

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence
IDDS: 9gsaax4

Váš dopis zn./ze dne:
MZP/2020/710/4137/16.10.2020
Č. j.:
MHMP 1638518/2020
Sp. zn.:
S-MHMP 1638518/2020

Vyřizuje/tel.:
Ing. Tomáš Novotný
236 004 278
Počet listů/příloh: **6/0**
Datum:
19.11.2020

Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu dle § 6 odst. 7 a 8 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“), k **oznámení záměru**

D0, stavba 520 Březiněves – Satalice

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. Barbora Vojarová, tel.: 236 004 227, e-mail: barbora.vojarova@praha.eu

Stavbou „D0, 520 Březiněves – Satalice“ budou dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu o výměře nad 10 ha. Dle ust. § 17 písm. m) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je tak příslušným správním úřadem k vyjádření se k oznámení záměru Ministerstvo životního prostředí.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Milan Fink, tel.: 236 004 237, e-mail: milan.fink@praha.eu

Orgánu státní správy lesů odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy bylo předloženo oznámení ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ (dále jen „oznámení“).

Stavba 520 je severovýchodním segmentem Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy). Propojuje připravovanou stavbu „D0 519 Suchdol – Březiněves“ s již provozovanou stavbou 510. Stavba 520 je navržena v šestipruhovém uspořádání v délce 12,95 km v kategorii D34/100, směrově rozdělená s rozšířeným středním dělicím pásem. Na hlavní trase D0 520 jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky a dle vedení nivelety jednotlivých variant 14-20 mostních objektů. U varianty 3 osahuje stavba též 3 tunelové úseky. Ke stavbě 520 byla jako předmět posuzování zařazena také MÚK Březiněves, která je navržena jako součást stavby 519. Dle harmonogramu bude řešený záměr, tj. D0 520 realizován až po stavbě D0 519. Nicméně veškeré kroky přípravy a realizace se budou odvíjet od úspěšnosti jednotlivých povolovacích procesů. Z toho důvodu je MÚK Březiněves zařazena i jako součást posuzování stavby D0 520 tak, aby tato stavba byla v případě nutnosti samostatně realizovatelná a provozuschopná bez vazby na stavbu 519. Záměr je předložen ve třech variantách – všechny tři varianty jsou umístěny ve stabilizovaném koridoru se stejnou stopou, ale rozdílně vedenou niveletou.

Varianta 1 je vedena víceméně po terénu v mírných zářezech nebo v násypech. Údolí a vodoteče překonává dlouhými a vysokými mosty. Křižující komunikace přechází trasu převážně nadjezdy. Varianta 2 je oproti variantě 1 navržena s výrazně zahloubenou niveletou, s nižšími mosty. S ohledem na technické řešení je tato varianta označovaná také jako zahloubená.

Varianta 3 dále zahlubuje niveletu a zahrnuje 3 tunelové úseky – tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel VINOŘ. S ohledem na technické řešení je tato varianta označovaná také jako tunelová.

K trvalému dotčení lesních pozemků dochází na území Prahy v poměrně malém rozsahu v katastrálním území Miškovice a VINOŘ, trvalé zábory jsou rozepsány na jednotlivé katastry pouze pro variantu 3, dočasné zábory vyčísleny nejsou. Při srovnávání variant jsou vždy uváděny celkové předpokládané trvalé zábory stavby, tj. včetně záborů lesa v k. ú. Veleň, tj. území mimo hlavní město Prahu. Na území Prahy jsou pro variantu 3 předpokládány trvalé zábory v rozsahu cca 0,2 ha.

Nejvyšší zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa jsou uvedeny pro variantu 3. Dle oznámení lze prý předpokládat, že v prostoru „tunelu VINOŘ“ bude možné opětovné založení lesního porostu. Oznámení proto vyhodnotilo rozdíly mezi předloženými variantami jako nepodstatné. Z výše uvedeného dovozujeme, že ačkoliv je předpokládáno opětovné založení lesního porostu v prostoru „tunelu VINOŘ“, tak ve vyčíslení (trvalých) záborů zde zřejmě varianta 3 nepočítá s dočasným zábohem po dobu stavby (čemuž by odpovídalo opětovné zalesnění), ale zábohem trvalým. Domníváme se, že pokud je předpokládána obnova lesního porostu, měl by zde být zábor dočasný po dobu realizace stavby. Požadujeme v této části upřesnění.

Orgán státní správy lesů souhlasí v této fázi s opatřeními pro minimalizaci vlivů na lesní pozemky navrhovanými v oznámení a to zejména vyloučení dočasných záborů na pozemcích určených k plnění funkcí lesa pro zařízení stavenišť či deponie zemin nebo stavebních materiálů.

Popsané rozdíly mezi variantami nejsou z hlediska orgánu státní správy lesů vzhledem k fázi projednávání a s ohledem na velikost a význam stavby zásadní. Pro další fáze projednávání budeme požadovat specifikaci dotčených lesních pozemků a vyčíslení trvalých záborů a dočasných záborů pro jednotlivé lesní pozemky u všech řešených variant.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

Ing. Daniela Pelechová, tel.: 236 004 388, email: daniela.pelechova@praha.eu

D0, stavba 520 je severovýchodním segmentem Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy). Propojuje připravovanou stavbu D0 519 Suchdol – Březiněves s již provozovanou stavbu 510. Dojde k přímému propojení dálnice D8 s dálnicí D10. Stavba 520 je navržena v délce 12,95 km jako dálnice v kategorii D34/100 v šestipruhovém uspořádání, s přípojovacími a odbočovacími pruhy v oblasti mimoúrovňových křižovatek. Je navržena v jedné stopě s variantním vedením nivelety. Na hlavní trase D0 520 jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky. Dle vedení nivelety je variantně navrženo 14-20 mostních objektů. U varianty 3 zahrnuje stavba 3 tunelové úseky. S ohledem na charakter stavby objemově nejvýznamnější budou odpady ze skupiny 17 – ze stavební činnosti a výkopová a těžená zemina. O nakládání s odpady a způsobu jejich odstranění bude vedena evidence v souladu s § 16 zákona o odpadech. V rámci odpadového hospodářství bude dodržována následující hierarchie způsobů nakládání s odpady dle §9a zákona o odpadech: předcházení vzniku odpadů, příprava k opětovnému využití, recyklace, jiné využití (např. energetické), odstranění. Ke shromažďování jednotlivých druhů odpadů budou dodavatelem stavby vytvořeny potřebné podmínky. Odpady, které nebudou moci být využity, budou v souladu s § 12 zákona o odpadech předávány pouze osobě oprávněné. Provoz záměru nebude generovat objemově významnou produkci odpadů. Odpady budou vznikat z činností, které vyplývají z údržby a úklidu vozovek a tunelů, a provozu silnice. Nakládání s odpady je popsáno v kapitole B.III.3. Základní přehled odpadů, které běžně vznikají při dopravních stavbách a výčet předpokládaných druhů odpadů, které vznikají při provozu komunikace, jsou uvedeny v tabulkách.

Upozorňujeme v souvislosti s předpokládanou demolicí místních komunikací, že dne 1. 6. 2019 nabyla účinnosti vyhláška č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Při aplikaci nové legislativy v praxi je tedy potřeba postupovat tak, že je nejprve nutné posoudit možnosti zpracování ZAS. Ty jsou ve vyhlášce rozděleny na čtyři třídy (T1 až T4), kdy limitní hodnotou je obsah PAU v sušině. Podle všeho je obsah PAU v sušině správně navržené kritérium zaprvé proto, že je dobře hodnotitelné i z pohledu kvality asfaltů, které se na komunikace ukládaly (i zde výroba procházela vývojem a postupným zlepšováním s ohledem na životní prostředí). Zadruhé proto, že se na jeho základě určí, kdy se znovuzískaná asfaltová směs stane vedlejším produktem a její zpracování tak nebude zásadně omezováno, a kdy odpadem. Pokud je ZAS vedlejším produktem, není to materiál v režimu odpadu, ale je běžně užívanou surovinou, určenou pro vznik výrobku. Jestliže se ZAS stane odpadem, je nutné postupovat podle § 6 vyhlášky (... celkový obsah polyaromatických uhlovodíků v rozsahu podle tabulky č. 2 přílohy č. 1 k této vyhlášce ve vyrobené asfaltové směsi nepřekročí hodnotu 25 mg/kg v sušině; splnění této podmínky se prokazuje způsobem vymezeným v provozním řádu zařízení).

Nemáme další připomínky.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Ing. Jarmila Vyšínová, tel.: 236 004 440, e-mail: jarmila.vysinova@praha.eu

Předmětem předloženého záměru je stavba úseku č. 520 Pražského okruhu (D0) včetně MÚK Březiněves. Jedná se o úsek v délce 12,95 km v šestipruhovém uspořádání s odbočovacími pruhy v oblasti MÚK. Součástí záměru má být i dostavba MÚK Satalice, zajišťující její funkčnost.

Záměr je navržen ve třech variantách ve stejné stopě, ale rozdílných niveletách.

Varianta 1 je vedena víceméně po terénu v mírných zářezích nebo násypch (vysoké mosty, nadjezdy křižujících komunikací, přebytek cca 610 tis. m³ zeminy).

Varianta 2 výrazně zahloubená (nižší mosty, nadjezdy křižujících komunikací, přebytek cca 2,4 mil. m³ zeminy).

Varianta 3 více zahloubená než var. 2, 3 tunelové úseky (tunel Třeboradice, tunel Veleň, tunel Vinoř, přebytek cca 4,2 mil. m³ zeminy).

Na hlavní trase jsou navrženy 4 MÚK, mostní objekty (dle variant 14-20) a 3 tunelové úseky (varianta 3), stavba má dále zahrnovat úpravy vodotečí, demolice.

Pro výstavbu záměru je předběžně uvažováno s čtyřmi etapami (přípravné práce; výstavba přeložek IS, zemní práce; výstavba hlavních objektů; dokončení a zprovoznění úseku).

Záměr má být zprovozněn v roce 2030.

Z hlediska kvality ovzduší je záměr umístěn do lokality v rámci pražského regionu imisně spíše mírně zatížená, kde dle map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ, pětiletý průměr 2014-2018) dosahují průměrné roční imisní koncentrace NO₂ hodnot 12,9-28 μg/m³, PM₁₀ hodnot 22,9-24,1 μg/m³, PM_{2,5} hodnot 17-18 μg/m³, benzenu hodnot 1,1-1,3 μg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnot 0,8-1,4 ng/m³. U průměrných 24hodinových koncentrací PM₁₀ činí 36. nejvyšší koncentrace 41,6-42,8 μg/m³. Maximální hodinové koncentrace NO₂ se v řešeném území pohybují dle modelových výpočtů ATEM do 100 μg/m³. V řešeném území tak s výjimkou ročních imisních koncentrací B(a)P nedochází k překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek.

Vliv jednotlivých variant na kvalitu ovzduší byl v předloženém oznámení posouzen na základě modelových výpočtů rozptylové studie (ATEM-Atelier ekologických modelů, s.r.o., srpen 2020). V rozptylové studii bylo na základě map pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací ČHMÚ vyhodnoceno stávající imisní pozadí v území umístění záměru, dále pak byl hodnocen výhledový stav k roku 2030 (zprovoznění záměru) a k období naplnění územního plánu hlavního města Prahy (2040). Vliv záměru na ovzduší byl hodnocen na základě rozdílových map, vyjadřujících změnu imisní zátěže oproti výchozímu stavu bez realizace záměru. **Do modelových výpočtů byl zahrnut pouze příspěvek automobilové dopravy ve výpočtové oblasti (příspěvková rozptylová studie).**

Z výsledků modelových výpočtů rozptylové studie vyplývá, že příspěvky k ročním imisním koncentracím znečišťujících látek mají u jednotlivých variant dosahovat následujících hodnot – rok 2030 (nejvyšší nárůst/nejvyšší nárůst u obytné zástavby):

- Varianta 1: NO₂ – 6,3 μg/m³/4,0 μg/m³;
PM₁₀ – 18 μg/m³/6 μg/m³;
PM_{2,5} – 5 μg/m³/2 μg/m³;
B(a)P – 0,45 ng/m³/0,2 ng/m³;
- Varianta 2: NO₂ – 5,5 μg/m³/4,0 μg/m³;
PM₁₀ – 18 μg/m³/6 μg/m³;
PM_{2,5} – 5 μg/m³/2 μg/m³.
B(a)P – 0,40 ng/m³/0,2 ng/m³;
- Varianta 3: NO₂ – 28 μg/m³/4,5 μg/m³;
PM₁₀ – 25 μg/m³/6 μg/m³;

$$\text{PM}_{2,5} - 8,5 \mu\text{g}/\text{m}^3/2 \mu\text{g}/\text{m}^3;$$

$$\text{B(a)P} - 1,0 \text{ ng}/\text{m}^3/0,2 \text{ ng}/\text{m}^3.$$

V závěru rozptylové studie je konstatováno, že imisní limity pro průměrné roční koncentrace NO_2 a benzenu mají být v celém výpočtovém území splněny ve všech variantách v obou výhledových horizontech. V případě ročních imisních koncentrací PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ může lokálně docházet k překračování imisního limitu a to vždy v těsné blízkosti nejvýznamnějších komunikací (mimo obytnou zástavbu). U ročních koncentrací B(a)P lze výskyt nadlimitních koncentrací očekávat v téměř celém zájmovém území (překročení bylo identifikováno již za stávajícího stavu). V případě krátkodobých koncentrací nelze výskyt nadlimitních koncentrací vyloučit u hodinových koncentrací NO_2 (varianta 3 – portály tunelů) i denních koncentrací PM_{10} (pásky podél nejvýznamnějších komunikací, lokálně i v části nejvíce ovlivněné zástavby Třeboradic, Mírovic a Podolanky). Snížení imisní zátěže je pak dle modelových výpočtů zaznamenáno ve VINOŘI, podél Cínovecké a Novopacké.

Z hlediska porovnání variant je možné konstatovat, že varianty 1 a 2 jsou z hlediska vlivu na ovzduší prakticky totožné, pokud se ukazují významnější rozdíly mezi těmito variantami, pak je lze očekávat pouze v nejbližším okolí trasy komunikace, u obytné zástavby se jedná o změny naprosto zanedbatelné. Varianta 3 znamená pouze zcela lokální navýšení v okolí portálů jednotlivých tunelů. Z hlediska zasažení obytné zástavby průměrnými ročními koncentracemi jednotlivých znečišťujících látek se tato varianta jeví jako celkově nejprůzračnější, neboť představuje snížení dopadů v oblasti Jenštejna a dále části VINOŘE a Třeboradic. Jen zcela lokálně může představovat mírné zvýšení zátěže v nejvíce přiléhající části zástavby Mírovic. V případě krátkodobých koncentrací může dojít v tzv. tunelové variantě k výskytu nadlimitních hodnot vlivem portálů tunelů – jedná se však o výpočtové hodnoty za nejnepříznivějších podmínek, které v průběhu roku nemusí vůbec nastat.

V předložené rozptylové studii byl diskutován i vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší v okolí stavby s tím, že podrobnější vyhodnocení bude provedeno v dalších stupních projektové dokumentace na základě vypracovaných zásad organizace výstavby. Rozptylová studie dále obsahuje návrh opatření k minimalizaci negativních vlivů na ovzduší v průběhu realizace záměru. Orgán ochrany ovzduší v předloženém oznámení záměru postrádá některé údaje či studie, které s ohledem na očekávaný významný vliv záměru na ovzduší v okolí považuje pro posouzení záměru za důležité. V následně zpracovávané dokumentaci EIA proto požadujeme část týkající se vlivu záměru na ovzduší dopracovat, případně doplnit, ve smyslu následujících připomínek:

1. Za účelem snížení poměrně vysokých imisních koncentrací, zjištěných při portálech navržených tunelů (zejména tunel VINOŘ), požadujeme prověřit možnost návrhu alternativního způsobu větrání tunelů s výduchy umístěnými tak, aby co nejméně negativně ovlivňovaly obytnou zástavbu. V případě nového (variantního) návrhu řešení větrání tunelů je nezbytné modelovými výpočty rozptylové studie vyhodnotit dopady nově navrženého řešení na ovzduší zejména ve vztahu k obytné zástavbě.
2. S ohledem na predikované vysoké příspěvky k imisním koncentracím znečišťujících látek i u obytné zástavby v okolí záměru (B(a)P, NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$) požadujeme zpracovat návrh opatření vedoucích alespoň ke snížení negativních dopadů záměru na ovzduší v řešeném území, případně k zachování stávajícího stavu úrovně znečišťování ovzduší v daném území, zejména pak ve vztahu k obytné zástavbě (tzv. kompenzační opatření). Jedná se o návrh vhodných opatření např. formou výsadby nových stromů ve vegetačních pásích izolační

liniové zeleně podél komunikace – nad rámec zeleně určené ke kácení v souvislosti s realizací záměru. Oblasti výsadby izolační liniové zeleně požadujeme přehledně graficky znázornit. Při umístování izolační zeleně dáváme přednost přímému odstínění negativních vlivů komunikace na obytnou zástavbu. Aplikace uvedeného opatření vyplývá z „Programu zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ 01“, opatření AB17 – Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně.

3. Zpracovat pro období výstavby alespoň rámcový kapacitní odhad objemů odváženého a přiváženého materiálu i zemin včetně přepravních tras a nasazení stavebních mechanismů. Na základě modelových výpočtu rozptylové studie alespoň pro nejméně příznivou variantu pak provést vyhodnocení vlivu výstavby na okolí (zejména obytnou zástavbu), výsledky modelových zohlednit i v návrhu nejvýhodnějších příjezdových a odvozových tras.
4. Zpracovat návrh souboru opatření k minimalizaci negativních dopadů na ovzduší vycházející z metodického pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností, ze září roku 2019, který je zveřejněn na webové stránce Ministerstva životního prostředí (https://www.mzp.cz/cz/zdroje_znecistovani_ovzduisi). Tato opatření promítnout do modelových výpočtů rozptylové studie pro období realizace stavby.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Barbora Vojarová, tel.: 236 004 227, e-mail: barbora.vojarova@praha.eu

I. K předloženému oznámení podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, záměru D0, stavba 520 Březiněves – Skalice sdělujeme následující:

1. Dle předloženého oznámení nelze vyloučit ovlivnění režimu podzemní vody a přenesení i vydatnosti toků (zejména v případě varianty 3). Požadujeme proto, na základě doplňujících IG a HG průzkumů, v další fázi procesu EIA vyhodnotit vliv záměru na VKP – vodní toky a prameny v PR Vinořský park, u níž jsou jedním z předmětů ochrany mokřadní společenstva olšin na výstupech pramenů.
2. Při hodnocení vlivu na faunu (kapitola D.1.7.3.) vychází oznámení EIA z „Přírodovědného průzkumu a hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracovaného podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.“. K výše uvedenému dokumentu mám několik připomínek, viz bod II. Připomínky týkající se fauny požadujeme zohlednit v dalším stupni dokumentace.

II. Pro potřeby oznámení podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, záměru D0, stavba 520 Březiněves – Skalice byl, kromě jiného, zpracován „Přírodovědný průzkum a hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, zpracované podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb.“, zpracovatelé [REDAKCE] vání 11/2018 (dále jen „hodnocení vlivu zásahu“).

S ohledem na skutečnost, že předložené hodnocení vlivu záměru je nezbytným podkladem pro vyjádření, stanoviska a rozhodnutí orgánů ochrany přírody v dalších stupních řízení, považujeme za nezbytné upozornit na některé nedostatky hodnocení vlivu záměru:

1. Stavba je v rámci hodnocení vlivu zásahu řešena invariantně. V rámci posuzování vlivu na životní prostředí je však záměr předkládán ve třech variantách. Dle vyhlášky č. 142/2018 Sb. je zpracovatel hodnocení vlivu zásahu povinen uvést přehled navržených variant a jednotlivé varianty vyhodnotit. Toto v hodnocení zcela chybí.
2. Chybí vyhodnocení vlivu zásahu na dřeviny rostoucí mimo les. Problematika je řešena v Dendrologickém průzkumu D0, stavba 520 Březiněves – Satalice, vypracovaném [REDACTED] srpnu 2020, která je součástí příloh oznámení. Požadujeme uvést minimálně odkaz na tento dokument.
3. Vyhodnocení vlivu na VKP považujeme za nedostatečné. Posuzovatel na straně 19 uvádí „Z pohledu možného ovlivnění výše uvedených VKP a s ohledem na stupeň projektové dokumentace zásah do vodních toků neproběhne, jelikož jsou všechny kříženy pomocí mostních objektů. Vliv bude tedy nulový. Z pohledů lesů, jelikož se bude jednat o minimální zásah, nedojde k narušení stability porostů. Vliv bude tedy nevýznamný až nulový“. S tímto tvrzením nelze souhlasit. Dle oznámení si všechny tři varianty vyžádají zásah do vodního toku, a to jeho směrovou úpravou či provizorní přeložkou (v případě tunelové varianty). Navíc překonání vodních toků pro jednotlivé varianty je rozdílné (rozdílná výška mostu, tunel). Nelze vyloučit ani nepřímý vliv v důsledku značného zahloubení trasy (viz varianta 3). Není řešena problematika vypouštění znečištěných srážkových vod do vodních toků (zejména posypových solí). Vyhodnocení vlivu záměru na VKP – les považujeme za velmi obecné a strohé. Jednotlivé varianty se liší svými nároky na kácení, a tedy i mírou zásahu do VKP. Srovnání variant z hlediska míry vlivu na VKP zcela chybí. Vliv na významné krajinné prvky požadujeme lépe popsat a kvantifikovat.
4. Dle slov zpracovatele nelze z údajů Nálezové databáze ochrany přírody AOPK ČR (NDOP) spolehlivě určit, zdali je *výskyt* zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a druhů rostlin a živočichů z Červených seznamů situován přímo do linie tělesa. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě. V místě stavby a v jejím bezprostředním okolí lze v NDOP dohledat bodové záznamy ZCHD. V případě zjištěných nálezů v místě trasy se s nimi zpracovatel musí vypořádat (potvrdit/vyvrátit).
5. Vyhodnocení vlivu zásahu na zvláště chráněné živočichy (Kapitola 8) považujeme za nedostatečné. U všech přítomných zvláště chráněných druhů bezobratlých a obojživelníků je závěrem konstatováno, že „*Vliv realizace silniční stavby na populace druhu v kontextu s nejbližším okolím bude z hlediska ochrany přírody zanedbatelný a případný náhodný úhyn několika jedinců při stavebních pracích nemůže populace v žádném případě ovlivnit...*“ Z hodnocení však není zřejmé, jakou cestou k těmto zjištěním autorizovaná osoba dospěla a na základě jakých úvah (nelze dovodit velikost populace, v jaké míře dojde k záboru biotopu, jaké zákazy budou porušeny – rušení, zabíjení ...).
6. Opakovaně se u ZCHD pouze řeší, zdali není ohrožena jejich populace, zpracovatel se však u ZCHD musí zabývat již vlivem na jedince. Z hodnocení musí být jasné, zda ZCHD bude ovlivněn a jakým způsobem; toto zhodnocení by mělo být provedeno pro jednotlivé varianty a fáze záměru.

7. V případě ropuchy obecné (*Bufo bufo*) není řečeno, kde se rozmnožuje a kde je předpoklad výskytu. Tyto údaje jsou nezbytné pro návrh zmírňujících opatření (např. návrh dočasných bariér v určitém úseku).
8. Dle provedeného průzkumu byl zaznamenán výskyt slepýše křehkého (*Anguis fragilis*). Hodnocení dopadu záměru na daný druh zcela chybí.
9. Tvrzení na str. 15, že není třeba přijímat jakékoliv opatření, protože nebudou dotčeny populace ZCHD, je liché. K porušení zákona dochází již při dotčení jedinců a neznamená to, že opatření se neuplatňují, pokud neohrozím/nezničím populaci. Opatření mají minimalizovat nebo snížit vliv zásahu, např. tím, že sníží počet dotčených jedinců, podpoří se populace kompenzačními opatřeními apod.
10. Vyhodnocení vlivu na prvky ÚSES považujeme za nedostatečné. Závěry hodnocení vlivu záměru na prvky ÚSES nejsou ničím podložené. Není zřejmé, na základě jakých zjištění k těmto závěrům autorizovaná osoba dospěla. Chybí srovnání variant.
11. V závěru hodnocení vlivu zásahu je konstatováno „*Plánovanou činností a následným využitím nedojde ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů. Nedojde tedy k porušení zákazů stanovených zákonem č. 114/1992 Sb.*“ Nicméně v textu je opakovaně u ZCHD zmíněno, že budou zásahem nejspíše usmrceni jedinci. K porušení zákona č. 114/1992 Sb. tedy dojde. Výše citované konstatování je zmíněno na konci str. 24, na začátku str. 25 je už ale opačné tvrzení. Tvrzení v závěrech si tedy protirečí. Navíc se jedná o závěr právní, který nepřísluší autorizované osobě, ale správnímu orgánu.
12. V případě vyhodnocení vlivu daného záměru na zvláště chráněná území požadujeme vyhodnocení nepřímých vlivů. Nelze vyloučit ovlivnění vodního režimu v PR Vinořský park (zejména u tunelové varianty, kdy se stavba dostává pod úroveň hladiny podzemní vody).

6. Z hlediska myslivosti:

Ing. Milan Fink, tel.: 236 004 237, e-mail: milan.fink@praha.eu

Orgánu státní správy myslivosti odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy bylo předloženo oznámení ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k záměru „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ (dále jen „oznámení“).

Stavba 520 je severovýchodním segmentem Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy). Propojuje připravovanou stavbu „D0 519 Suchdol – Březiněves“ s již provozovanou stavbou 510. Stavba 520 je navržena v šestipruhovém uspořádání v délce 12,95 km v kategorii D34/100, směrově rozdělená s rozšířeným středním dělicím pásem. Na hlavní trase D0 520 jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky a dle vedení nivelety jednotlivých variant 14-20 mostních objektů. U varianty 3 osahuje stavba též 3 tunelové úseky. Ke stavbě 520 byla jako předmět posuzování zařazena také MÚK Březiněves, která je navržena jako součást stavby 519. Dle harmonogramu bude řešený záměr, tj. D0 520 realizován až po stavbě D0 519. Nicméně veškeré kroky přípravy a realizace se budou odvíjet od úspěšnosti jednotlivých povolovacích procesů. Z toho důvodu je MÚK Březiněves zařazena i jako součást posuzování stavby D0 520 tak, aby tato stavba byla v případě nutnosti samostatně realizovatelná a provozuschopná bez vazby na stavbu 519. Záměr je předložen ve třech variantách – všechny tři varianty jsou umístěny ve stabilizovaném koridoru se stejnou stopou, ale rozdílně vedenou niveletou.

Varianta 1 je vedena víceméně po terénu v mírných zářezích nebo v násypch. Údolí a vodoteče překonává dlouhými a vysokými mosty. Křižující komunikace přechází trasu převážně nadjezdy. Varianta 2 je oproti variantě 1 navržena s výrazně zahloubenou niveletou, s nižšími mosty. S ohledem na technické řešení je tato varianta označovaná také jako zahloubená.

Varianta 3 dále zahlubuje niveletu a zahrnuje 3 tunelové úseky – tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel Vinoř. S ohledem na technické řešení je tato varianta označovaná také jako tunelová.

Nová komunikace D0 520 vytvoří v území nový dělicí prvek. Komunikace bude oplocena v celé délce trasy. Technické řešení záměru nicméně zachová částečnou prostupnost přirozených migračních směrů pod mosty nad údolními vodotečí. Ve variantě 3 je bariérový efekt stavby snížen rovněž tunelovými úseky. Analýzou migrace zvěře, migračních koridorů stávajících a zachovaných po realizaci stavby a celkového vyhodnocení migrační prostupnosti stavby se zabývají kapitoly C.2.7.2 FAUNA a C.2.7.3 EKOSYSTÉMY v části C. Územní systém ekologické stability. Biologickými průzkumy nebyly zjištěny žádné významné migrační trasy, které by vyvolávaly požadavky na úpravu technického řešení. Záměr nevytvoří v území bariéru dělicí areály rozšíření ani nepřetíná žádné dálkové migrační tahy. Biologickými průzkumy zde nebyly zaznamenány ani žádné koridory migrace zvěře na lokální úrovni. Velcí savci – zvěř kategorie A (jelen) nebyli průzkumem v území zjištěni, navrhovaný záměr tedy na tuto kategorii zvěře nebude mít žádný vliv. Z kategorie B a C se zde běžně vyskytují druhy agrární krajiny s navazujícími lesy (např. srnec obecný, prase divoké, zajíc polní či kuna lesní). Pro tyto druhy lze předpokládat migraci plošného charakteru, náhodnou, nejasně vymezenou, danou zejména potravní nabídkou polí, za kterou zvěř vychází z lesů. Charakter výskytu a pohyb zvěře se mění v závislosti na ročním období a pěstovaných plodinách. Je ovlivněn charakterem ploch v území a přirozeně usměrňován podél přírodních os v podobě vodotečí. V řešeném území se jedná o přirozené propojení směrů mezi Ďáblickým a Bořanovickým hájem, podél Mratinského a Vinořského potoka. Volný pohyb zvěře bude stavbou ovlivněn – usměrněn do migračních koridorů.

Z hlediska místní příslušnosti orgánu státní správy myslivosti OCP MHMP se záměr dotýká a bude mít vliv na honitby „Satalice-Vinoř“ a „Letňany“.

Z hlediska honiteb a životních podmínek zvěře se jeví jako nejvhodnější varianta 3 (tunelová). S ohledem na současné rozšíření zjištěných druhů z celorepublikového významu oznámení uvádí, že realizace záměru by ve všech třech předložených variantách neměla mít podstatný dopad na vývoj i stav populací zvěře.

7. Z hlediska ochrany vod:

Ing. Jaromír Kačer, tel.: 236 004 267, e-mail: jaromir.kacer@praha.eu

Oznámení záměru nazvané „D0, Stavba 520 Březiněves – Satalice“, které v 09/2020 zpracovala společnost PRAGOPROJEKT, a.s.; [redacted] avní stavbu části

Silničního okruhu kolem Prahy, která má propojit připravovaný úsek SOKP D0 519 – Suchdol – Březiněves s již provozovanou stavbou SOKP 510. Dojde tak k přímému propojení dálnic D8 a D10. Stavba se na území hlavního města Prahy nachází zhruba z jedné poloviny v katastrálních územích Ďáblice, Březiněves, Třeboradice, Miškovice, Vinoř, Satalice a Horní Počernice, druhá polovina se dotýká obcí Středočeského kraje v katastrech Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice u Prahy a Zdiby. Trasa je vedena ve stabilizovaném koridoru v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy. V tomto koridoru jsou navrženy tři varianty,

kteří se odlišují v řešení nivelety komunikace. Stavba je navržena v šestipruhovém uspořádání v délce 12,95 km v kategorii D34/100, směrově bude komunikace oddělena rozšířeným středovým dělicím pásem. Do posuzování byla zařazena i MÚK Březiněves, která byla předmětem posuzování též pro úsek stavby SOKP 519, a to z důvodu možnosti samostatné realizace a provozování bez ohledu na možné průtahy se stavbou SOKP 519, která by měla být realizována v předstihu. Na hlavní trase D0 520 jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky a dle vedení nivelety jednotlivých variant 14-20 mostních objektů. U varianty 3 obsahuje stavba též 3 tunelové úseky. Varianty se výrazně liší kubaturami výkopů, násypů a zemních valů. Varianta 1 je vedena víceméně po terénu v mírných zářezích nebo v násypech. Údolí a vodoteče překonává dlouhými a vysokými mosty. Křižující komunikace přechází trasu převážně nadjezdy. Varianta 2 je oproti variantě 1 navržena s výrazně zahloubenou niveletou, s nižšími mosty. Varianta 3 dále zahlubuje niveletu a zahrnuje 3 tunelové úseky – tunel Třeboradice, tunel Veleň a tunel Vinoř.

Podrobněji k jednotlivým variantám ve vztahu k vodním tokům:

Varianta 1: Údolí a vodoteče trasa překonává dlouhými a vysokými mosty. Křížení s železniční tratí Praha – Turnov a Třeboradickým potokem je zajištěno estakádou. Údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice přechází též dlouhou estakádou. Údolí Ctěnického a Vinořského potoka s ČOV Vinoř a silnici II/610 přechází trasa vysokým mostem.

Varianta 2: Trasa je oproti variantě 1 výrazně zahloubena. Pravostranný přítok Třeboradického potoka je nutné díky nemožnosti vykřížení v původním místě přeložit. Údolí Mratínského potoka přechází trasa mostem, který je však výrazně nižší než ve variantě 1. Údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice přechází estakádou, opět mírně sníženou oproti variantě 1.

Varianta 3: Trasa je výrazně zahloubena oproti variantě 2. V km 49,6-50,9 je navržen tunel Třeboradice délky 1 330 m. Třeboradický potok přechází nad tunelem v upraveném směrovém uspořádání po terénu. Údolí Mratínského potoka s ČOV Miškovice přechází hlavní trasa estakádou.

Stavba bude dále zahrnovat vyvolané úpravy vodotečí (Třeboradický potok a 3 jeho přítoky, Vinořský potok; ve variantě 3 se jedná převážně o provizorní přeložky) a přeložky inženýrských sítí včetně vodovodního přívaděče DN 1600 z úpravny vody v Káraném.

Způsob odvodnění:

Veškerá srážková voda z navržené stavby má být podchycena a odvedena do nejbližšího vhodného recipientu. Voda ze zpevněných ploch nebude volně rozptylována do terénu. Odvodnění vozovky komunikace je navrženo řešit pomocí dešťové kanalizace, do které bude svedena pouze voda z povrchu zpevněné části komunikace. Dešťové kanalizace budou vedeny ve středovém dělicím pásmu komunikace. Srážkové vody z přílehlého povodí nebudou zaústěny do silničních kanalizací a budou zachytávány do silničních vsakovacích příkopů, případně nadzářezových příkopů a odváděny do nejbližších recipientů. Příkopy pod násypy budou nezpevněné nebo zpevněné betonovými tvárnici uloženými do šterkopísku, aby bylo umožněno zasakování. Návrh odvodnění je rozdělen na celkem 11 až 12 úseků, ze kterých voda odtéká vždy do jednoho místa (jedné vodoteče). Před zaústěním dálničních kanalizací do jednotlivých recipientů je vždy navrženo havarijní zařízení v podobě dešťových usazovacích nádrží (DUN) s odlučovačem lehkých kapalin, a zařízení na snížení kulminačních odtoků – retenční nádrž (RN). Pro zajištění gravitačního odvodnění jsou ve variantě 2 a variantě 3 (zde ve větším rozsahu) navrženy jak ražené odvodňovací štoly, tak klasické hloubené dešťové

kanalizace. Ve variantě 3 jsou pro odvodnění území portálových předzářezů a vlastních tunelů od portálů jednotlivých tunelů navrženy gravitační odvodňovací štoly. Údolnicové tunely jsou z nejnižších míst odvodněny čerpáním vody ze základní jímky, kdy výtlač bude veden tunelem k nejbližšímu portálu. Odvodnění ze související části prostoru stavby D0 519 (již posouzeno) – srážkové vody odváděny středovou kanalizací v kombinaci se vsakovacími příkopy a drenážním potrubím do retenční nádrže a DUN Ďáblice. Ty jsou navrženy v prostoru mezi Proseckou radiálou a pokračováním D0 520, recipientem je Mratínský potok. Dešťové vody z Prosecké radiály (ul. Cínovecká) budou řešeny obdobně za využití kombinace středové kanalizace a vsakovacích příkopů.

Tunely jsou navrženy pouze v případě varianty 3. U tunelů Třeboradice a Vinoř je navrženo přečerpávání vody. Tunel Třeboradice je mělký, hloubený v údolnicovém oblouku s nadložím max. 9 m. Tunel bude v celé délce proveden s celoobvodovou hydroizolací. Tunel Veleň je mělký, hloubený s nadložím max. 5 m. Tunel bude také v celé délce proveden s celoobvodovou hydroizolací. Tunel Vinoř je hloubený a ražený v údolnicovém oblouku s nadložím max. 15 m, v nejnižším místě podchází soutok Vinořského a Ctěnického potoka. Ražený úsek se předpokládá v km 56,60-57,00 s provedením ražby pomocí Nové rakouské tunelovací metody (NRTM) s případným použitím sanací okolního horninového masivu.

Záměr nevyvolává dle textu oznámení nutnost žádných rozsáhlých demolic s výjimkou přeložky inženýrských sítí a křížených komunikací, železnice, úpravy areálu ČOV Miškovice (mimo území hlavního města Prahy) + 1 č.p., přeložení či úpravu areálu ČOV Vinoř ve var. 3.

Výstupy ve fázi provozu záměru:

Pouze varianty 3 se týká produkce technologických vod, které budou vznikat v souvislosti s provozem tunelů (čištění, požární zásahy). Voda z vozovky bude odváděna šterbinovými žlaby do záchytné jímky, odkud bude vyvážena k finální likvidaci.

Srážkové vody z povrchu komunikací vedených mimo tunelové úseky budou odváděny do vodních toků Třeboradický potok, Mratínský potok, Vinořský potok a do jejich přítoků. Množství budou navýšena v jednotlivých variantách následovně: Varianta 1: +164.744 m³/rok; varianta 2: +164.907 m³/rok; varianta 3: +129.354 m³/rok. Odtok z retenčních nádrží na dešťové kanalizaci je navržen tak, aby při kritickém dešti nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů oproti současnému stavu. Samotná MÚK Březiněves přispěje k navýšení odtoku o cca 68.000 m³/rok. Trasa SOKP 520 prochází přes několik lokalit, které jsou stanovenými záplavovými územími. Především půjde o mostní konstrukce, jejichž návrh by měl této skutečnosti přizpůsobit rozmístění mostních pilířů.

Oznámení v kapitole D.1.4 – „Vlivy na povrchové a podzemní vody“ uvádí srovnání množstevního ovlivnění průtokových poměrů v jednotlivých vodních tocích pro jednotlivé varianty. Toto ovlivnění navýšením množství vody se pohybuje v řádu jednotek procent (většinou do 5 %) s výjimkou levostranného přítoku Třeboradického potoka v ř.km 1,0, kde dosahuje 27,7 % u varianty 1 a Třeboradického potoka v ř.km. 0,5, kde nárůst činí 9,6 % u varianty 2 a 11,2 % u varianty 3. Oznámení upozorňuje na stávající kapacitní problémy Třeboradického a Mratínského potoka, kde již v současnosti dochází k přívalovým povodním podél toků. Z tohoto důvodu jsou součástí záměru retenční nádrže na dešťové kanalizaci a dále oznámení zmiňuje skutečnost, že součástí územních plánů dotčených obcí jsou návrhy suchých poldrů na Mratínském a Třeboradickém potoce.

Oznámení dále uvádí, že nelze zcela vyloučit snížení průtoků u Třeboradického, Vinořského a Ctěnického potoka u „tunelové“ varianty č. 3. Oznámení záměru obsahuje přehledné tabelární hodnocení vlivů jednotlivých variant na podzemní vody jak z hlediska jakosti, tak z hlediska ovlivnění režimu proudění a ovlivnění vodních zdrojů. Z tohoto srovnání je patrný nejsilnější negativní vliv na podzemní vody v případě varianty č. 3, což je dáno především hlubším umístěním nivelety vozovky, hlubšími zářezy a tunelovými úseky. S tímto hodnocením se ztotožňujeme, nespornou výhodou tunelové varianty však je nižší podíl nově vzniklých zpevněných ploch. S vyhodnocením jako nejpříznivější varianty č. 1 z hlediska ovlivnění podzemních vod souhlasíme, stejně jako s návrhem opatření ke zmírnění vlivů záměru na povrchové a podzemní vody v kapitole D.1.4.3. Z hlediska zásahu do krajinného rázu je naopak jako nejpříznivější hodnocena varianta 3, která by znamenala také nejmenší zásah do pohody bydlení obyvatel. Ve všech hodnocených oblastech se jeví jako akceptovatelná varianta č. 2.

V závěrečném hodnocení se uvádí: „Pro navazující přípravu se doporučuje prověřit kombinaci technického řešení varianty 2 a 3 s důrazem na vedení nivelety trasy D0 520 za účelem eliminace nepříznivých dopadů na hydrogeologické poměry, snížení objemů zemních prací, příznivějšího odvodnění i z hlediska bezpečnosti provozu. Tunelové úseky by měly být navrženy jen v místech, kde je to účelné z pohledu ochrany obytné zástavby“.

S ohledem na rozsah a charakter záměru a nejistoty v míře ovlivnění povrchových a podzemních vod, které bude dle našeho názoru značné, požadujeme při posuzování záměru věnovat dostatečnou pozornost tomuto hledisku.

Dále požadujeme, aby stavbou vyvolané výpadky provozu vodovodního přivaděče z úpravny vody v Káraném a čistírny odpadních vod Vinoř byly minimalizovány, případně aby bylo navrženo zajištění náhradního řešení při odstávce těchto staveb. V případě tunelové varianty a vedení tubusu tunelu pod areálem ČOV Vinoř požadujeme posouzení vlivu provádění tunelu na stavební objekty ČOV a navržení případných stabilizačních opatření, popřípadě po projednání s Pražskou vodohospodářskou společností, a.s., též změny stavby ČOV, které umožní realizaci tunelového úseku.

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