dopravy všech výjezdových cest z Kbel a ostatních přilehlých částí. Prosíme tedy při nevyhnutelné situaci o možnosti zabudování rychlého odbočovacího pruhu všemi směry na daném kruhovém objezdu.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Ve vztahu k uvedené připomínce je v návrhu závazného stanoviska formulována následující podmínka:*

- **v rámci dokumentace pro územní řízení budou řešeny, koordinovány a případně doloženy relevantní důvody vylučující možnost realizace dále uvedených problematických míst řešeného záměru:**
  - **prověřit umístění velké okružní křižovatky (nebo jiné řešení) na komunikaci Mladoboleslavská s tím, že je nutné umožnit regulaci dopravy v novém centru Kbel**
  - **respektovat požadavek na realizaci zastávek MHD na Mladoboleslavské ulici pro obytný soubor Nová Toužimská**
  - **prověřit možnost zřízení okružní křižovatky křížení s ulicí Budovatelskou**
  - **zohlednit územní rezervu pro tramvajovou trať Kbely - Hutě - Černý Most vzhledem k rozsáhlým změnám v územním rozvoji celé oblasti**

Veškerá obdržená vyjádření jsou doložena v digitální podobě v **Příloze 1** předkládaného posudku.

## **VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ ZÁVĚR:**

k posouzení byla předložena dokumentace v rozsahu přílohy č. 4 na záměr

### **Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění byla zpracována oprávněnou osobou Ing. Janem Králem, který je držitelem osvědčení odborné způsobilosti autorizace 7150/1276/OIP/03, autorizace prodloužena č. j. 27193/ENV/17.

Dokumentace byla posouzena dle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dokumentace je zpracována dle požadavku tohoto zákona z hlediska odpovídající vypovídací schopnosti pro posouzení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska posuzovaných variant.

Požadavky doporučené zpracovatelem posudku pro přípravu záměru jsou splnitelné před zahájením stavby, v etapě provozu, ostatní doporučení jsou ze strany zpracovatele posudku podmiňující pro etapu provozu záměru. S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a při respektování doporučení uvedených v návrhu závazného stanoviska příslušnému úřadu zpracovatel posudku

#### **doporučuje**

realizovat záměr

### **Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská ve Variantě 1**

při respektování podmínek navržených předkládaným posudkem

## VII. NÁVRH ZÁVAZNÉHO STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Označení příslušného úřadu:

Číslo jednací:

### Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

### Výroková část

**Název záměru:** Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

#### **Kapacita (rozsah) záměru:**

Záměrem je stavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikace Budovatelská a Mladoboleslavská. Komunikace vychází z Budovatelské proti severnímu napojení větvi MÚK Lipnická na Vysočanské radiále, obchází severovýchodní okraj letiště Kbely a končí křižovatkou na Mladoboleslavské naproti zaústění nové komunikace Toužimská. Komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely. Křížení s přistávací dráhou letiště je řešeno tunelem.

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská je součástí postupně navrhovaných komunikačních propojení: stavby Toužimská - propojující stávající ulici Veselskou v Letňanech na ulici Mladoboleslavskou ve Kbelích (část této komunikace Toužimská – Mladoboleslavská je již v provozu) a stavby Ocelkova – Budovatelská (dříve označována jako Lipnická) - vedená od MÚK ulice Budovatelské s Vysočanskou radiálou až na ulici Chlumeckou. Tato komunikační propojení obcházejí obytné území Satalic a Kbel a tím i sníží zátěž tranzitní dopravou.

Projektovaná komunikace o celkové délce 2,186 km navazuje na Vysočanskou radiálu, obchází ze severu Kbelské letiště a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici.

Předpokládaná intenzita dopravy na této komunikaci je až 9 700 všech vozidel za 24 hodin, z toho 580 vozidel nákladních. Vzhledem k extravilánovému charakteru přilehlého území a vazbám na okolní komunikační síť se pro stanovení základních parametrů komunikace vychází z kategorie S 9,5/50, což odpovídá komunikaci II. třídy.

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

Záměr je posuzován dle následujících bodů přílohy č.1:

- 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pruzích od stanovené délky (a); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod).

### **Umístění záměru:**

kraj: Hlavní město Praha  
obec: Hlavní město Praha  
městská část: Praha 19, Praha 14, Praha - Satalice  
katastrální území: Kbely (731641), Kyje (731226), Satalice (746134)

**Obchodní firma oznamovatele:** Magistrát hl. m. Prahy

**IČ oznamovatele:** 00064581

**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Mariánské náměstí 2/2  
Praha 1, Staré Město  
1 1 0 0 1

**vydává**

## **SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO**

**k záměru:**

### **Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská ve Variantě 1**

podle § 9a odst. 1 až 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a podle § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), stanoví

**následující podmínky pro navazující řízení:**

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy**

- 1) *stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská bude koordinována s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha - Turnov*
- 2) *v rámci dokumentace pro územní řízení dořešit vedení cyklostezek a stezek pro chodce takovým způsobem, aby byla zajištěna bezpečná prostupnost územím po realizaci záměru*
- 3) *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:*
  - *bude zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru v době zpracování dokumentace pro územní řízení*
  - *bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území, a to včetně zohlednění varianty v časovém horizontu zprovoznění záměru*
- 4) *součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude:*
  - *zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR*
  - *zpracovaná na základě případně aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území; model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích a bude vycházet z předpokládané povolené rychlosti na komunikaci 50 km/hod.*
  - *na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn, kde budou i upřesněny jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost*
  - *protihlukové stěny budou navrženy takovým způsobem, aby nedocházelo ke kolizím ptáků s těmito stěnami; pokud to bude možné, preferovat jejich ozelenění popínavými rostlinami*
  - *veškerá navrhovaná protihluková opatření budou podrobně rozpracována v projektové dokumentaci stavby pro navazující řízení*
- 5) *součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Podrobný hydrogeologický průzkum (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:*



Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- *ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody bude prověřeno výpočtovým modelem proudění podzemní vody*
- *na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu a výpočtového modelu proudění podzemní vody vyprojektovat pro minimalizaci negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby technická opatření pod konstrukcí stavby tunelu tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby*
- *bude upřesněn rozsah dlouhodobého monitoringu přirozeného kolísání hladiny podzemní vody v provedených vrtech (tj. v prostoru výstavby) i v domovních studnách potenciálně ovlivnitelných budoucí stavbou, a to před zahájením stavby, v průběhu stavby a po realizaci stavby s tím, že v případě podání průkazu negativního ovlivnění individuálních zdrojů podzemní vody v důsledku stavby budou přijata odpovídající kompenzační opatření*
- *v rámci monitoringu vybraných individuálních zdrojů podzemních vod bude upřesněn i rozsah kvalitativních parametrů podzemních vod před zahájením stavby a po jejím zprovoznění, jakož i doporučený časový rozsah prováděného monitoringu*
- *výsledky kvantitativního a kvalitativního dlouhodobého monitoringu podzemní vody budou vyhodnoceny po jednom roce sledování v samostatné zprávě, která bude potvrzovat závěry provedených průzkumů a z nich vyplývajících návrhů technického řešení směřujícího k minimalizaci vlivů na proudění podzemních vod*

6) v rámci dokumentace pro územní řízení bude zpracován podrobný geotechnický průzkum, který:

- *potvrdí na základě provedených průzkumů a vsakovacích zkoušek, že veškeré vznikající dešťové vody lze zasakovat*
  - *pokud na základě provedeného průzkumu bude potvrzeno, že veškeré dešťové vody lze v zájmovém území zasakovat, potom budou navrženy objemově (na základě doložené bilance vznikajících dešťových vod z konečných zpevněných ploch) odpovídající retenční vsakovací objekty, které budou vybaveny dešťovou usazovací nádrží s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem, takže bude zajištěna ochrana jak proti znečištění běžným provozem, tak ochrana při případných haváriích*
  - *část vsakovacích objektů realizovat formou vsakovacích tůní přírodního charakteru v rámci vegetačních úprav umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru*
  - *veškeré vodohospodářské objekty musí být řešeny tak, aby se nemohly stát pastí pro drobné živočichy; jedna stěna musí být zdrsněna a mít maximální sklon 1:2*
- *pokud bude výsledkem provedeného průzkumu závěr, že horninové podloží v daném místě nemá dostatečnou vsakovací schopnost, pak je nezbytné projektově doložit kombinování vsakování s odtokem*
  - *v případě varianty, že část dešťových vod bude nezbytné odstraňovat odtokem, potom jednoznačně specifikovat objem přívalových srážek*
  - *bude doložen takový objem retenčních opatření, která vyloučí ovlivnění odtokových poměrů v zájmovém území především při extrémních dešťových srážkách (pro různé zatěžovací stavy/srážkové epizody); velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající doporučenému specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011*
  - *v případě, že dešťové vody nebude možné zasakovat, v rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat výpočet vlivu chemických rozmrazovacích látek v odtoku z tělesa komunikace na recipientní vodoteč dle TP 83 Odvodnění pozemních komunikací pro posouzení s limitními hodnotami NV č. 401/2015 se zohledněním přesných údajů o množství aplikované - chemické rozmrazovací látky; výpočet musí jednoznačně dokladovat plnění limitních hodnot chloridů dle NV č.401/2015*
  - *koncepti odvodnění do vodního toku projednat se správcem dotčeného vodního toku a s příslušným vodoprávním úřadem, a to včetně požadovaného rozsahu monitoringu odváděných dešťových vod*

7) součástí dokumentace pro stavební povolení budou odsouhlasené provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení, odsouhlasené příslušným speciálním stavebním úřadem odboru dopravy po konzultaci s příslušným orgánem vodního hospodářství, včetně odsouhlaseného rozsahu kvalitativního a kvantitativního monitoringu vypouštěných odpadních vod

8) součástí dokumentace pro územní řízení a stavební povolení bude Předběžný průzkum kontaminace (GTS geotechnika s.r.o., prosinec 2019), který bude dále doplněn nebo aktualizován zejména z následujících hledisek:

- *s ohledem na předběžný průzkum kontaminace bude vypracován plán sanačního řešení z hlediska podrobného průzkumu kontaminace horninového prostředí v prostoru trasy plánované silniční propojky v okolí prostoru zájmového území kolem vrtu KBL-10 v severozápadní části zájmového území, a to včetně ověření koncentrace uhlovodíků C<sub>10</sub>– C<sub>40</sub>*
- *s odtěženou kontaminovanou zemínou bude nakládáno v souladu s legislativou v odpadovém hospodářství*
- *bude stanoven postup pro opakované odběry k ověření koncentrace uhlovodíků C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub> v podzemní vodě vrtu KBL-10, včetně ověření přítomnosti ropných látek na hladině podzemní vody*

- 9) **v rámci dokumentace pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:**
- bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky
  - výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újme způsobené kácením dřevin dále navýšené o počty dřevin stanovených jako kompenzační opatření ve vztahu k bilanci emisí benzo(a)pyrenu
  - bude konzultován s pracovníky biologické ochrany letiště v souvislosti s bezpečností leteckého provozu ve vztahu k vyloučení takových sadových úprav, které by umožňovaly vytváření nových hnízdních a potravních možností
  - bude obsahovat proporčně větší zastoupení ploch střední a vysoké zeleně
  - pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin, které budou současně odolné přípravkům pro zemní údržbu komunikace
  - navržená výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro)
  - bude prověřena vhodnost přesazení některých perspektivních dřevin, zejména č. 61-64 *Tilia cordata*'Greenspire'
  - bude preferováno použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění
- 10) **v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu; studie bude vycházet z detailního zaměření trasy, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a která:**
- bude dokladovat maximální možné začlenění plánované stavby do okolní krajiny a jejího krajinného rázu včetně zohlednění navrhovaných sadových úprav
  - bude obsahovat vizualizace a zákresy předmětné stavby v exponovaných lokalitách
  - bude obsahovat koordinační situaci hodnocených vizualizací a zákresů včetně ideových řezů
- 11) **v rámci každé žádosti o stanovisko pro navazující řízení dle §9a odstavce 6 zákona bude k zákonem stanoveným podkladům rovněž Magistrátu hl. m. Prahy doloženo plnění podmínek tohoto závazného stanoviska**

## **II. Podmínky pro fázi výstavby**

- 12) **investor stavby zajistí, že po celou dobu přípravy a výstavby bude zajištěn kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy**
- 13) **investor stavby zajistí, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizace stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby, vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu; obdobně po ukončení stavebních prací budou vyhodnoceny případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby; následně budou provedeny příslušné opravy nebo přijata odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora; vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření**
- 14) **pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší bude zhotovitel stavby povinen respektovat:**
- staveništní komunikace budou pravidelně čištěny, skrápěny nebo budou používány aktivní látky k potlačení prašnosti
  - používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky
  - po dobu stavby je nutné dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

- *po dobu stavby je nutné redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniky na minimum*
  - *v případě sucha bude zajištěno skrápění staveništních ploch*
  - *v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště*
  - *k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, nebo větrném počasí, je nezbytné průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě a také předpovědi vývoje těchto údajů; údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly*
  - *minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi; dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfukávání jemných částic do okolí*
  - *umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál*
- 15) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby bude zhotovitel stavby povinen respektovat:*
- *při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a budou konkretizována případná protihluková opatření*
  - *celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu*
  - *veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností*
  - *staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace)*
  - *pro splnění hygienického limitu pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu bude stanovena maximální intenzita staveništní dopravy na pozemních komunikacích v počtu 18 TNA za 1 hodinu v jednom směru v denní době*
  - *všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů budou prováděny pouze v denní době, a to od 07.00 až 21.00 hodin*
  - *v rámci výstavby budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností; budou kombinovány hlučově náročné práce s pracemi o nízké hlučností, bude zkrácen provoz výrazných hlučových zdrojů v jednom dni – práce budou rozděleny do více dnů po menších časových úsecích*
  - *pro stacionární zdroje hluku používané v blízkosti hlučově chráněné zástavby důsledně používat mobilní protihlukové clony, popř. stabilní stavební technologie vybavit akustickým krytem (či zástěnou), popř. ve směru k nejbližším objektům k bydlení realizovat plné oplocení staveniště; výška plného oplocení, resp. stěny bude stanovena na základě poskytnutých podkladů ZOV a výpočtů provedených v rámci dokumentace pro stavební povolení*
  - *se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území*
  - *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*
- 16) *po výběru zhotovitele stavby bude pro výstavbu vypracována akustická studie, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*
- 17) *působení vibrací v období výstavby (vibrace z těžké dopravy v okolí tras dopravní obsluhy stavby) bude vyhodnoceno v rámci zásad organizace výstavby, kde budou podle potřeby stanovena i příslušná opatření (vyhotovení geotechnických pasportů potencionálně dotčených staveb, respektive opravy vzniklých poruch)*
- 18) *pro stavbu budou vypracovány zásady organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody budou obsahovat následující požadavky, které bude zhotovitel stavby povinen respektovat:*
- *bude specifikován způsob odvodnění zařízení staveniště ve vztahu k eliminaci úniků nepolárních extrahovatelných látek (NEL) a mechanických usazenin*
  - *na plochách zařízení staveniště bude vyloučeno skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod*
  - *všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek*
  - *v náplních hydraulických systémů použitých zařízení budou biologicky rozložitelné oleje*
  - *v rámci stavby používat dostatečné množství chemických WC*

- 19) *před zahájením stavební činnosti bude nutno zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích; zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny*
- 20) *v průběhu výstavby zajistit na dotčených plochách monitoring výskytu nepůvodních a invazních druhů rostlin; v případě jejich výskytu tyto ihned likvidovat*
- 21) *v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochrannásky významných druhů živočichů; dále budou respektovány následující požadavky:*
- *výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou*
  - *kácení dřevin bude provedeno pouze v období mimo rozmnožování a hibernaci netopýrů, tzn. od 1. září do 15. listopadu, případně též ve druhé polovině března; skácené stromy budou ponechány na místě aspoň do druhého dne v klidu, aby měli netopýři možnost dutinu samovolně opustit*
  - *bezprostředně před demolicí provést kontrolu objektu biologické ochrany letiště zejména na výskyt netopýrů*
- 22) *investor záměru bude povinen po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami závazného stanoviska)*
- 23) *vhodné náhradní lokality pro případné transfery zvláště chráněných druhů budou dle aktuálních podmínek doporučeny ekologickým dozorem s tím, že náhradní lokality musí biotopově odpovídat nárokům transferovaného druhu a neměla by být příliš vzdálená od místa odchyty*

### **III. Podmínky pro fázi provozu**

- 24) *v průběhu zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu; volba bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb bude konzultována s orgánem ochrany veřejného zdraví*
- 25) *k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby bude předložen protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu*
- 26) *investor smluvně zaváže dodavatele sadových úprav stavby k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let; v uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě; v rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti; případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace)*

## II. ODŮVODNĚNÍ

### 1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

- V únoru 2021 obdržel OCP MHMP Oznámení záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ zpracované podle přílohy č. 3 k zákonu.
- Protože Oznámení splňovalo formální náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, příslušný úřad dne 09. 03. 2021 zahájil zjišťovací řízení. Informace o Oznámení byla zveřejněna způsoby podle § 16 zákona. Elektronická podoba Oznámení byla zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem PHA1119. Současně zaslal příslušný úřad žádost o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům (spolu s kopií Oznámení) a dotčeným orgánům.
- Závěr zjišťovacího řízení byl zveřejněn dne 09. 06. 2021 s tím, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto podléhá posouzení podle zákona
- Dopisem ze dne 12. 04. 2022 Magistrát hlavního města Prahy rozeslal dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úředních deskách dotčených krajů.
- Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl pověřen RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona. Dokumentace byla zpracovateli posudku doručena dne 20. 06. 2022.
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 9 vyjádření (6 vyjádření dotčených orgánů, 2 vyjádření dotčených územně samosprávných celků a 1 vyjádření veřejnosti.
- V souladu s §17 odst. (1) příslušný úřad nenařídil veřejné projednání záměru, protože neobdržel odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci.
- Posudek byl příslušnému úřadu odevzdán dne 25.8.2022

Vydání souhlasného závazného stanoviska vychází ze závěrů hodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území a závěrů hodnocení vlivů záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí významné nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska.

Vnější projevy záměru lze hodnotit jako lokální, nepřesahující bezprostřední okolí místa plánované realizace záměru. Podkladem pro dokumentaci EIA byly také odborné studie, které neprokázaly významný vliv záměru na životní prostředí – avšak s ohledem na obdržená vyjádření jsou v návrhu závazného stanoviska upraveny a aktualizovány některé podmínky. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr lze realizovat v předloženém řešení a rozsahu – avšak za předpokladu, že nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k

minimalizaci, eliminaci či kompenzací potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

### **Odůvodnění stanovení uvedených podmínek**

Podmínka č.1) vyplývá z obdrženého vyjádření Hl. m. Prahy a zohledňuje připravovanou modernizaci a zdvoukolejnění železniční trati Praha – Turnov.

Podmínka č.2) vyplývá z dokumentace EIA a zejména z vyjádření MČ Praha 19; podmínka směřuje k zachování průchodnosti v území jak pro cyklisty, tak i pro pěší.

Podmínka č.3) je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k upřesnění vlivů na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru a případnému upřesnění kompenzačních opatření z hlediska výsadby zeleně.

Podmínka č.4) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti; podmínka tak dokladuje, že budou plněny hygienické limity hluku pro hodnocený záměr.

Podmínka č.5) vychází z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní vody.

Podmínky č.6) a č.7) vycházejí z dokumentace EIA, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody.

Podmínka č.8) vychází z dokumentace EIA, je modifikována zpracovatelem posudku a směřuje k realizaci odstranění ekologické zátěže v prostoru stavby.

Podmínka č.9) vychází z dokumentace EIA a z obdržených vyjádření a směřuje k zajištění reálných předpokladů pro realizaci sadových úprav v požadovaném rozsahu a kvalitě.

Podmínka č.10) je formulována zpracovatelem posudku a dále vyplývá z obdržených vyjádření a směřuje k minimalizaci vlivů na krajinný ráz.

Podmínka č.11) je formulována zpracovatelem posudku a zabezpečuje realizaci záměru v podobě předložené do procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínka č.12) je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených stavbou (zejména z hlediska hlukové zátěže) a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací.

Podmínka č.13) je formulována zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek.

Podmínka č.14) vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů na ovzduší v etapě výstavby. Při respektování výše uvedené podmínky vzhledem k dočasnosti etapy výstavby by nemělo být potřebné vyhodnocovat etapu výstavby s využitím rozptylové studie.

Podmínka č.15) vychází z dokumentace a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby.

Podmínka č.16) je stanovena zpracovatelem posudku a je stanovena za účelem vyhodnocení vlivů hluku v etapě výstavby po výběru zhotovitele stavby a po upřesnění použití navrhovaných stavebních mechanismů.

Podmínka č.17) vychází z obdržených vyjádření; podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů vibrací v etapě výstavby.

Podmínka č.18) je formulována zpracovatelem posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na podzemní a povrchové vody v etapě výstavby.

Podmínka č.19) je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k ochraně dřevin, které by mohly být v kontaktu se stavbou, avšak nebude nutné jejich kácení.

Podmínka č.20) vyplývá z dokumentace EIA a směřuje k minimalizaci rizika šíření invazních druhů jako prevence možného následného rozšíření druhu v řešeném území v etapě výstavby a po dokončení stavby.

Podmínka č.21) vyplývá z dokumentace EIA a je modifikována zpracovatelem posudku; podmínka reaguje na prolongaci období od stanovení požadavků v procesu EIA do reálného zahájení stavby, kdy je účelné včas ověřit aktuální výsledky výskytu ochranných významných druhů a upřesnit požadavky na realizaci záměru podle aktuální situace v dotčeném území.

Podmínky č.22) a č.23) vyplývají z dokumentace EIA a směřují k minimalizaci případných vlivů na faunu v etapě výstavby.

Podmínky č.24) a č.25) vyplývají z dokumentace EIA, jsou modifikovány zpracovatelem posudku a směřují k aktualizaci navrhovaných protihlukových opatření a k ověření jejich funkčnosti; podmínka tak dokladuje, že budou plněny hygienické limity hluku pro hodnocený záměr.

Podmínka č.26) je stanovena zpracovatelem posudku a směřuje k udržitelnosti realizovaných sadových úprav a zachování plnění funkčnosti realizovaných sadových úprav.

## **2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti**

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Na základě dokumentace, obdržených vyjádření uplatněných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou platnými právními předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat - lze vydat souhlasné závazné stanovisko. Konkrétní informace o záměru popsáné v podkladech předložených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovaných autorizovanými osobami v této oblasti vyhodnocují vlivy záměru jako málo významné. V rámci hodnocení byl vyloučen vliv na Evropsky významné lokality v rámci NATURA 2000.

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví lze vyvodit závěr, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě jsou akceptovatelné. Z celkového posouzení odhadu rizik hluku pro variantu V1 povrchová a variantu V2 zahloubená nevyplývají v porovnání se stávající akustickou situací jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z nich.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

### **Vlivy na ovzduší a klima**

Z dokumentace vyplývá, že realizace posuzované komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská se pozitivně projeví poklesem hodnot imisních příspěvků z dopravy u obytné zástavby umístěné podél ulice Hornopočernické, Mladoboleslavské, Trabantské a Budovatelské. Nárůst imisních příspěvků v důsledku realizace posuzované komunikace je naopak očekáván u obytné zástavby umístěné nejbližší k této komunikaci. Jedná se o obytnou zástavbu v Kbelích na ulici Úlibická, na přilehlé jižní části ulice Hornopočernické. Další navýšení lze očekávat u obytné zástavby umístěné na severním okraji Kyjí – Hutí (ulice Farkašova), toto navýšení však připadá na vrub očekávaného navýšení intenzit dopravy na budoucí komunikaci Ocelkova, na které se předpokládá v důsledku realizace posuzované stavby č. 7552 mírné navýšení intenzit dopravy oproti variantě nulové.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší pro etapu výstavby a provozu formulovaných v podmínkách závazného stanoviska pro doporučenou Variantu 1.

### **Vlivy na hlukovou situaci a případné další fyzikální a biologické charakteristiky**

Z výsledků posouzení je patrné, že Varianta V1 povrchová i varianta V2 zahloubená jsou si z hlediska hluku rovny. Hygienický limit pro hluk z provozu nové komunikace stavba je splněn v obou variantách provedení (povrchová i zahloubená). Samotný záměr splňuje hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích I.a II. třídy i hygienický limit pro hluk z pozemních komunikací III. třídy. Celková situace v lokalitě vlivem záměru zůstane prakticky totožná

Se závěry studie na úrovni stávajícího dostupného technického řešení záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se zpracovatel posudku ztotožňuje při respektování podmínek závazného stanoviska, které vyplývají z rozboru akustické situace v příslušné kapitole posudku a z obdržných vyjádření k záměru.

### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Navržená stavba komunikace vyvolá změnu rychlosti odtoku dešťových vod z navržené komunikace. V zimním období dojde k mírnému navýšení koncentrace chloridů ve Vnořském potoce. Nejedná se o významný vliv. Záměr je v souladu s Rámcovou směrnicí o vodách.

K ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby pravděpodobně dojde pouze v průběhu vlastní výstavby, kdy bude nutné snižovat hladinu podzemní vody. V případě vybudování technických opatření (šterková propojovací žebra) považujeme vliv dokončené stavby na hydrogeologické poměry v zájmovém území



za minimální. Příp. dlouhodobé snížení hladiny podzemní vody v domovních studních, v prostoru obytné zástavby Kbel, je nutné prověřit výpočtovým modelem v další fázi projektové dokumentace a před zahájením stavebních prací provést pasportizaci studní pasportizaci okolních studní.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na povrchové a podzemní vody za předpokladu formulování podmínek stanoviska k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na povrchové a podzemní vody pro doporučenou Variantu 1, jejíž vlivy jsou významně menší v porovnání s Variantou 2.

### **Vlivy na půdu**

Realizací záměru dojde k ovlivnění půdy v současné době vedené v ZPF. Realizací záměru nedojde k trvalému záboru PUPFL.

Je skutečností, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky na ZPF. Vliv na ZPF lze označit za významný. V uvedeném případě se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle §17 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řešení odnětí pozemku ze ZPF se řídí příslušným složkovým zákonem, podle kterého bude oznamovatel postupovat, a to bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu.

### **Vlivy na přírodní zdroje**

Dokumentace konstatuje, že v dotčeném území se nenachází žádný dobývací prostor, chráněné ložiskové území, ložisko a prognózní zdroj ani žádné průzkumné území. Vliv tedy nenastává.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na horninové prostředí a přírodní zdroje.

### **Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy, EVL)**

Realizace záměru nebude mít na druhovou rozmanitost květeny žádný relevantní vliv. Realizací záměru nedojde k výraznější změně v širším území zastoupených typů stanovišť, biotopů, nedojde k podstatnější změně povahy a intenzity využití krajiny. Vyšší pestrost stanovišť zůstane zachována, nemůže tedy dojít ke změně charakteru a rozmanitosti fauny obratlovců. Řešené území nemá potenciál hostit vzácnější ani ohrožené druhy bezobratlých živočichů. Z druhů uvedených ve vyhlášce č. 395/1992Sb. byl pozorován pouze zlatohlávek tmavý. I při respektování všech navržených doporučení však bude (nebo může být) realizace záměru spojena se zásahy odporujícími ochraně některých ZCHD, předpokládá se negativní ovlivnění v případě koroptve polní a slavíka obecného, nelze bezpečně vyloučit negativní ovlivnění v případě slepýše křehkého, zlatohlávka tmavého. Zda bude nutné tento střet řešit výjimkou z ochrany těchto živočichů je na rozhodnutí příslušného OOP. Obě zvažované varianty záměru (varianty 1 a 2) jsou z hlediska dopadů na faunu a flóru rovnocenné.

Vliv na lokality soustavy NATURA 2000 byly vyloučeny.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na biologickou rozmanitost za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska, které vedou především k minimalizaci vlivů na faunu.

## **Vlivy na krajinu a její ekologické funkce**

Významné negativní ovlivnění složek krajinného rázu v souvislosti s navrhovanou propojovací komunikací Mladoboleslavská - Budovatelská nenastane. Charakter městské části zůstane i po realizaci záměru zachován. V prostoru vlastní zástavby Kbel, Satalic a Kyjí lze očekávat pozitivní vliv na harmonické měřítko a vztahy v krajině, neboť dopravní zátěž bude vytěsněna z centra městské části. Realizace záměru nebude mít významný vliv na krajinu ani krajinný ráz.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování podmínky formulované v závazném stanovisku pro doporučenou Variantu 1.

## **Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Záměrem nebudou nepříznivě ovlivněny archeologické, kulturní nebo architektonické památky. Hmotný majetek bude dotčen v případě demolice zařízení letecké základny Kbely (jedná se o voliéry dravců a čerpací stanici PHM), přeložek inženýrských sítí a v příp. zpevněných ploch a komunikací vyskytujících se v zájmovém území.

S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje za předpokladu respektování podmínky závazného stanoviska týkající se staré ekologické zátěže.

## **Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující státní hranice**

Záměr svým vlivem nepřesáhne hranice České republiky, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

## **3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro územní řízení. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

## **4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty, které se liší délkou zářezu. V podstatě se jedná o rozdílné stoupání poté, co komunikace opustí tunel:

- povrchová – varianta 1 – kombinuje povrchové vedení komunikace a tunel
- zahloubená – varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená, zbytek je stejný jako ve variantě 1.

Situační a šířkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská - Mladoboleslavská je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunelu

tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunelu v zářezu až do km cca 1,9, což má za následek přerušení odvodňovací stoky letiště. Princip odvodnění obou variant je obdobný. V obou uvažovaných variantách trasy je vždy cca 420 m dlouhý úsek komunikace zahloubený pod hladinu podzemní vody. V místech, kde bude stavba zasahovat pod hladinu podzemní vody, budou opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů. Jedná se např. o štěrková propojovací žebra, která budou pod konstrukcí stavby tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby

Změna nivelety varianty 1 – povrchové, tvoří samu podstatu varianty 2 – zahloubené. Požadavek na zahloubení nivelety znamená technicky náročné úpravy projektu, řešitelné jen za cenu komplikovaných řešení odvodnění, zvýšení objemu zemin vytěžených ze zářezu, nezbytné rozšíření profilu komunikace a značné zvýšení ceny stavby. Některé prvky řešení (např. shybka na odvodňovací stoce dešťové kanalizace z letiště) jsou na hraně přijatelnosti.

Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je možné k realizaci dle posuzované dokumentace doporučit obě varianty, protože jsou srovnatelné a provedené studie nezaznamenaly mezi těmito variantami významný rozdíl. Zpracovateli dokumentace se jeví jako výhodnější varianta 1 z hlediska méně komplikovaných řešení v oblasti odvodnění vozovky a z toho důvodu, že nedojde k narušení centrální dešťové stoky z letiště, jakož také i vzhledem k menšímu ovlivnění podzemní vody a menšímu rozsahu výkopových prací.

S uvedeným hodnocením se zpracovatel posudku ztotožňuje a v návrhu závazného stanoviska doporučuje nadále sledovat Variantu 1.

## 5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo v zákonné lhůtě doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, OOP celkem 9 vyjádření (6 vyjádření dotčených správních orgánů, 2 vyjádření dotčených územně samosprávních celků a 1 vyjádření veřejnosti).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA ([www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia)) pod kódem záměru PHA1119. Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

## 6. Okruh dotčených územních samosprávních celků

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	Hlavní město Praha
městská část:	Praha 19, Praha 14, Praha - Satalice

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

**Datum zpracování posudku:** 25. 08. 2022

**Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:**

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

ECO-ENVI-CONSULT

Sídlo:

Sladkovského 111

506 01 Jičín

IČ: 42921082

DIČ: CZ6002271825

tel.: 603483099

e-mail: tom.bajer@centrum.cz

Provozovna:

Šafaříkova 436

533 51 Pardubice

**Podpis zpracovatele posudku:**

**Autorizace ke zpracování posudku:**

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

V Praze dne 26. července 2021  
Č. j.: MZP/2021/710/3906

Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 10. 8. 2021  
Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
dne 10. 8. 2021 podpis *Fela*

## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo životního prostředí jako orgán státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí příslušný k rozhodování ve věci podle ustanovení § 21 písm. i) 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, vyhovuje podle ustanovení § 19 odst. 7 tohoto zákona žádosti pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc., datum narození: 27. 2. 1960, bydliště Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice (dále jen „žadatel“) ze dne 1. 7. 2021 a

### prodlužuje autorizaci ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení

udělenou osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“) a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání posudku (dále jen „vyhláška č. 499/1992 Sb.“) a prodlouženou rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, na dobu 5 let podle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

Autorizace se v souladu s § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. prodlužuje na dobu dalších 5 let, tj. do 31. 12. 2026.

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

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





## Odůvodnění

Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 8. 7. 2021 žádost ze dne 1. 7. 2021 o prodloužení autorizace pana RNDr. Tomáše Bajera, CSc. udělené osvědčením Ministerstva životního prostředí č. j.: 2719/4343/OEP/92/93 ze dne 28. 1. 1993 podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb. Dne 1. 1. 2002 nabyt účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., který zavedl 5letou lhůtu platnosti udělovaných autorizací. V § 24 (přechodné ustanovení) zákona č. 100/2001 Sb. se stanoví, že osoby s osvědčením odborné způsobilosti podle zákona č. 244/1992 Sb. a vyhlášky č. 499/1992 Sb., ve znění účinném do 31. 12. 2001, se považují (ex lege) za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Pro žadatele tak tato lhůta začala plynout vstupem zákona č. 100/2001 Sb. v účinnost, to je dnem 1. 1. 2002. Následně byla platnost autorizace žadatele v souladu s ustanovením § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. opakovaně prodloužována - naposledy rozhodnutím o prodloužení autorizace č. j.: 52153/ENV/15 ze dne 24. 8. 2015, platným do 31. 12. 2021. Žadatel požádal o prodloužení autorizace a splnil podmínky pro prodloužení autorizace v souladu s § 19 odst. 3, odst. 4 a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.

Bezúhonnost byla doložena výpisem z rejstříku trestů (datum vydání – 22. 7. 2021). Svěprávnost byla doložena čestným prohlášením žadatele. Odborná způsobilost byla prokázána doložením dokladu o vykonané zkoušce odborné způsobilosti (osvědčení č. j.: MZP/2021/710/1551 ze dne 26. 5. 2021). Zkouška odborné způsobilosti pro účely prodloužení autorizace byla vykonána dne 26. 5. 2021, a byl tedy splněn požadavek zákona č. 100/2001 Sb., aby byla zkouška vykonána nejdříve 2 roky před podáním žádosti o prodloužení autorizace a nejpozději v den podání žádosti o prodloužení autorizace. Ukončené vysokoškolské vzdělání alespoň magisterského studijního programu se zaměřením na přírodní a technické vědy (diplom a vysvědčení o státní závěrečné zkoušce) a praxe v oboru v délce nejméně 3 let byla doložena při udělování autorizace. Žádost o prodloužení autorizace byla podána dne 2. 7. 2021, a byl tedy splněn požadavek § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., podle kterého lze tuto žádost podat nejdříve 6 měsíců před uplynutím doby, na kterou byla autorizace udělena, a nejpozději v den uplynutí doby, na kterou byla autorizace udělena (žádost bylo možné podat nejdříve 1. 7. 2021 a nejpozději 31. 12. 2021).

Vzhledem k tomu, že předložená žádost obsahuje všechny zákonem požadované náležitosti a jsou splněny všechny zákonné podmínky pro prodloužení autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení, rozhodlo Ministerstvo životního prostředí tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

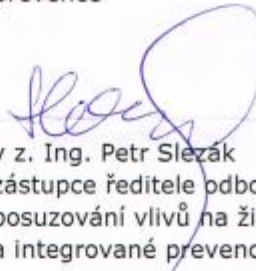
Řízení o vydání tohoto rozhodnutí podléhá ve smyslu zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, správnímu poplatku ve výši 50 Kč (položka 22 písm. f) sazebníku). Poplatek byl uhrazen formou kolkové známky.

### Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad ministrovi životního prostředí, podle § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.



Mgr. Evžen Doležal  
ředitel odboru posuzování vlivů na  
životní prostředí a integrované  
prevence

  
v z. Ing. Petr Slezák  
zástupce ředitele odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

### Rozdělovník

Obdrží do vlastních rukou:

**RNDr. Tomáš Bajer, CSc.**

Šafaříkova 436  
533 51 Pardubice

Stejnopis obdrží na vědomí po nabytí právní moci:

### Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

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

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

# **Příloha 1**

## **Vyjádření k dokumentaci**



1)



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Odbor ochrany prostředí  
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí



Magistrát hlavního města Prahy  
odbor ochrany prostředí  
oddělení posuzování vlivů  
na životní prostředí  
- zde -

Váš dopis zn./ze dne:  
MHMP 628856/2022/12.04.2022  
Č. j.:  
MHMP 823510/2022  
Sp. zn.:  
S-MHMP 283532/2021

Vyřizuje/tel.:  
Ing. Tomáš Novotný  
236 004 278  
Počet listů/příloh: 3/0  
Datum:  
10.05.2022

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

#### Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská

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

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

Ing. Radka Peřínová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.perimova@praha.eu  
Bez připomínek.

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

Ing. Radka Peřínová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.perimova@praha.eu  
Bez připomínek, záměrem nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa, ani pozemky v ochranném pásmu lesa.

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

RNDr. Kateřina Šimonová, tel.: 236 004 220, e-mail: k.simonova@praha.eu  
Předmětem záměru je stavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikace Budovatelská a Mladoboleslavská v k. ú. Kbely, Kyje, Satalice. Komunikace o celkové délce

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1  
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157  
E-mail: [posta@praha.eu](mailto:posta@praha.eu), ID DS: 48ia97h

1/6

Elektronický podpis - 10.5.2022  
Certifikát autora podpisu :  
Jméno : Ing. Jan Chudírný  
Vydal : ACARDIA, s.r.o. - Issuing Certifica  
Platnost do : 30.3.2033 13:34:15-000 +01:00

2,186 km prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely a navazuje na Vysočanskou radiálu. Křížení s přístávací dráhou je řešeno tunelem. Záměr je řešen ve dvou variantách. Varianta 1 je vedena převážně po povrchu s tunelovým úsekem pod přístávací dráhou, varianta 2 je z větší části zahloubená s tunelovým úsekem shodným s variantou 1.

Odpady jsou popsány v kap. B.III.3. Odpady. V průběhu výstavby budou vznikat odpady typické pro stavební činnost tohoto druhu a rozsahu, zejména obaly a stavební odpady. Zemní práce pro výstavbu se budou převážně sestávat z drobných výkopů a odkopávek z komunikací. V rámci této stavby nejsou požadavky na související asanace, demolice. Při provozu budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě silnice, a to především při těchto činnostech: úklid vozovek, zimní údržba, sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů, seřezávání dřevín, čištění stok a dešťových vpustí, drobné úpravy vozovky a svalů silnice, odstraňování následků havárií, apod. Při údržbě zeleně podél komunikace za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad 20 02 01. Bude s ním nakládáno jako s odpadem vzniklým ve fázi výstavby. Množství odpadní zeleně závisí na podmínkách daného úseku komunikace. Podle zkušeností z podobných staveb je možné počítat přibližně s 0,2 t/km/rok odpadu zeleně. Odpad z čištění komunikace po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Znečištění bude odstraňováno pomocí zametacích vozů či specializovaných pracovníků. Odpad bude odstraňován na skládce.

S veškerými odpady, které během stavby vzniknou, bude nakládáno ve smyslu ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v aktuálním znění, prováděného vyhláškou č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), v platném znění, a vyhláškou č. 273/2021, o podrobnostech nakládání s odpady.

K předložené dokumentaci, resp. k vlastnímu záměru nemáme žádné připomínky.

#### *4. Z hlediska ochrany ovzduší:*

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

Předmětem posuzovaného záměru je nové komunikační propojení ul. Mladoboleslavské a Vysočanské radiály v Praze – Kbely, umožňující rychlé připojení přilehlých území Kbel a Satalic na kapacitní komunikace celoměstského významu (Vysočanská radiála) i odvedení průjezdné dopravy mimo obydlené území uvedených obcí. Navrhována je sběrná dvoupruhová komunikace v délce 2,186 km navazující v místě MÚK s Budovatelskou ulicí na Vysočanskou radiálu, obcházející ze severu letiště Kbely a napojující se na ul. Mladoboleslavskou.

Návrh prezentovaný v dokumentaci je v základních parametrech podstatných z hlediska zájmů ochrany ovzduší shodný s návrhem prezentovaným v rámci zjišťovacího řízení (2 varianty řešení – Varianta č. 1 – povrchová + tunel pod přístávací dráhou letiště Kbely, protihluková opatření v celkové délce 640 m, Varianta č. 2 – větší část trasy zahloubená + tunel pod přístávací dráhou letiště Kbely, protihluková opatření v celkové délce 464 m, dopravní zátěž záměru ve výhledu k časovému horizontu naplnění Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn) v objemu 9 700 všech vozidel/24 hodin, z toho 580 nákladních vozidel). Očekávané dokončení záměru – rok 2026 (původně 2024).

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umísťován do lokality na okraji Prahy, imisně spíše méně zatížené, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů koncentrací sledovaných znečišťujících látek, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2016-2020), dosahují v širším okolí záměru průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>)

hodnot 17,1-19,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , polétavého prachu frakce  $\text{PM}_{10}$  hodnot 20,8-21,7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,  $\text{PM}_{2,5}$  hodnot 15,4-16,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , benzenu hodnoty 1,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnot 0,8-1  $\text{ng}/\text{m}^3$ . U průměrných 24hodinových imisních koncentrací  $\text{PM}_{10}$  36. nejvyšší hodnoty dosahují 36,7-38,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (čtverce č. 467554, 468554, 467555, 468555, 469554). 19. maximální hodinové koncentrace  $\text{NO}_2$  v řešeném území dle modelových výpočtů ATEM (aktualizace 2018) činí 61-77  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí charakterizované podlimitními koncentracemi sledovaných znečišťujících látek, resp. koncentracemi dosahujícími úrovně imisního limitu (pouze benzo(a)pyren).

Posouzení vlivu záměru na kvalitu ovzduší bylo v předložené dokumentaci provedeno na základě modelových výpočtů aktualizované rozptylové studie – vypracovala RNDr. Marcela Zambojová v září 2021 (RS). S ohledem na výše citované (záměr nedoznal z hlediska základních parametrů žádných podstatných změn), jsou i závěry RS obdobné, jako závěry RS prezentované v rámci zjišťovacího řízení. Na základě modelových výpočtů RS lze tedy konstatovat, že předpokládané změny intenzit automobilové dopravy v řešené lokalitě na stávající i výhledové silniční síti ve výhledovém roce ÚPn s realizací i bez realizace stavby č. 7552 Budovatelská – Mladoboleslavská nezpůsobí překročení platných imisních limitů pro průměrné roční i krátkodobé maximální koncentrace oxidu dusičitého, suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  i  $\text{PM}_{2,5}$  a benzenu. U B(a)P lze s ohledem na stávající imisní koncentrace tohoto polutantu v části řešeného území (východní část) dosahující limitní hodnoty očekávat vlivem provozu záměru velmi mírné překročení imisního limitu. Proto jsou v rámci záměru navržena opatření k zachování alespoň stávající úrovně imisních koncentrací B(a)P. Jedná se o výsadbu zeleně v počtu 102 ks stromů s průměrným objemem koruny 3  $\text{m}^3$  nad rámec náhrad zeleně za kácení. K období realizace stavby je v textu RS konstatováno, že ve fázi výstavby lze očekávat v blízkém okolí záměru zvýšení především krátkodobých koncentrací sledovaných znečišťujících látek. Bude se však jednat o časově omezené období, v němž lze vliv negativních důsledků výstavby záměru významně snížit důslednou aplikací technickoorganizačních opatření. Návrh opatření je pak uveden v kap. D.4. dokumentace záměru a v kapitole B.I.6.

Ve vyjádření k oznámení záměru (zjišťovací řízení) zdejší orgán ochrany ovzduší prezentoval menší výhradu k posouzení vlivu záměru na ovzduší, tj. absenci posouzení vlivu provozu záměru na ovzduší v časovém horizontu bližším než je období naplnění ÚPn (např. období zprovoznění záměru). Absenci uvedeného posouzení však nepovažoval za důvod pro projednání v dalších fázích řízení EIA. Jelikož citované posouzení, případně alespoň komentář k této problematice, dokumentace záměru neobsahuje, nezbyvá než konstatovat, že zdejší orgán ochrany ovzduší by takové hodnocení považoval pro lepší objasnění vlivu provozu záměru na ovzduší za vhodné.

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

Ing. Radka Peřinová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.perinova@praha.eu

Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy byla předložena dokumentace k záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“, zpracovaná společností JK envi s.r.o. v březnu 2022. Součástí dokumentace je i aktualizovaný biologický průzkum, zpracovaný Ing. et Ing. Pavlem C. Jarošem, Ph.D. v srpnu 2021. Původní průzkum byl zpracovaný ve stupni oznámení záměru v červnu 2020. Aktualizovaný průzkum potvrdil dlouhodobý výskyt koroptve pohní (*Perdix perdix*), slavíka obecného (*Erithacus megarhynchos*), čmeláka skalního (*Bombus lapidarius*), čmeláka zahradního (*Bombus hortensis*), čmeláka rolního (*Bombus*



*pascuorum*), čmeláka zemního (*Bombus terrestris*), mravence otročičího (*Formica fusca*), mravence stepního (*Formica cunicularia*) a zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta*).

Záměr je předkládán ve dvou variantách: povrchová – tato varianta je povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunele a zahloubená – tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunele. Z důvodu téměř shodného půdorysu obou variant stavby (jen s menšími rozdíly v nepodstatných úsecích stavby) lze predikovat shodné účinky na faunu a flóru u obou variant záměru.

Bez ohledu na zvolenou variantu je zapotřebí požádat o vydání rozhodnutí o výjimce ze zakázů u zvláště chráněných druhů živočichů. K žádosti o vydání výjimky doporučujeme doplnit vyhodnocení přímých vlivů (usmrctování jedinců druhů vč. jejich vývojových stádií, likvidace, zábor stanoviště nebo biotopu druhu aj.), tak i nepřímých (rušení hlukem, světlem, likvidace potravního zdroje apod.) a dále vypracované preventivní opatření, omezující, resp. zmírňující vlivy záměru, vyhlučující případně kompenzující negativní vlivy. V souvislosti s vyhodnocením přímých i nepřímých vlivů je nezbytné přesně specifikovat činnosti, které jsou zakázány v ustanovení § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a z kterých je tedy konkrétně výjimka žádána (např. rušit, zraňovat, usmrctovat či ničit a poškozovat jimi užívaná sídla). V žádosti je také nezbytné vyjádřit některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tj. doložit jaký jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody nebo proč je to v zájmu ochrany přírody, v případě ptáků dále vybrat pro danou stavební činnost nějaký důvod uvedený v ustanovení § 56 odst. 2 zákona a zároveň také zdůvodnit, proč neexistuje jiné uspokojivé řešení – např. realizace jiným způsobem, který by negativně nezasáhl do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů.

#### 6. Z hlediska myslivosti:

Bez připomínek.

#### 7. Z hlediska ochrany vod:

Ing. Diana Lišková, tel.: 236 004 293, e-mail: diana.liskova@praha.eu

Dokumentace zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, pro záměr: „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“ (zpracovatel oznámení Ing. Jan Král, Ing. Jana Zubinová, JK enví s.r.o. Vyšehradská 320/49, 128 00 Praha 2, březen 2022) řeší návrh nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikace Budovatelská a Mladoboleslavská. Zamýšlená komunikace dle územního plánu vychází z Budovatelské proti severnímu zapojení větvi MÚK Lípnická na Vysočanské radiále, obchází severovýchodní okraj letiště Kbely a končí křižovatkou na Mladoboleslavské naproti zaústění nové komunikace Toužimská. Komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely. Křížení s přístávací dráhou letiště je řešeno tunelem.

Záměr nezasahuje do žádného vodního toku ani vodní plochy. Zájmové území se nenachází na území ochranného pásma vodního zdroje. Zájmové území neleží v záplavovém území.

Projektovaná komunikace o celkové délce 2,186 km navazuje na Vysočanskou radiálu, obchází ze severu Kbelské letiště a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici. Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty: – povrchová – varianta 1 – tato varianta je

povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunele – zahloubená – varianta 2 – tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunele. Situační a šifkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská – Mladoboleslavská je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunele tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunele v zářezu až do km cca 1,9, což má za následek přerušení odvodňovací stoky letiště.

Situační a šifkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská – Mladoboleslavská je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunele tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunele v zářezu až do km cca 1,9, což má za následek přerušení odvodňovací stoky letiště. Princip odvodnění obou variant je obdobný. V obou uvažovaných variantách trasy je vždy cca 420 m dlouhý úsek komunikace zahloubený pod hladinu podzemní vody. V místech, kde bude stavba zasahovat pod hladinu podzemní vody, budou opatření pro zmírnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů. Jedná se např. o štěrková propojovací žebra, která budou pod konstrukcí stavby tak, aby bylo umožněno podtékání podzemní vody pod stavbou a současně aby nedocházelo ke vzdouvání podzemní vody na návodní straně stavby. Změna nivelety varianty 1 – povrchové, provedená na základě požadavku Kbel, tvoří samu podstatu varianty 2 – zahloubené. Požadavek na zahloubení nivelety znamená technicky náročné úpravy projektu, řešitelné jen za cenu komplikovaných řešení odvodnění, zvýšení objemu zemín vytěžených ze zářezu, nezbytné rozšíření profilu komunikace a značné zvýšení ceny stavby. Některé prvky řešení (např. šlybka na odvodňovací stoce dešťové kanalizace z letiště) jsou na hraně přijatelnosti.

Řešené území z hydrologického hlediska náleží do povodí Labe, hydrologického povodí Vmořského potoka (č.h.p. 1-05-04-0060-0-00), prakticky leží v pramenné oblasti tohoto potoka. Povrchové odvodnění zájmového území zprostředkovává právě Vmořský potok, který je zčásti zatrubněný a protéká ve směru od Z k V ve vzdálenosti cca 600 až 800 m severně od zájmového území. Vmořský potok se ve vzdálenosti cca 10 km sv. směrem od zájmového území (v Brandýse nad Labem) levostranně vlévá do Labe. Správcem Vmořského potoka je Povodí Labe s.p. Přímě v řešeném území se nenachází žádný vodní tok.

Srážkové vody z plánované komunikace budou, při využití retence a vsaku do terénu, odváděny do Vmořského potoka prostřednictvím nově navržené dešťové stoky DN 400 v celkové délce 910 m. Stoka je vedena na okraji stávající zástavby na pozemcích městské části. Návrh je koordinován s výhledovou zástavbou této oblasti. Vlastní odvodnění komunikace je navrženo prostřednictvím vsakovacích příkopů s retenčním prostorem a vsakovací schopností. Příkopy o šířce 0,6 m a hloubce 1,0 m budou překryty mělkými betonovými žlabovkami osazenými s mezerou cca 0,1 m. Ve sjezdových rampách tunele budou položeny stoky DN 300 v délce 283 m v délce 418 m umožňující připojení vpustí. Tyto stoky budou připojeny na shora uvedenou dešťovou kanalizaci. Ve staničení komunikace km 0,2 je navržen propustek se vsakovací jámou pro odvodnění níže položeného stávajícího terénu. Západní část komunikace bude odvodněna příkopy ukončenými horskou vpustí s propustkem, zaústěným do bezejmenné vodoteče v zahrádkářské kolonii. V dalších stupních projektové dokumentace budou také zohledněny možné kumulace záměru s projektem „Obtok ČOV Kbel, Praha 19“, jehož cílem bylo zaústění dešťové kanalizace odvádějící srážkové vody ze západní části Kbel do Vmořského potoka

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

pod hrází rybníka ve Kbelích. Tento záměr byl, dle dostupných informací, realizován v letech 2020-2021. Podrobná DÚR bude obsahovat konkrétní místa zaústění objektů odvádějící odpadní vody do vodních toků, včetně podrobných hydrotechnických výpočtů, kterými bude buď doložena dostatečná kapacita koryta vodního toku Vnořský potok a objektů v korytě, nebo v případě nekapacitního koryta/objektů v korytě budou do stavby č. 7552 zahrnuty i investice do úpravy koryta/přestavby nekapacitních objektů, příp. budou navýšeny retence a vsaky v rámci stavby č. 7552, tak aby došlo ke snížení maximálního vypouštěného průtoku.

Výstavbou nové komunikace dojde ke vzniku nových zpevněných ploch. V důsledku toho dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovky v zájmové oblasti. Tento vliv však významně zmírní výše zmíněné vsakovací silniční příkopy s retenčním prostorem. Pro určení podrobných bilancí nakládání se srážkovými vodami a návrhu rozsahu vsakovacích zařízení je nutno v dalších stupních projektové dokumentace provést podrobné hydrotechnické posouzení.

K dokumentaci záměru nemáme zásadních připomínek. Záměr je v daném území akceptovatelný.

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

**Ing. Jana Cibulková**  
vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí  
podepsáno elektronicky

2)



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Odbor památkové péče  
Oddělení státní správy památkové péče

Vnitřní sdělení



Pro:

Ing. Tomáš Novotný  
specialista posuzování vlivů na životní prostředí  
MHMP OCP

S-MHMP 283532/2021

Č. j.:

MHMP 814340/2022

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: 2/0

Vyřizuje/tel.:

Mgr. Miroslav Daňhel

236 002 087

Datum:

09.05.2022

Zjišťovací řízení „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“

Vážení,

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče (dále jen MHMP OPP), jako orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy věcně a místně příslušný podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále zákona), obdržel Váš dopis ze dne 22. 11. 2018, týkající se zjišťovacího řízení záměru stavby komunikace „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“.

Ve výše uvedené věci Vám MHMP OPP sděluje následující:

Nemovitosti parc. č. 1942/3, 2002, 1992/135, 1992/1, 1992/215, 1992/214, 1941/3, 2001, 2135, 1992/131, 1992/229, 1992/298, 1992/127, 1992/128, 1991/11, 1991/7, 1991/1, 1991/16, 1991/15, 2112, k. ú. Kbely, ul. Mladoboleslavská, Hornopočernická, Praha 9, parc. č. 2574/17, 2574/18, 2574/16, 2574/142, 2574/19, 2574/20, k. ú. Kyje, Budovatelská, Praha 9 a parc. č. 585/1, 958, k. ú. Satalice, ul. Budovatelská, Praha 9 leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a mimo území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 citovaného zákona.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu.

- k uložení
- na vědomí
- k vyřízení
- ke zpracování stanoviska
- ke zpracování návrhu odpovědi

- ke zpracování materiálu
- k přepracování
- do programu
- jednání
- Termín:

Elektronický podpis - 9.5.2022  
Certifikát autora podpisu :  
Jmeno : Mgr. Jiri Stalický  
Vydal : AC=CN=D3.1 - Issuing Certificat  
Platnost do : 30.6.2023 15:46:44 GMT+02:00

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchraný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

S pozdravem

**Mgr. Jiří S k a l i c k ý**  
ředitel odboru

podepsáno elektronicky



3)



**Městská část Praha 19**  
**Úřad městské části,**  
se sídlem: Semilská 43/1, Praha 9 – Kbely, PSČ 197 00  
ID DS: ji9bvvp  
**Odbor životního prostředí, dopravy  
a místního hospodářství**

detašované pracoviště: Železnobrodská 825, Praha 9 – Kbely

Č. j.: P19 3233/2022/OŽPD/Ce

V Praze dne: 12. 5. 2022

Vyřizuje: Mgr. Radek Čermák

E-mail: [Cermak.Radek@kbely.mepnet.cz](mailto:Cermak.Radek@kbely.mepnet.cz)

Tel: 286 850 182

**Posuzování vlivů na životní prostředí podle 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“) – zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“**

Dne 23. 3. 2022 bylo na úřední desce hlavního města Prahy a v Informačním systému CENIA zveřejněna informace o oznámení záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ spolu s textem oznámení.

Na základě ustanovení § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o EIA“), podává tímto podatel v zákonné lhůtě 30 dnů k oznámení záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ (dále také jen „záměr“) následující vyjádření:

Projektant v projektu nezohledňuje stávající stav dopravních proudů motorové i pěší a cyklistické dopravy. Projektová dokumentace je v rozporu se stávajícím stavem. Podle dosavadních zjištění jde o nedostatečné, ba chybné zadání ze strany investora. Část připomínek se opakuje z předcházejících tří zjišťovacích řízení.

- Nesouhlasíme s umístěním velké okružní křižovatky na komunikaci Mladoboleslavská, která neumožňuje regulaci dopravy v novém centru Kbel. Navíc hlavní proudy budou v přímém směru s menším množstvím odbočení. Okružní křižovatka nepočítá s projektem zastávek MHD na Mladoboleslavské ulici pro Obytný soubor Nová Toužimská.

- Požadujeme řešit územní rezervu pro tramvajovou trať Kbely – Hutě – Černý Most vzhledem k rozsáhlým změnám v územním rozvoji celé oblasti

- Mezi novou komunikací a ulicí Homopočernickou vede stezka pro chodce a cyklisty. Stezku je třeba zahrnout do navazujících stupňů projektové dokumentace. Je třeba vytvořit adekvátní infrastrukturu pro cyklisty, aby neohrožovali chodce na chodníku podél Homopočernické ulice. Jde o cyklostezku na celoměstsky významné cyklotrase A431.

- Silnice nesmí tvořit bariéru pro chodce ani cyklisty u napojení jižní části Kbel páteřní cyklotrasou A44 na Satalice a Les Arborka; dále je zde napojení na rekreační oblast na jižním okraji kbelského letiště včetně hloubětínské bažantnice (stezka pro chodce, kterou využívají i běžci a pejskaři, cyklisté a jezdci na koních). Celá oblast se nachází na krajinném rozhraní. V místě zahloubení je vhodné řešit překonání komunikace lávkou pro chodce a cyklisty.

Návrh cyklostezky obsažený v PD je řešen nevhodně a křížení cyklotrasy A266 v jižní části není bezpečné.

- Dokumentace rovněž nepočítá se změnou územního plánu Z3324, která zahrnuje změnu trasy komunikace.

- Stavbu tunelu (nebo zahloubení) je třeba koordinovat s plánovanou rekonstrukcí železniční trati č. 070. Schválená studie proveditelnosti je projektantem, potažmo investorem ignorována, ačkoliv město usiluje o urychlení rekonstrukce železniční trati
- Na křížení s ulicí Budovatelskou požadujeme zřídit okružní křižovatku s ohledem na totožné řešení, které u navazující křižovatky prosazuje MČ Praha 14. Je důležité, aby dopravní proud byl u dvojité lomené hlavní komunikace převeden při zachování jeho homogenity, tedy předvídatelně, plynule a bezpečně.
- Požadujeme zpracovat detailní řešení zahloubení s ohledem na co nejlepší odhlučnění Úlibické ulice a s ohledem na minimální zásah do pozemních vod.
- Požadujeme prověřit variantu výstavby komunikace, při které dojde k ovlivnění hladiny podzemní vody pouze v úseku křížení s ranvejí, trasa by šla prakticky v celé délce nad hladinou podzemní vody, tj. v hloubkách do 3 m s tím, že by byl vytvořen na obou stranách komunikace val, který by byl překryt. Tím by došlo k minimalizaci zásahu do podzemních vod a zároveň by byl vyřešen hluk z budoucí přepravy.
- V případě, že toto nebude možné, preferujeme variantu, při které dojde k minimálnímu ovlivnění proudění podzemní vody (minimální zásah do podzemní vody), tj. variantu č. 1.
- Pokud nebude možné vést stavbu bez zásahu do podzemní vody, požadujeme vypracování matematického modelu proudění podzemní vody se zohledněním vybrané varianty tak, aby bylo možné odhadnout míru ovlivnění hladiny podzemní vody v okolí budovanou komunikací.
- Projekční řešení by mělo v tomto případně garantovat, že po stavbě dojde k navrácení hladiny podzemní vody do původní výše.
- Požadujeme provádět monitoring kolísání hladiny podzemní vody na vybudovaných monitorovacích vrtech a vytipovaných studnách v obci (v rozsahu průzkumu) před zahájením stavebních prací, v jejich průběhu i po dokončení díla tak, aby bylo možné dokladovat splnění požadavku na minimalizaci ovlivnění hladiny podzemní vody.
- Požadujeme ověřit vsakovací schopnost horninového prostředí pro upřesnění způsobu likvidace zachycených srážkových vod ze všech zpevněných ploch vsakem do horninového prostředí.
- Vodoprávní úřad nebude souhlasit se stavem, kdy by mělo docházet k trvalému snižování hladiny podzemní vody jejím odváděním do vod povrchových (tzn. do kanalizace nebo do vodoteče). Toto je ale nepřímo obsaženo ve větě „Projekční řešení by mělo v tomto případně garantovat, že po stavbě dojde k navrácení hladiny podzemní vody do původní výše.“ – pokud by docházelo k trvalému snižování hladiny podzemní vody, těžko by došlo k jejímu nastoupení na původní úroveň.

**Bc. Blanka Pokorná, DiS.**  
vedoucí odboru životního prostředí  
dopravy a místního hospodářství

**Rozdělovník:**

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, Praha 1  
Spis

4)

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor ochrany ovzduší**  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

Praha dne 6. května 2022  
Č. j.: MZP/2022/820/1352  
Vyřizuje: Mgr. Renáta Škopková  
Tel.: 267 122 551  
E-mail: [renata.skopkova@mzp.cz](mailto:renata.skopkova@mzp.cz)

Vážená paní  
**Ing. Jana Cibulková**  
vedoucí oddělení posuzování vlivů na ŽP  
Odbor ochrany prostředí  
Magistrát hlavního města Prahy  
Jungmannova 35/29  
110 00 Praha 1

### **Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská –vyjádření k dokumentaci záměru**

Vážená paní vedoucí,

k předložené dokumentaci záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ na životní prostředí uvádíme z hlediska ochrany ovzduší následující.

Předmětem záměru je výstavba nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující komunikaci Budovatelská s komunikací Mladoboleslavská umístěné na území městských částí Praha 14, Praha 19 a Praha - Satalice v katastrálním území Kbely, Kyje, Satalice o celkové délce 2,2 km.

V dotčeném území nejsou dle map pětiletých průměrů za roky 2016 až 2020 překračovány imisní limity pro roční ani denní koncentrace sledovaných znečišťujících látek.

Součástí dokumentace je rozptylová studie, která byla zpracována pro částice PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, oxid dusičitý, benzen a benzo[a]pyren. Výpočty byly provedeny pro nulovou (stav bez realizace záměru) a pro aktivní variantu v roce 2025 (stav se záměrem).

Z výsledků předložené rozptylové studie vyplývá, že stanovené imisní limity pro PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen a pro benzo[a]pyren nebudou u nejbližší obytné zástavby po zprovoznění plánovaného záměru překračovány.

Realizací záměru dojde ve výhledovém stavu v nejvíce ovlivněných částech obytné zástavby k navýšení imisních příspěvků oproti stavu bez vlivu provozu záměru u průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> v řádu setin µg.m<sup>-3</sup>. Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého se navýší oproti současnému stavu v řádu setin µg.m<sup>-3</sup>. Maximální příspěvky průměrných 24hodinových koncentrací částic PM<sub>10</sub> byly vypočteny do 3 µg.m<sup>-3</sup>. V případě průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu je v celé zájmové lokalitě hodnota stávající úrovně znečištění ovzduší v rozmezí 0,8 až 1 ng.m<sup>-3</sup> (IL 1 ng.m<sup>-3</sup>). Vliv plánované komunikace je však minimální. Vypočtené příspěvky u nejbližší obytné zástavby se pohybují v řádu jednotek pg.m<sup>-3</sup>.

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

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9g5aax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

Elektronický podpis  
Bc. Kurt Dědič  
Ministerstvo životního prostředí  
09.05.2022 09:01

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor ochrany ovzduší**  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

Nárůst imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek je očekáván v nejvíce přilehlých částech obytné zástavby v Kbelích při ulici Úlibická, na přilehlé jižní části ulice Hornopočernická a na severním okraji Kyjí – Hutí (ulice Farkašova).

Zároveň je vlivem záměru možné očekávat mírné snížení imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek zejména podél ulic Hornopočernické, Mladoboleslavské, Trabantské a Budovatelské (obytná zástavba na rohu ulic Trabantské s Rovnou a Budovatelské s ulicí Před Trati).

V rozptylové studii je pro fázi provozu záměru nad rámec požadavků zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, navrženo opatření (výsadba vzrostlých stromů v počtu cca 102 ks s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>), které přispěje ke snížení prašnosti v blízkosti komunikace, což povede ke snížení imisní zátěže benzo[a]pyrenem, který je vázán na prachové částice.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření k eliminaci znečišťování ovzduší, a respektování legislativních požadavků na ochranu ovzduší, považují tento záměr za akceptovatelný.

S pozdravem

Bc. Kurt Dědič  
ředitel odboru ochrany ovzduší  
*podepsáno elektronicky*



5)



Oblastní inspektorát Praha  
Wolkerova 40/11, 180 00 Praha 8 - Bubeneč  
tel.: +420 233 066 101, IČO: 416 93 205  
e-mail: [podatelna@cizp.cz](mailto:podatelna@cizp.cz), [www.cizp.cz](http://www.cizp.cz)  
ID datové schránky: 4dkdztz

Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1

Č.j.: ČIŽP/41/2022/4418  
Spis: ZN/ČIŽP/41/1902/2022

Vyřizuje: Denková  
Telefon: 233 066 107

Datum: 6. 5. 2022

**Věc:** *Zveřejnění dokumentace vlivů na životní prostředí záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Oznamovatelem je HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské nám. 2, 11001 Praha 1, IČO: 000 64 581. Záměr spadá do kategorie II bod 49 „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pružích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky 2 km a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1000 voz/24 hod“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Kód záměru je PHA1119.*

Oblastní inspektorát Praha ČIŽP obdržel žádost o vyjádření k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. K ní sdělujeme následující:

**Oddělení ochrany ovzduší:**

Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Soušek

**Oddělení ochrany vod:**

K předložené dokumentaci vlivů záměru nemáme připomínky.

Vyřizuje: Ing. Náse

**Oddělení odpadového hospodářství:**

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném a účinném znění, nemáme k předložené dokumentaci vlivů záměru žádné připomínky.

Vyřizuje: Čejková



**Oddělení ochrany přírody:**

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemáme k dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Trávníček

**Závěr:**

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí připomínky.

**Ing. Václav Beroušek**  
ředitel ČIŽP OI Praha

6)



**HYGIENICKÁ  
STANICE  
HLAVNÍHO MĚSTA  
PRAHY**

...STARÁME SE SPOLEČNĚ  
S VÁMI O VAŠE ZDRAVÍ

Váš dopis č.j.: MHMP 628856/2022  
Ze dne: 12. 4. 2022  
Naše č.j.: HSHMP 21704/2022  
Spis. zn.: S-HSHMP 21704/2022  
Vyřizuje: Ondřej Dobisík  
Tel.: 296 336 756  
E-mail: [ondrej.dobisik@hygp Praha.cz](mailto:ondrej.dobisik@hygp Praha.cz)  
V Praze dne: 12. 5. 2022  
Počet stran / příloh: 5 / 0

Hlavní město Praha  
Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
**Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí**  
Mariánské náměstí 2/2  
110 01 Praha 1

ID DS: 48ia97h

#### „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“

Dopisem doručeným dne 9. 3. 2021 jste požádali Hygienickou stanici hlavního města Prahy (dále jen „HSHMP“) o vyjádření k dokumentaci záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“, zpracované podle § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v nyní platném znění (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“).

Po zhodnocení souladu předloženého záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává orgán ochrany veřejného zdraví v Praze toto vyjádření:

**HSHMP se záměrem souhlasí. Z hlediska zájmů HSHMP jsou obě posuzované varianty rovnocenné. Možné ovlivnění kvality a kvantity podzemních vod, resp. domovních studní lehce diskriminuje variantu 2.**

#### Odůvodnění:

Dokumentace záměru byla zpracována v březnu 2022 společností JK envi s.r.o., Vyšehradská 320/49, Praha 2, 128 00, oprávněnou osobou - ing. Jan Král (držitel autorizace č. j. 7150/1276/OIP/03 dle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, naposledy prodlouženo č. j. 27193/ENV/17), na základě žádosti oznamovatele Hlavní město Praha, zastoupené Magistrátem hlavního města Prahy, Odbor investiční - oddělení dopravních staveb, Mariánské nám. 2, 110 01 Praha1.

Předmětem předkládané dokumentace záměru dle přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění je „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“ (dále jen „Dokumentace“). Jedná se o návrh nové sběrné dvoupruhové komunikace spojující ulice Budovatelská a Mladoboleslavská. Komunikace začíná v ulici Budovatelská, proti severnímu napojení větví MÚK Lipnická na Vysočanské radiále, obchází severovýchodní okraj letiště Kbely a končí křižovatkou na Mladoboleslavské naproti zaústění nové komunikace Toužimská. Prakticky v celé délce lemují východní okraj letiště Kbely, přičemž křížení s přístávací dráhou letiště je řešeno tunelem.

Řešený záměr je komunikace o celkové délce 2,186 km, navazující na Vysočanskou radiálu, která obchází ze severu letiště Praha Kbely a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici.

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty: - varianta 1 – povrchová povrchové vedení komunikace, až na malé úseky před a za tunelem a část vedené v tunelu) a - varianta 2 – zahloubená (komunikace je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedená v tunelu).

Situační a šifkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská - Mladoboleslavská je u obou variant stejné. Zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel. Ve variantě 1 vystupuje niveleta komunikace z tunelu tak, aby nedošlo k narušení centrální dešťové stoky z letiště. Niveleta zahloubené varianty č. 2 pokračuje od tunelu v zářezu až do km cca 1,9, což má za následek přerušeni odvodňovací stoky letiště. Zbytek technického řešení obou variant je obdobný. V obou uvažovaných variantách trasy je vždy cca 420 m dlouhý úsek komunikace naproti vzletové dráze zahloubený tak, že zasahuje pod hladinu podzemní vody – z čehož vyplývá nutnost realizace



technických opatření pro zmitnění negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů v okolí plánované stavby (možné ovlivnění podzemních vod domovních studní v oblasti). Součástí nové komunikace jsou i navrhované protihlukové stěny. Jako ochrana před hlukem z dopravy na navrhované komunikaci jsou navržena protihluková opatření v km 1,150 – 1,750 v celé délce 640 m. Protihluková stěna ve variantě 1 je umístěna vpravo ve směru stanícení za tunelem, a to následně: v km 1,150 – 1,270 s výškou 5,0 m. Konzola ve výšce 5 m v zárubní zdi. Od km 1,240 vystupuje konzola nad zárubní zeď – vždy konstantní výšky 5,0 m nad vozovkou; a dále pak v km 1,250 – 1,420 s výškou výška 3,0 m a v km 1,400 – 1,750 s výškou 3,0m. Ve variantě 2 je clona navržena výšky 3,0m v km 1,398 – 1,862. Návrhovou rychlost je 50 km/h

Na základě vznesených připomínek v rámci zjišťovacího řízení k Oznámení záměru Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská v k. ú. Kbely, Kyje, Satalce (kód záměru PHA1119) byla Dokumentace doplněna o vypořádání požadavků a připomínek jednotlivých dotčených orgánů státní správy, samosprávy, občanských sdružení a obyvatelů příslušných městských částí.

Rozptylovou studii vypracovala RNDr. Marcela Zambajová, Hruškovská 888, 190 12 Praha 9 (držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií uděleného Ministerstvem životního prostředí ČR (č. j. 3500/740/03 ze dne 1. 12. 2003 ve znění č. j. 599/820/10/KS ze dne 18. 2. 2010) v září 2021.

Při modelování změn hodnot imisních koncentrací oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM10, benzenu a benzo(a)pyrenu v zájmovém území. Hodnocení vlivu škodlivin je zpracováno programem SYMOS 97, který je zařazen prováděcí vyhláškou č. 330/2012 Sb. k zákonu č. 201/2012 Sb. mezi referenční metody modelování imisí. Pomocí tohoto programu jsou vyčísleny maximální krátkodobé i průměrné roční imisní příspěvky z provozu automobilové dopravy dotčených liniových zdrojů emisí vždy ve vztahu k platným imisním limitům. Výpočet emisních toků z automobilové dopravy je proveden pomocí emisních faktorů z databáze MEFA13. Při výpočtu je uvažován podíl osobních vozidel s naftovými motory na úrovni 60 %. Plyvnulost dopravy je uvažována z důvodu předběžné opatrnosti na úrovni 5 (popojízdní).

Dále je ve výpočtech vlivu vyvolané automobilové dopravy na kvalitu venkovního ovzduší zohledněna resuspenze tuhých znečišťujících látek do ovzduší. Resuspenze představuje významný příspěvek ovlivňující celkovou koncentraci suspendovaných částic v ovzduší. Pro výpočet emisního toku z vyvolané dopravy jsou tedy využity dále také emisní faktory pro sekundární prašnost vyvolanou pojezdem nákladních automobilů, k jejichž odvození byla využita metodika stanovená organizací United States Environmental Protection Agency (dále jen „US EPA“) – Metodika EPA 42. Pro výpočet emise prachových částic na zpevněných komunikacích lze využít metodiku 13.2.1 Paved Roads ([www.epa.org](http://www.epa.org)).

Výsledné imisní koncentrace jsou počítány ve výšce 1,5 m nad terémem (dýchací zóna).

Předmětem této rozptylové studie je posouzení vlivu realizace dopravní stavby č. 7552 propojující komunikaci Budovatelská s komunikací Mladoboleslavská na kvalitu ovzduší. Realizací této stavby dojde ke změnám intenzit dopravy na silniční síti v jejím okolí, konkrétně zejména k odlehčení ulice Homopočernické, Mladoboleslavské a Trabantské na průjezdu obytnou zástavbou.

Dopravně inženýrské podklady obsahují kartogramy intenzit dopravy mj. pro následující modelové situace využití k modelu této rozptylové studie - období 2019/2020; - výhledový rok podle ÚP HMP bez stavby č. 7552; a - výhledový rok podle ÚP HMP po realizaci stavby č. 7552.

O dopadu realizace posuzované stavby vypovídá nejlépe srovnání nulové a aktivní varianty výhledového roku

Hodnoty imisních příspěvků jsou hodnoceny na pozadí dle mapy znečištění ovzduší ČHMÚ zpracované pro pětileté klouzavé průměry let 2016 až 2020. O hodnotách imisního pozadí je částečně dále usuzováno z výsledků celoplošného modelu ATEM a imisních měření vzhledem k tomu, že v mapách klouzavých průměrů nejsou zpracovány maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého.

Stávající intenzity dopravy se na hodnotách imisních koncentrací v pozadí již podílejí. Rozptylová studie počítá změny hodnot imisních příspěvků z automobilové dopravy v řešeném území oproti



Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská



současnosti, hodnoty imisních příspěvků porovnává v rámci studie kumulativně se stávající úrovní znečištění ovzduší a přípustnými limity.

Pro kumulativní posouzení byly tedy změny intenzit dopravy odpovědné za změny imisních příspěvků dopravy získány odečtením stávajících intenzit od intenzit obsažených v kartogramech pro posuzované výhledové situace. Modelové výpočty vycházejí z dopravně inženýrských podkladů zpracovaných TSK hl. m. Prahy, ETC a IPR hl. m. Prahy. Celkově byly tedy provedeny výpočty pro následující modelové situace: 1) očekávané změny imisních příspěvků z automobilové ve výhledovém roce po naplnění územního plánu bez realizace posuzované komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská, tzv. nulová varianta; 2) očekávané změny imisních příspěvků z automobilové ve výhledovém roce po naplnění územního plánu po realizaci posuzované komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská, tzv. aktivní varianta; 3) porovnání nulové a aktivní varianty, tj. změny imisních příspěvků v případě realizace stavby č. 7552 oproti situaci bez realizace této stavby.

Realizace posuzované komunikace Budovatelská – Mladoboleslavská se pozitivně projeví poklesem hodnot imisních příspěvků z dopravy u obytné zástavby umístěné podél ulice Hornopočernické, Mladoboleslavské, Trabantské a Budovatelské (obytná zástavba na rohu ulic Trabantské s Rovnou a Budovatelské s ulicí Před Trati).

Nárůst imisních příspěvků v důsledku realizace posuzované komunikace je naopak očekáván u obytné zástavby umístěné nejbližší k navrhované komunikaci a k ulici Ocelkové. Jedná se o obytnou zástavbu v Kbělech na ulici Úlibčická, na přilehlé jižní části ulice Hornopočernické, na přilehlé části ulice Nymburské. Další navýšení lze očekávat u obytné zástavby umístěné na severním okraji Kyjí – Hutí.

Ve výhledu po naplnění ÚP, které bude spojeno se změnami intenzit automobilové dopravy v řešené lokalitě v důsledku posuzované dopravní stavby č. 7552, ale i bez ní, na stávající i výhledové silniční síti, nedojde k překročení platných imisních limitů ročních pro oxid dusičitý, suspendované částice PM10, PM2,5 a benzen, které by bylo způsobeno emisemi z automobilové dopravy. V imisním pozadí lze na základě mapy znečištění ovzduší zpracované pro pětileté klouzavé průměry předpokládat spolehlivé plnění platných ročních limitů pro tyto škodliviny.

Jako kompenzační opatření bude vysazeno 105 stromů.

Aktualizaci hlukové studie vypracovala společnost Greif-akustika, s.r.o., Kublkova 12, 182 00 Praha 8 v srpnu 2021. Při zpracování byl použit výpočetní program Lima-Predictor V9.11.

Byl posouzen hluk z automobilové a železniční dopravy u stávající obytné zástavby na základě provedených měření hluku – hluk z provozu na železniční dráze byl proveden čtyřhodinovou sondou zpracovatele akustické studie a byl sledován energetický parametr  $L_{Aeq(24)}$ ; hluk z provozu na pozemních komunikacích provedla akustická laboratoř SONUM, byl sledován ve dvou bodech 24 hodin (měření lze použít pro kalibraci modelu, k porovnání s hygienickými limity nikoliv, měření bylo provedeno prakticky po konci nouzového stavu včetně lockdownu 17. 5. 2020).

Posouzení pro automobilovou dopravu bylo provedeno pro rok 2000, současný stav rok 2020 a na stav pro naplnění ÚP hl. m. Prahy. Posouzení pro železniční dopravu bylo provedeno pro současný stav rok 2020 a pro výhledový stav rok 2040. Normy použité pro výpočet: NMPB – 2008 – automobilová doprava a RMR 2012 – železniční doprava. Jako další zdroj hluku bylo uvažováno vojenské Letiště Praha Kbely (dle Věřejné vyhlášky – opatření obecné povahy, č.j. 29-8 1/2011-4607, Ministerstva obrany, Úřadu státního odborného dozoru, z března 2012, je ochranné hlukové pásmo Letiště Kbely vymezeno izofonou 55 dB, pro výhledový stav leteckého provozu s 15 000 leteckými pohyby).

Studie posuzuje následující výpočtové stavy pro dopravu na pozemních komunikacích: rok 2000 (pro stanovení možnosti použití korekce pro SHZ); současný stav rok 2020; Varianta V0 (nulová referenční varianta bez záměru) – naplnění ÚP hl. m. Prahy bez záměru; Varianta V1 (aktivní varianta se záměrem) – naplnění ÚP hl. m. Prahy záměrem v povrchové variantě a Varianta V2 (aktivní varianta se záměrem) – naplnění ÚP hl. m. Prahy se záměrem - zahloubená varianta.

Železniční doprava je posouzena pro stav současný - rok 2020 a výhledový stav - rok 2040

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská



V kontrolních výpočtových bodech, kde je převažující hluk z komunikace I. třídy je uvažován hygienický limit  $LA_{eq,T} = 60/50$  dB pro den/noc. V kontrolních bodech, kde je převažující hluk z komunikací III. třídy, je uvažován hygienický limit 55/45 dB pro den/noc. U stávající chráněné zastávky při komunikacích Mladoboleslavská, Budovatelská, Hornopočernická, Trabantská, Vrchlabská, Žacléřská a Úlibická bude stanovena možnost použití korekce pro starou hlukovou zátěž s limitním hygienickým limitem 70/60 dB pro den/noc. Přičemž příspěvky záměru jsou posuzovány na limity 60/50 v denní/noční době.

U stávající chráněné zastávky je posouzen i hluk ze železniční dopravy na trati 070 v úseku Praha Satalice – Praha Kbely. V ochranném pásmu železnice je uvažován hygienický limit 60/55 dB pro den/noc, mimo ochranné pásmo železnice je uvažován hygienický limit 55/50 dB pro den/noc.

Varianta V1 povrchová i varianta V2 zahloubená jsou si z hlediska hluku rovny. Hygienický limit pro hluk z provozu nové komunikace stavba je splněn v obou variantách provedení (povrchová i zahloubená). Samotný záměr splňuje hygienické limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích I.a II. třídy i hygienický limit pro hluk z pozemních komunikací III. třídy. Celková situace v lokalitě vlivem záměru zůstane prakticky totožná, v místech uplatnění tzv. Staré hlukové zátěže bude nulový nebo záporný hlukový příspěvek.

Hodnocení zdravotních rizik zpracovala Ing. Jitka Růžičková, držitelka odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, číslo osvědčení 5/2019, Krokova 31, 360 20 Karlovy Vary, v říjnu-listopadu 2021.

Současné imisní pozadí benzo(a)pyrenu nepřekračuje státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Příspěvky benzo(a)pyrenu z realizace záměru jsou nepatrné, neovlivní současnou úroveň karcinogenního rizika a nebudou představovat pro obyvatele v posuzovaném území zvýšené zdravotní riziko.

Provedený odhad zdravotního rizika benzo(a)pyrenu koresponduje s výsledky odhadu zdravotních rizik ze znečištěného ovzduší pro Českou republiku v roce 2019 (zpráva zpracovaná SZÚ). Odhadované 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 NO<sub>2</sub>. 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, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné. Změny imisního zatížení dané lokality benzo(a)pyrenem po realizaci záměru neovlivní stávající imisní pozadí a jsou z hlediska zdravotních rizik nevýznamné. Realizací záměru (odvedením dopravy) dojde v části obytných sídlech k mírnému snížení imisní zátěže. Tyto změny však nejsou z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin významné.

Z hlediska hluku je v současné době pro obyvatele podél komunikací Mladoboleslavská, Hornopočernická a Nymburská automobilová doprava významným zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku. Realizace záměru ovlivní tuto situaci příznivěji, i když není toto ovlivnění z hlediska zdravotních rizik významné. V ulicích Předměškové, Dětenické, Úlibické a Čejetické, nejbliže k plánovanému záměru, dojde realizací záměru k navýšení expozice hluku, ale toto navýšení, i vzhledem k vysokým nejistotám při odhadu nepříznivých účinků hluku, nebude mít za následek významné zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných nebo rušených hlukem z dopravy a nebude příčinou zvýšení rizika kardiovaskulárních onemocnění a je tedy z hlediska zdravotních rizik nevýznamné.

Z celkového posouzení odhadu rizik hluku pro variantu V1 povrchová a variantu V2 zahloubená nevyplývají v porovnání se stávající akustickou situací jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z nich. V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo(a)pyren. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že odlehčení dopravy z ulic Hornopočernické, Trabantské, Budovatelské a Mladoboleslavské bude mít za následek mírné

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská



snížení počtu obyvatel ovlivněných znečištěným ovzduším suspendovanými částicemi ze silniční dopravy. Z hlediska zdravotních rizik není však toto snížení významné.

Při dodržení navržených akustických opatření nebude hluk při provozu a výstavbě silnice – „Stavba č. 7552: Budovatelská – Mladoboleslavská“ v Praze k.ú. Kbely, Kyje, Satalice překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Pro vibrace je téměř nemožné přesné stanovení výhledových hodnot modelovým výpočtem. Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max. přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však předpoklád, že budou minimalizovány, či podstatně eliminovány vibrace v okolí obytné zástavbě a mohou se vyskytovat pouze během výstavby.

Účinky zápachu či radioaktivního a elektromagnetického záření, nebudou při výstavbě ani provozu záměru představovat riziko pro životní prostředí potažmo veřejné zdraví.

**Ing. Ondřej Dobslík**

vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální

„podepsáno kvalifikovaným elektronickým podpisem“

7)



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Ing. Petr Hlubuček

náměstek primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury,  
technické vybavenosti a bezpečnosti



MHMPXPIMYSXV

Praha 12. května 2022

Váš dopis zn.: MHMP 628856/2022

Č. j.: MHMP 849043/2022

Počet listů/příloh: 4/0

Vážená paní inženýrko,

zasíláme Vám vyjádření hlavního města Prahy, jako územně samosprávného celku k dokumentaci záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“, který podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákonů č. 93/2004 Sb., č. 163/2006 Sb., č. 186/2006 Sb., č. 216/2007 Sb., č. 124/2008 Sb., č. 223/2009 Sb., č. 227/2009 Sb., č. 436/2009 Sb., č. 38/2012 Sb., č. 85/2012 Sb., č. 167/2012, č. 350/2012 Sb., č. 39/2015 Sb., č. 268/2015 Sb., č. 256/2016 Sb., č. 298/2016 Sb., č. 326/2017 Sb. a č. 225/2017 Sb. (účinný od 1. 1. 2018).

**Identifikační údaje:**

Název záměru: Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská  
Kód záměru: PHA1119 (informační systém EIA – www.cenia.cz/eia)  
Zpracovatel dokumentace: Ing. Jan Král, Ing. Jana Zubinová, JK envi s.r.o.  
Oznamovatel: MHMP, Odbor investiční, Vyšehradská 320/49, 128 00 Praha2  
Datum vypracování: březen 2022

**Charakteristika a kapacita záměru:**

Předkládaný záměr je součástí postupně navrhovaných komunikačních propojení: stavby Toužimská - propojující stávající ulici Veselskou v Letňanech na ulici Mladoboleslavskou ve Kbelích (část této komunikace Toužimská – Mladoboleslavská je již v provozu) a stavby Ocelkova – Budovatelská (dříve označována jako Lipnická) - vedená od MÚK ulice Budovatelské s Vysočanskou radiálou až na ulici Chlumeckou. Předmětem dokumentace EIA dle zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je 2. část výše uvedeného komunikačního propojení: „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská“. Jde o novou sběrnou dvoupruhovou komunikaci, která spojuje komunikace Budovatelská a Mladoboleslavská. Navrhovaná komunikace o celkové délce 2,186 km navazuje na Vysočanskou radiálu, obchází ze severu letiště Kbely a napojuje se na Mladoboleslavskou ulici. Komunikace prakticky v celé délce lemuje východní okraj letiště Kbely, křížení s přistávací dráhou letiště je řešeno tunelem. Připravovaná komunikace prochází mimo zastavěná území Kbel a Satalic a tím sníží zátěž tranzitní dopravou.



**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

Pro účely zpracování EIA jsou posuzovány a technicky řešeny dvě varianty:

- povrchová varianta 1 - tato varianta je povrchová až na malé úseky před a za tunelem a část vedenou v tunelu;
- zahloubená varianta 2 - tato varianta je z větší části zahloubená a v části shodné s variantou 1 je vedena v tunelu.

Situační a šířkové uspořádání navrhovaného spojení Budovatelská - Mladoboleslavská je u obou variant stejné, zásadní rozdíl je v niveletě komunikace podél obytné zástavby Kbel.

Jako ochrana před nadměrným hlukem z dopravy na předmětné komunikaci jsou navržena protihluková opatření u varianty 1 v délce 640 m a výšce 5 m nad terénem, u varianty 2 v délce 464 m a výšce 3 m nad terénem.

Umístění:

Kraj: Hlavní město Praha  
Okres/Obec: Praha  
Městská část: Praha 19, Praha 14, Praha - Satalice  
Katastrální území: Kbely, Kyje, Satalice

Zařazení záměru:

Bod č. 48, kategorie II, příloha č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. – Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pružích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, o souvislé délce od stanoveného limitu.

Vztah k platnému ÚP hl. m. Prahy:

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 6. 9. 2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018, se předložený záměr předběžně nachází v zastavitelném území, v plochách s rozdílným způsobem využití OB - čistě obytné, VN - nerušící výroby a služeb s kódem míry využití plochy D a s plovoucí značkou ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy, DL - dopravní, vojenská a sportovní letiště, S2 - sběrné komunikace městského významu a S4 - ostatní dopravně významné komunikace, a dále v území nezastavitelném, v plochách s rozdílným způsobem využití IZ - izolační zeleň a OP - orná půda, plochy pro pěstování zeleniny s územní rezervou pro budoucí funkci NL - louky, pastviny.

Stavba propojovací komunikace Mladoboleslavská – Budovatelská je zařazena v kategorii „veřejně prospěšná stavba“ pod evidenčními čísly: 50|DK|26: Praha 19; 50|DK|14: Praha 14 a 50|DK|45: Satalice (komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská).

Využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, resp. s opatřením obecné povahy č. 55/2018, kterým se vydává změna Z2832/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, s účinností od 12. 10. 2018.

Závěr:

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha jako územní samosprávný celek nepožaduje vrácení předložené dokumentace k doplnění či přepracování, ale pro další stupně projektové dokumentace uvádí následující připomínky, upozornění a požadavky:

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

1. Navržené napojení předmětné stavby na ulici Mladoboleslavskou v podobě okružní křižovatky nepovažujeme za definitivní. Návrh je odůvodněn tím, že typ okružní křižovatky je provozně bezpečnější. K tomu však dodáváme, že průsečný typ křižovatky, který je obsažen v platném ÚP, vytváří příznivější podmínky pro chodce vhodnějším umístěním přechodů v logických vazbách (v přímější trase vůči úsekům komunikací navazujícím na křižovatku). V předložené dokumentaci navržená okružní křižovatka je navíc méně vychýlená vůči osám komunikací, což není prostorově optimální.
2. Z doložených variant prostorového řešení předmětné komunikace mírně upřednostňujeme variantu č. 1 povrchovou, protože je méně investičně a technicky náročná. Vlivy obou variant na životní prostředí jsou přitom srovnatelné.
3. V km 0,0 – 0,160 (od křižovatky s ulicí Budovatelskou) doporučujeme doplnit stezku pro chodce a cyklisty i na severní straně navržené komunikace, aby nebylo nutné v prostoru mimo křižovatky přecházet z jedné strany komunikace na druhou. Rovněž doplnění stezky pro chodce (a cyklisty), která by při severní straně vozovky propojila ulici Mladoboleslavskou a Ůlibickou, by zlepšilo vnímání nové komunikace v urbanizovaném území.
4. Záměr je třeba průběžně koordinovat s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním železniční trati Praha – Turnov. K dalšímu stupni projektové dokumentace je proto nanejvýš vhodné doložit vyjádření Správy železnic.
5. Upozorňujeme, že v legislativním procesu je změna ÚP hl. m. Prahy Z 3324/19. V této souvislosti je proto třeba pamatovat na skutečnost, že vlivem projednání uvedené změny ÚP nelze v současné době vyloučit riziko dílčí korekce prostorového průběhu části řešeného komunikačního propojení. Doporučujeme proto, aby konečné zpracování a předložení dalšího stupně projektové dokumentace následovalo až po schválení uvedené změny ÚP.
6. Varianta pozemní mírně omezuje působení dominant v krajinném rázu, proto je při finální úpravě terénu a výsadbě nutno věnovat pozornost lepšímu začlenění stavby do terénu. Z hlediska ochrany přírody doporučujeme stavbu při realizaci zajistit proti průniku drobných živočichů, dále pak provést ochranu vegetace na staveništi i v těsném okolí stavby. Dále pak zajistit, aby případné průhledné protihlukové stěny byly navrženy s akcentem na zvýraznění plochy pro letící ptactvo a zajistit, aby část výsadeb byla tvořena domácimi druhy dřevin s plody pro podporu volně žijícího ptactva a hmyzu. Terénní úpravy a výsadbu je nutno zvolit tak, aby došlo k lepšímu zapojení prostoru a vegetace v souvislosti s ukončením stavby komunikace (eco-design).
7. Vliv na změnu klimatu je v dokumentaci EIA zpracován jen částečně. Chybí zhodnocení mitigačního efektu předpokládané výsadby dřevin a zejména odhad emisí skleníkových plynů v průběhu výstavby (včetně výroby a dopravy použitých stavebních hmot). Proto tvrzení, že „záměr nebude mít vliv na klima“ (na str. 145) není ničím doložené, ba naopak – už jenom zpracovaná bilance skleníkových plynů z budoucího provozu ukazuje, že záměr bude mít záporný vliv na klima, ale v akceptovatelné míře. Kromě navržených opatření dle Akčního plánu Strategie adaptace Hl. m. Prahy na změnu klimatu a Klimatického plánu HMP do roku 2030 jsou další adaptační opatření žádoucí v rámci výsadeb a také v oblasti odvodu a zasakování srážkových přívalových vod (které zde budou dočasně problémem), které je nutno i v rámci stavby zajistit a odvést mimo areál stavby.

**Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská**

8. V dalším stupni PD požadujeme podrobné zpracování krajinářských úprav. V textové části je uvedeno, že dojde ke kompenzačním opatřením, kdy budou realizovány výsadby nejméně 102 stromů s průměrným objemem koruny 3 m<sup>3</sup>. Proto požadujeme zpracovat komplexní řešení začlenění tělesa do městské krajiny prostřednictvím multifunkční a propojené zelené infrastruktury, přičemž zelenou infrastrukturou se myslí integrované řešení prostupnosti území, vegetačních úprav se zajištěním dostatečného množství vzrostlých stromů i vzhledem k objemu kácených dřevin a prvků zajišťujících efektivní hospodaření s vodou řešené jedním systémem a ve vzájemné synergii s využitím řešení založených na přírodě.
9. V rámci dokumentace je navrženo kácení stromů. Konkrétně se jedná o dřeviny č. 2, 5-7, 9-13, 16, 25, 26, 29, 35, 49, 50, 55, 66, a dále u stromů, které jsou součástí stromořadí – stromy č. 61-64. Dřeviny č. 61-64 *Tilia cordata* 'Greenspire' doporučujeme přesadit, jedná se o nové perspektivní dřeviny.
10. Požadujeme všechna opatření navržená v kap. D.IV dokumentace v závislosti na jejich povaze buď zpracovat do dalšího stupně projektové dokumentace, nebo zahrnout ve formě podmínek do navazujících povolených rozhodnutí, v případě potřeby včetně požadavků na sledování jejich účinnosti po zprovoznění záměru.

S pozdravem

Ing. Petr Hlubuček

náměstek primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti

podepsáno elektronicky

Vážená paní

Ing. Jana Cibulková

vedoucí odd. posuzování vlivů na životní prostředí

Magistrát hl. m. Prahy

odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35/29

110 00 Praha 1

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

Tel: +420 236 002 790, kontaktní centrum: 12 444

E-mail: Petr.Hlubucek@praha.eu, IS DS: 48ia97h

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění  
Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 14

Bratří Vencíků 1073,198 21 Praha 9 IČ: 00231312 | www.praha14.cz

Místostarostka

Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 35/29  
110 00 Praha 1

Váš dopis značka:MHMP 62856/2022  
Spisová značka:S-MHMP 283532/2021

Vyřizuje: Jana Lebedová  
E-mail: jana.lebedova@praha14.cz  
Telefon: 225 295 291

Praha, 10. května 2022

vyjádření MČ Praha 14 ke zveřejnění dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí záměru „Stavba Mladoboleslavská – Budovatelská“,

Městská část Praha 14 Vám zasílá vyjádření ke zveřejnění dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, záměru „Stavba Mladoboleslavská – Budovatelská“, které bylo schváleno dne 9. 5. 2022 formou Usnesení Rady městské části Praha 14 č. 255/RMČ/2022 a které je přílohou tohoto dopisu.

Mgr. Mária Ševčíková  
místostarostka

Příloha: usn.č. 255/RMČ/2022

Mgr. MÁRIA ŠEVČÍKOVÁ  
místostarostka  
E-MAIL: maria.sevcikova@praha14.cz  
TELEFON: 225 295 201

IDENTIFIKAČNÍ DATOVÉ SCHRÁNKY: pmabf6a  
ELEKTRONICKÁ PODATELNA ŘÁDU: podatelna@praha14.cz  
INFORMAČNÍ KANCELÁŘ: informace@praha14.cz  
TELEFON INFORMAČNÍ KANCELÁŘE: 225 295 270, 225 295 561





**Městská část Praha 14  
Rada městské části**

**U s n e s e n í**

**č. 255/RMČ/2022**

85. pravidelné jednání Rady městské části  
konaného dne 09.05.2022

k návrhu k návrhu vyjádření městské části Praha 14 ke zveřejnění dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) záměru „Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská“ zpracované dle přílohy č. 4 zákona

Rada městské části

**I. bere na vědomí**

1. zveřejnění dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, záměru "Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská" zpracované dle přílohy č. 4 zákona

**II. požaduje**

1. napojení záměru na ulici Budovatelskou formou okružní křižovatky z důvodu bezpečnosti, zkapacitnění křižovatky, zpomalení dopravního proudu, a vytvoření technických podmínek, aby převládající pohyb automobilů byl mezi mostem přes Vysočanskou radiálu a novou komunikací
2. řešit v dalším stupni dokumentace stavby podrobně
  - o křížení záměru se stavbou Severovýchodní cyklomagistrály (dále jen SVCM) etapa 6.3.  
- navržené křížení v oblouku je nebezpečné
  - o koordinovat záměr s prodloužením SVCM k Budovatelské - nástupní a odstavňá plocha
3. dohodnout se na provedení opatření ke snížení imisní zátěže a k ochraně před nepříznivými účinky hluku
  - o vhodnou výsadbou kvalitní zeleně na pozemcích parc.č. 2574/15, 2574/180 kat. území Kyje zejména v pásu podél této nové komunikace

**III. ukládá**

1. podepsat průvodní dopis k vyjádření městské části Praha 14 ke zveřejnění dokumentace dle zákona záměru "Stavba č. 7552: Mladoboleslavská – Budovatelská" a odeslat ho odboru ochrany prostředí Magistrátu hl.m. Prahy

Zodpovídá: Mgr. Mária Ševčíková, místostarostka

Termín plnění: 10.05.2022

Na vědomí: OSM, OD

9)

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Odbor ochrany prostředí  
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Ve věci: Vyjádření k záměru

V Praze dne 10.5.2022

Kód záměru: **PHA1119**

Název záměru: Stavba č. 7552: Mladoboleslavská - Budovatelská

Vyjádření připomínek obyvatel MČ Praha 19 Kbely ke stavbě komunikace č. 7552, kde trváme na dodržení následujících zásad :

Důrazně požadujeme variantu č. 2.

Zahloubení od 1,3 km do 2 km do hloubky 3 metrů podle vzorového příčného řezu ve variantě č. 2.

Při stavbě tunelu využít moderní technologie k zamezení ztráty podzemních vod.

Vjezd na komunikaci pouze pro osobní automobily v maximální možné rychlosti 50 km/hod.

Zákaz vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 tun.

Prostor mezi garážemi a komunikací řešit hojnou výsadbou středně vysoké zeleně dosahující maximální výšky vzrůstu cca 3-4 m se smíšenou kultivací stálezelených rostlin, které rozptýlí hluk a pohltí prašnost od komunikace.

Během výstavby důsledně kontrolovat maximální povolené hlukové limity, vibrace a prašnost.

Co nejkratší možné omezení přerušení cyklotrasy KB-KY (Kbely - Kyje) a KB-HL (Kbely - Hloubětín).

Co nejkratší možné omezení vstupu do prostor podél vzletové dráhy, který je hojně využíván pro relaxační a sportovní účely obyvatel.

Dle zkušeností kruhový objezd na Mladoboleslavské zpomalí dopravu a v případě nehody na nájedzu či sjezdu z pražského okruhu z Kbelské ulice dojde k zahlcení daného kruhového objezdu.

V případě nehody na kruhovém objezdu dojde ke kolapsu dopravy všech výjezdových cest z Kbel a ostatních přilehlých částí. Prosíme tedy při nevyhnutelné situaci o možnosti zabudování rychlého odbočovacího pruhu všemi směry na daném kruhovém objezdu.

jméno a příjmení	adresa	podpis
------------------	--------	--------