

DOKUMENTACE HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D0 515 ZKAPACITNĚNÍ

(Dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí)



D0 515 zkapacitnění

Dokumentace vlivů na životní prostředí
dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

ZADAL:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 546/56 140 00 Praha 4
ZPRACOVAL:	Sdružení „ATEM – SATRA“ ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o. Roztylská 1860/1 148 00 Praha 4
ZPRACOVATEL DOKUMENTACE:	Mgr. Radek Jareš držitel autorizace dle zák. č. 100/2001 Sb. Č. j. rozhodnutí o udělení autorizace: 112632/ENV/10 Č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace: 38212/ENV/15
SPOLUPRÁCE:	
ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.	Mgr. Jan Karel Ing. Josef Martinovský Mgr. Robert Polák Ing. Eva Smolová Ing. Věra L. Válová
SATRA, spol. s r. o.	
INSET s. r. o.	Mgr. Petr Černocho Mgr. Viktor Sotorník
Mgr. Roman Tuček Mgr. Ondřej Volf	

Leden 2020

O B S A H

Ú V O D	8
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	47
A.I. Obchodní firma	47
A.II. IČO.....	47
A.III. Sídlo	47
A.IV. Jméno, příjmení, adresa a telefon oprávněného zástupce oznamovatele.....	47
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	48
B.I. Základní údaje	48
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	48
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru	48
B.I.3. Umístění záměru	49
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	49
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí	53
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	56
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	63
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků	63
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat	63
B.II. Údaje o vstupech	64
B.II.1. Půda	64
B.II.2. Voda	67
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje	67
B.II.4. Energetické zdroje	68
B.II.5. Biologická rozmanitost	68
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	68
B.III. Údaje o výstupech.....	77
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží	77
B.III.2. Odpadní vody	82
B.III.3. Odpady	85
B.III.4. Ostatní emise a rezidua	89
B.III.5. Doplňující údaje	90
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	94
C.I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	94
C.I.1. Struktura a ráz krajiny	94
C.I.2. Geomorfologické poměry	95
C.I.3. Flóra, zvláště chráněné druhy rostlin	96
C.I.4. Fauna, zvláště chráněné druhy živočichů	97
C.I.5. Zvláště chráněná území přírody	101
C.I.6. Natura 2000	101
C.I.7. Památné stromy	102

C.I.8. Přírodní parky	102
C.I.9. Významné krajinné prvky	102
C.I.10. Územní systém ekologické stability krajiny	103
C.I.11. Lesy	105
C.I.12. Ložiska nerostů	105
C.I.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu	106
C.I.14. Území hustě zalidněná	106
C.I.15. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	107
C.I.16. Staré ekologické zátěže	107
C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší, vody, půdy, přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti, klimatu, obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	109
C.II.1. Ovzduší	109
C.II.2. Povrchové a podzemní vody	111
C.II.3. Geologické poměry	117
C.II.4. Půda	118
C.II.5. Přírodní zdroje	118
C.II.6. Biologická rozmanitost	119
C.II.7. Klima a rozptylové podmínky	120
C.II.8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	125
C.II.9. Hmotný majetek a kulturní dědictví	128
C.II.10. Hluk	129
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	134
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLVIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	137
D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru, 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	137
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	137
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	145
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	160
D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody	165
D.I.5. Vlivy na půdu	169
D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje	170
D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost	171
D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce	184
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů	191
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	192

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.....	194
D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně.....	199
D.IV.1. Opatření v rámci přípravy projektu	199
D.IV.2. Opatření v době výstavby	202
D.IV.3. Opatření v době provozu	206
D.IV.4. Předpokládané účinky navrhovaných opatření	206
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí	208
D.V.1. Model ATEM.....	208
D.V.2. Model MEFA	208
D.V.3. Model Hluk+	209
D.V.4. Metodika hodnocení zdravotních rizik.....	210
D.VI. Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích	211
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU.....	212
F. ZÁVĚR.....	213
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	214
H. PŘÍLOHY	223

SEZNAM ZKRATEK

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
CSD	Celostátní sčítání dopravy ŘSD ČR
CSZ	celoměstský systém zeleně
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSN	Česká technická norma
DUN	dešťová usazovací nádrž
EIB	Evropská investiční banka
EVL	evropsky významná lokalita
HMWB	silně ovlivněný vodní útvar
HPV	hladina podzemní vody
CHKO	chráněná krajinná oblast
LŘD	liniové řízení dopravy
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí ČR
NDOP	Nálezová databáze ochrany přírody
PCB	polychlorované bifenyly
PhS	protihluková stěna
POV	plán organizace výstavby
PUPFL	pozemek určený k plnění funkcí lesa
PÚR	Politika územního rozvoje České republiky
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SAS	státní archeologický seznam ČR
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
STL	středotlaký plynovod
SZÚ	Státní zdravotní ústav

TP	Technické podmínky
TSK Praha	Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.
ÚAN	území s archeologickými nálezy
UAT	nefragmentované plochy dopravou
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VTL	vysokotlaký plynovod
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond

Ú V O D

Hodnoceným záměrem je zvýšení kapacity Pražského okruhu¹ (dálnice D0) v úseku mezi MÚK Slivenec (včetně) a MÚK Třebonice (mimo). Zkapacitnění představuje přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy, příslušné úpravy mimoúrovňových křižovatek, mostních objektů, odvodnění apod.

Dálnice D0 stavba 515, která byla uvedena do provozu roku 1983 v kategorii R 26,5/100, je v rámci zkapacitnění navržena v kategorii D 34/100. Směrové a výškové vedení zkapacitněné dálnice D0 se nemění, záměr je navržen a posuzován v jedné variantě.

Záměr „D0 515 zkapacitnění“ je zařazen dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen zákon) do kategorie I – bod 47 – Dálnice I. a II. třídy. Oznámení záměru bylo zpracováno v souladu s přílohou č. 3 zákona. Zjišťovací řízení k záměru bylo ukončeno dne 26. 2. 2019 závěrem, že záměr bude dále posuzován dle zákona. Předkládaná dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí pro záměr „D0 515 zkapacitnění“ (dále jen dokumentace EIA) je zpracována v souladu s přílohou č. 4 zákona.

Dokumentace EIA vychází z technické studie, kterou zpracovala společnost PRAGOPROJEKT, a. s. v roce 2016 a z odborných studií k jednotlivým složkám životního prostředí (dopravně inženýrské poklady, rozptylová studie, akustická studie, vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, dendrologický průzkum, biologický průzkum, hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, migrační studie, vyhodnocení vlivu na krajinný ráz a posouzení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody v souladu se Směrnicí o vodách). Odborné studie jsou předloženy v samostatné přílohové části. Součástí předkládané dokumentace EIA je dále výkresová a dokladová část a fotodokumentace stávajícího stavu zájmového území, která je uvedena v odborných studiích (biologický průzkum a posouzení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody). V předložené dokumentaci EIA je rovněž uveden

¹ Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) se označuje také jako Pražský okruh, což je oficiální pojmenování tohoto okruhu, schválené hl. m. Prahou, používané mj. v územně plánovací dokumentaci a dalších dokumentech. V souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je s účinností od 1. 1. 2016 zařazen i jako dálnice D0. Nehledě na výše uvedená pojmenování a zařazení se jedná o stále stejnou pozemní komunikaci, se stejnými technickými parametry.

návrh opatření, která vyloučí, minimalizují nebo eliminují vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vypořádání požadavků závěru zjišťovacího řízení je uvedeno v následujícím přehledu.

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Ochrana ovzduší – zpracovat rozptylovou studii a vyhodnotit vlivy výstavby a provozu rozšířené dálnice D0 na kvalitu ovzduší v zájmovém území. Do vyhodnocení vlivu výstavby zahrnout provoz stavební mechanizace a vyvolané nákladní dopravy, jakož i provoz objízdné automobilové dopravy během uzavírek dálnice D0. Při provádění stavebních činností během výstavby uplatnit opatření na omezení prašnosti zvláště v okolí přilehlé zástavby. Navrhnout kompenzační opatření ke snížení imisí znečišťujících látek do ovzduší vznikajících během provozu navrhovaného záměru.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rozptylová studie (příloha 3), ve které je posouzen střednědobý výhled (fáze výstavby a provozu – rok 2027) a dlouhodobý výhled (rok 2050).</p> <p>V rozptylové studii je dále obsažen návrh opatření pro omezení vlivů stavebních a demoličních prací na kvalitu ovzduší a předběžný návrh opatření ke snížení imisní zátěže benzo[a]pyrenem, a to ve formě vegetačních bariér u nejbližší obytné zástavby.</p> <p>Pro další fázi přípravy projektu jsou k vlivům záměru na kvalitu ovzduší uvedena následující opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA:</p> <p>Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zohledňovat požadavky na ochranu obyvatel – budou navrženy a vysazeny vegetační bariéry u nejbližší zástavby a další výsadby ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu. Parametry vegetačních bariér budou navrženy jako maximální možné s ohledem na bezpečnost provozu na dálnici. Rozsah a provedení výsadeb bude odsouhlasen orgánem ochrany ovzduší.</p> <p>Ve vazbě na opatření ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu bude s příslušnými orgány okolních městských částí a obcí projednána možnost poskytnutí pozemků pro výsadbu dřevin a návazného převzetí těchto dřevin do správy po uplynutí povýsadbové péče.</p>
<p>Ochrana vod – stanovit celkové množství odváděných dešťových vod po dokončení záměru a stanovit potřebnou retenční kapacitu vodohospodářských opatření tak, aby nedocházelo k nepříznivému vlivu na stávající odtokové poměry v území. Vzhledem k nepříznivým hydrogeologickým poměrům dálniční úseky rozdělit dle možností zásaku či odvedení srážkových vod a řešit tyto úseky technicky. Vymežit prázdný retenční prostor pro vybudování retenční nádrže pro snížení odtoku dešťových vod ze silnice do Ořešského potoka.</p>	<p>Pro snížení odtoku dešťových vod ze stávající dálnice do Ořešského potoka je vybudována na okraji městské části Praha – Řeporyje retenční nádrž Ořech. Jedná se o nádrž rybníčního typu se stálým nadržením, která snižuje průtoky v zástavbě městské části Praha – Řeporyje. Dalším recipientem je Jinočanský potok, kde je vybudována na odtoku dešťových vod před vyústěním do potoka otevřená betonová dešťová usazovací nádrž (DUN 1), která je schopna zachytit usaditelné i plovoucí nečistoty. Další ochranná opatření jsou realizována před vyústěním dešťových vod ze stávající dálnice do Dalejského potoka u křižovatky s dálnicí D5. Jedná se o dvě dešťové usazovací nádrže (DUN 2 a DUN 3) a jednu retenční</p>

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>nádrž.</p> <p>Předběžný návrh řešení dešťové kanalizace zkapacitněné dálnice je uveden v kap. B.III.2. dokumentace EIA a byl převzat z přílohy C.1. Hydrotechnická studie, která je součástí technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Předběžný návrh zatím předpokládá s realizací 4 dešťových usazovacích nádrží a 1 retenční nádrže na Jinočanském potoce (cca km 20,3 vpravo). Výpočet objemu retenční nádrže vychází z celkové retence vody při uvažovaném rozšíření vozovky $2 \times 25\,000\text{ m}^2$, což odpovídá zadržení vod adekvátního objemu cca $2\,500\text{ m}^3$.</p> <p>Odhad celkového množství dešťových vod, odváděných ze zkapacitněné dálnice, je uveden v kap. B.III.2. dokumentace EIA a činí $93\,867\text{ m}^3.\text{rok}^{-1}$.</p> <p>Možnosti zasakování dešťových vod ze zkapacitněné dálnice budou prověřeny v dalším stupni přípravy, kdy bude proveden geologický průzkum.</p> <p>Dále jsou k dešťové kanalizaci uvedena následující opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA:</p> <p>Dešťové vody budou do recipientů odváděny přes dešťové usazovací nádrže. Možnost jejich umístění bude prověřena v dalším stupni přípravy. Úprava kanalizačního systému bude zahrnovat návrh bezpečnostních prvků, které umožní zachycení a následnou likvidaci případných úniků škodlivých látek a dále návrh prodloužení stávajících propustků pod tělesem dálnice a pod navazujícími větvemi mimoúrovňových křižovatek.</p> <p>Bude prověřen návrh odvodňovacího systému rozšířené dálnice se zohledněním předpokladu nárůstu četnosti a intenzity srážkových jevů ve vazbě na probíhající změnu klimatu. V případě, že bude identifikován nevyhovující stav, bude navrženo zvýšení kapacity prvků odvodňovacího systému, včetně doplnění dalších retenčních nádrží na jednotlivých recipientech.</p>

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Ochrana přírody a krajiny – doplnit biologické hodnocení, zpracovat dendrologický průzkum, podrobný botanický a zoologický průzkum zaměřit na zvláště chráněné druhy organismů dle zákona a druhy ohrožené dle červených seznamů. Součástí posouzení výskytu zvláště chráněných nebo jinak významných živočichů a rostlin budou konkrétní, umístěná kompenzační a mitigační opatření pro jednotlivé druhy. V migrační studii vyhodnotit a navrhnout realizovatelné a z hlediska migrace opodstatněné zlepšení propustnosti okruhu jakožto krajinné bariéry.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je biologický průzkum (příloha 7), dendrologický průzkum (příloha 6) a studie hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 8).</p> <p>Žádosti o výjimky ve smyslu § 56 zákona a konkrétní opatření vzhledem k jednotlivým druhům budou řešeny v dalších stupních přípravy. Doporučení, které druhy v rámci výjimek řešit s ohledem na možnost jejich ovlivnění výstavbou a provozem záměru, jsou uvedena v kap. D.I.7.1. dokumentace EIA.</p> <p>Migrační propustnost záměru je vyhodnocena v rámcové migrační studii (příloha 9), kde jsou i uvedena opatření pro zlepšení propustnosti dálnice D0 stavba 515. Ke zlepšení oproti současnému stavu dojde v rámci rekonstrukce mostu v km 19,995, kde bude realizován migrační objekt. Dále bude upraven propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C (liška).</p>
<p>Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz zpracovat jako dílčí složku hodnocení podle části druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), a zaměřit především na krajinařsky nejcitlivější partie dotčené zkapacitněním stavby.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie vyhodnocení vlivu na krajinný ráz (příloha 10).</p>
<p>Doložit celkové vlivy záměru na územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“), zhodnotit potenciální dopady realizace záměru na nadregionální biokoridor NR BK K 177 („Údolí Vltavy – K56“). Provéřit možnost realizace dotčených návrhových a tedy nefunkčních prvků ÚSES v rámci záboru formou odpovídajících vegetačních úprav, dotčenou část v rámci ÚSES zpracovat formou autorizovaného projektu ÚSES, dále prověřit možnost výkupů pozemků a kompenzačních opatření vedoucích k realizaci alespoň části prvků ÚSES dle schváleného platného územního plánu hl. m. Prahy.</p>	<p>Vlivy na územní systém ekologické stability (nadregionální, regionální a lokální úrovně) jsou vyhodnoceny ve studii hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha 8) a dále pak v kap. D.I.8.3. dokumentace EIA.</p> <p>Vlastní projekt vegetačních úprav bude realizován až v navazujícím stupni přípravy, kdy se rovněž počítá se zapojením krajinařského architekta a autorizovaného projektanta územního systému ekologické stability, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA. Vegetační úpravy rozšířeného tělesa dálnice budou navrženy s ohledem na vymezené nefunkční prvky ÚSES.</p>
<p>Odpovídajícím způsobem řešit tzv. izolační pás vymezující zkapacitněnou komunikaci vůči sousedícím lokalitám v součinnosti s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „IPR“). Pokud možno zachovat a uplatnit stávající vzrostlé dřeviny, do zpracování záměru zapojit krajinařského architekta, případně architekta urbanistu.</p>	<p>V rámci záměru se s výsadbou pásů zeleně s izolační funkcí uvažuje, a to přednostně v úsecích, kde se dálnice přibližuje k obytné zástavbě, v místě nefunkčních prvků ÚSES a v místě dotčení přírodního parku. Dokumentace EIA nicméně neřeší projekt vegetačních úprav, pouze stanoví požadavky z hlediska ochrany obyvatel či jednotlivých složek životního prostředí (např. z hlediska ochrany krajinného rázu,</p>

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>biodiverzity apod.). Zapojení krajinářského architekta je tak relevantní v další fázi přípravy a tento požadavek je uveden jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA. Obdobně i komunikace s IPR Praha (např. ve smyslu urbanistického řešení výsadeb) připadá v úvahu v navazujících etapách přípravy projektu, a to v případě, že tento požadavek stanoví např. orgány hlavního města Prahy, jehož je IPR Praha odbornou organizací.</p>
<p>Ochrana veřejného zdraví (hluk, prašnost) – zpracovat akustickou studii s výhledem ovlivnění stávající hlukové situace v území po realizaci záměru s navržením vhodných protihlukových opatření, včetně vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů na zdraví obyvatel (posouzení zdravotních rizik). Návrh komplexních protihlukových opatření (např. dostatečně vysoké protihlukové stěny, zelený pás podél dálnice, na vhodných místech zakrytí tubusem se zelení na jeho povrchu, tzv. tichý asfalt s dobrou údržbou, omezení nejvyšší povolené rychlosti na 80 km/hod) zpracovat v součinnosti s IPR. Vyhodnotit dopad vlivu dopravy při výstavbě, hlavně s ohledem na demolice a následnou výstavbu mostů překlenujících D0.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie hodnocení vlivů na zdraví obyvatel (příloha 5). Dále je zpracována akustická studie (příloha 4), ve které je posouzen současný stav, střednědobý výhled (fáze výstavby a provozu – rok 2027) a dlouhodobý výhled (rok 2050). V akustické studii je obsažen návrh protihlukových opatření.</p> <p>Z akustické studie je patrné, že splnění hygienických limitů hladin hluku v okolní zástavbě je možné i bez realizace nízkohlučného asfaltu a bez omezení nejvyšší povolené rychlosti. V rámci zkušebního provozu dálnice bude provedeno měření hluku. V případě, že by měření hluku ukázalo neplnění limitů, budou realizována dodatečná protihluková opatření.</p> <p>Vzhledem k tomu, že v roce 2010 proběhla výměna konstrukce vozovky stávající dálnice D0 stavba 515, nebude v rámci výstavby nových jízdních pruhů zasahováno do pruhů stávajících. Povrch nových jízdních pruhů bude cementobetonový, stejně jako povrch pruhů stávajících. Zásahy do stávajících jízdních pruhů v podobě výměny povrchu vozovky by výstavbu záměru a s tím spojená omezení v dopravě značně prodloužily.</p> <p>Obdobně jako na stávající dálnici D0 stavba 515 bude na zkapacitněné dálnici realizován systém liniového řízení dopravy, který bude sloužit k regulování nejvyšší povolené rychlosti v závislosti na hustotě provozu.</p> <p>Hodnocený úsek dálnice nevede v žádné části tak hlubokým zářezem, aby je bylo možné překrýt obdobným způsobem, jako je to plánováno u Spořilovské spojky. K takovému řešení by bylo nutno dálnici zahloubit, a to je zcela mimo reálné možnosti řešení (s ohledem na extrémní finanční náročnost, ale i nutnost uzavření dálnice na dlouhou dobu, rozsah zemních prací atd.).</p> <p>Co se týká zapojení IPR Praha, příslušným orgánem v oblasti ochrany obyvatel před hlukem je Ministerstvo</p>

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>zdravotnictví, Hygienická stanice hl. m. Prahy a Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, s nimiž byl návrh protihlukových opatření konzultován. Součinnost s IPR Praha by v tomto případě neměla věcnou logiku. V rámci příslušných procesů podle zákona č. 100/2001 Sb. je dotčeným územním samosprávným celkem Hlavní město Praha, jehož je IPR Praha příspěvkovou organizací a lze předpokládat, že příslušným orgánům města poskytne potřebné odborné podklady.</p>
<p>Údaje o záměru – doplnit odůvodnění potřebnosti záměru a prověření alternativ a variant řešení (doplnit údaje o současné dopravní zátěži, o kongescích a o jejich příčinách, prognózy budoucích zátěží, model dopravní zátěže z okolních obcí po případném zkapacitnění předmětného úseku Pražského okruhu).</p>	<p>Odůvodnění potřebnosti záměru a zvažované varianty řešení jsou uvedeny v kap. B.I.5 dokumentace EIA.</p> <p>Údaje o dopravní zátěži jsou uvedeny v kap. B.III.5 dokumentace EIA, kde jsou rovněž komentovány údaje o denní a týdenní variaci dopravy a výsledky kapacitního posouzení komunikace. Denní a týdenní variace jsou pak uvedeny v příloze 12.</p> <p>Ze zkušeností provozovatele dálnice vyplývá, že prakticky jakákoliv nehoda či jiný problém na komunikaci má za následek tvorbu kolon. Tuto skutečnost dokládá i přehled detekovaných kolon za poslední sledované období (24. 7. – 13. 11. 2019), který je uveden v příloze 12. Z přehledu vyplývá, že v tomto období o délce 113 dní bylo detekováno celkem 100 kolon. Délka kolon se pohybuje od 0,5 km do 3,0 km.</p> <p>Součástí předkládané dokumentace EIA jsou dopravně inženýrské podklady pro současný stav a střednědobý výhled – rok 2027 (příloha 1) a pro dlouhodobý výhled – rok 2050 (příloha 2). Prognóza dopravního zatížení je stanovena pro následující stavy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rok 2017 – stávající stav - rok 2027 – fáze výstavby - rok 2027 bez zprovoznění Radlické radiály – výchozí stav (bez zkapacitnění D0 515) - rok 2027 bez zprovoznění Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515 - rok 2027 s provozem Radlické radiály – výchozí stav - rok 2027 s provozem Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515 - rok 2050 s provozem Radlické radiály – výchozí stav - rok 2050 s provozem Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Podrobně posoudit kumulativní a synergické vlivy záměru s plánovanými i již provozovanými záměry (zahrnout i další připravované záměry – CTPark Chrášťany, Logistické centrum Chrášťany, Rozšíření Metropole Zličín, Terminál Zličín).</p>	<p>Kumulace s dalšími již provozovanými (ale i plánovanými) záměry se projevuje zejména v dopravním zatížení komunikační sítě jako celku, kdy jednotlivé stavby či provozy jsou zdrojem a cílem dopravy, jednotlivé silniční komunikace pak tuto dopravu přenášejí. Dopravní zatížení se pak projevuje v dopadech na kvalitu ovzduší, hluk a obyvatelstvo. V rámci příslušných hodnocení byly tyto vlivy zohledněny, neboť podkladové dopravní modely (přílohy 1 a 2) zahrnují jak předpokládaný stav komunikační sítě, tak i kapacity ploch, které jsou zdrojem a cílem dopravy. Z těchto podkladů pak vychází rozptylová a hluková studie (přílohy 3 a 4) a návazně i hodnocení vlivů na zdraví obyvatel (příloha 5). Modelové výpočty byly provedeny pro rozsáhlé území o rozloze 128 km² a lze tak konstatovat, že zahrnuje všechny potenciální kumulace.</p> <p>Obdobně o synergických vlivech lze potenciálně uvažovat jen v případě vlivů na obyvatele (např. synergický efekt působení různých látek, případně znečištění ovzduší a hluku). Tyto vlivy byly posouzeny v příslušné podkladové studii (příloha 5) a jsou shrnuty v kap. D.I.1. dokumentace EIA.</p> <p>Jiné typy kumulativních či synergických vlivů nejsou v případě daného záměru relevantní.</p>
<p>Doplnit hodnocení dopadů vlivu záměru na ul. Na Radosti a Řevnická.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů automobilové dopravy v ulicích Na Radosti a Řevnická je provedeno v rozptylové studii (příloha 3) a akustické studii (příloha 4).</p>
<p>Doplnit výkresovou část (základní výkres v odpovídajícím měřítku a všechny další specifické výkresy). Doplnit řešení souběhů a křížení s technickou infrastrukturou.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA jsou v samostatné výkresové části následující výkresy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Situace širších vztahů 2. Přehledná situace 3. Příroda a krajina 4. Půda a lesy 5. Geologie a voda 6. Archeologie a památky 7. Místa hlavních střetů <p>Zásahy do sítě technické infrastruktury jsou uvedeny v kap. B.II.6.3. dokumentace EIA.</p>
<p>Doprava – zlepšit podmínky pro cyklistickou a pěší dopravu především v návrhu rekonstrukce mostních objektů.</p>	<p>V dosavadní fázi projektové přípravy zatím nebyla řešena cyklistická a pěší doprava v souvislosti s přestavbou mostních objektů.</p> <p>V dalším stupni přípravy bude řešen návrh rekonstrukce a přestavby mostních objektů (nadjezdů),</p>

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>kteřé jsou součástí záměru, a to s ohledem na zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>Objízdnou trasu pro krátkodobou úplnou uzavírku dálnice D0 nevést Bucharovou ulicí.</p>	<p>Pro objízdnou trasu v době výstavby záměru není možné využít jinou ulici než Bucharovu.</p> <p>Úplná uzavírka stávající dálnice D0 stavba 515 se však předpokládá jenom ve velmi krátkých intervalech – pouze při demolici mostních objektů, která bude probíhat na 2 části a při výstavbě jednoplošných nadjezdů. Úplné uzavírky budou jednorázové po dobu 14 – 16 hodin. Uzavírka bude primárně noční, zasáhne tak vždy nejvýše do jedné dopravní špičky.</p> <p>Po dobu výstavby záměru bude v maximální možné míře zachován provoz na stávající dálnici D0 515 v režimu 2 + 2.</p>
<p>Záměr koordinovat s plánovanou stavbou Radlické radiály, aby souběh nezpůsobil kongesce v okolních městských částech.</p>	<p>Realizace záměru bude koordinována s realizací plánované stavby Radlické radiály tak, aby nedocházelo ke kumulativnímu vlivu dopravních uzavírek, spojených s oběma stavbami, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>Navrhnout provést demolice a navazující výstavbu/opravu mostů MÚK Chrášťany a MÚK Ořech odděleně ještě před samotnou realizací záměru z důvodu minimalizace dopadů výluk na dopravu v dotčené oblasti.</p>	<p>Doba výstavby záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 včetně demolice a výstavby mostních objektů, úprav mimoúrovňových křižovatek a kanalizačního systému dálnice se předpokládá 3 roky. Pokud by demolice a výstavba mostních objektů probíhala odděleně, ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, došlo by k prodloužení doby výstavby o 2 roky. Celková doba výstavby by tak činila 5 let.</p> <p>Riziko nadměrných dopadů výluk na okolí při demolici nadjezdů je ovšem zřejmé. Z výše uvedeného důvodu (neprodlovování doby výstavby záměru) však uvažuje investor stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR odlišné řešení, kdy demolice bude probíhat postupně a vždy bude část nadjezdů ponechána v provozu, což se týká především nadjezdů v km 18,020 (ul. K Zadní Kopanině) a v km 19,328 (MÚK Ořech), po kterých jsou vedeny příměstské autobusové linky. Po dobu výstavby bude ponechán vždy jeden z těchto nadjezdů v provozu. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 22,338 (MÚK Chrášťany) lze využít vybudované větve propojující ulici Na Radosti (II/605) s dálnicí D0 stavba 516. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 16,640 (ul. K Austisu) lze využít nadjezd v km 19,328 (MÚK Ořech) dostupný po ul. K Barrandovu a dálnici D0 stavba 515.</p>

Požadavek závěru zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Varianty – vybrat variantu zachování stávající MÚK Chrášt'any (zůstane zachován exit 23A – odbočka z D0 na Třebonice a Chrášt'any a nájezd na D0 ze silnice III/0058, Rudná – Třebonice i po rozšíření D0 na 6 jízdních pruhů).</p>	<p>Stávající MÚK Chrášt'any (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větví křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášt'any.</p>

Dále je uvedeno vypořádání připomínek obdržných v rámci zjišťovacího řízení od následujících dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, dotčené veřejnosti a veřejnosti:

- Hlavní město Praha
- Městská část Praha – Slivenec
- Městská část Praha – Řeporyje
- Městská část Praha 13
- Městská část Praha – Zličín
- Středočeský kraj
- Obec Jinočany
- Obec Chrášt'any
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství
- Ministerstvo zdravotnictví, Odbor ochrany veřejného zdraví
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší, Odbor ochrany vod, Odbor odpadů, Odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- Spolek Zdravý domov
- Veřejnost

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
Hlavní město Praha – náměstek primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti	
Je potřeba doplnit odůvodnění potřebnosti záměru a prověření alternativ a variant řešení.	Odůvodnění potřebnosti záměru a zvažované varianty řešení jsou uvedeny v kap. B.I.5 dokumentace EIA.
a) Chybí jakékoliv údaje o současné dopravní zátěži ve vztahu ke kapacitě v současné podobě. Doporučujeme je doplnit strukturovaně podle denní doby a dne v týdnu.	Údaje o dopravní zátěži jsou uvedeny v kap. B.III.5 dokumentace EIA, kde jsou rovněž komentovány údaje o denní a týdenní variaci dopravy a výsledky kapacitního posouzení komunikace. Denní a týdenní variace jsou pak uvedeny v příloze 12.
b) Chybí jakékoliv údaje o kongescích a podobných jevech a o jejich příčinách.	Ze zkušeností provozovatele dálnice vyplývá, že prakticky jakákoliv nehoda či jiný problém na komunikaci má za následek tvorbu kolon. Tuto skutečnost dokládá i přehled detekovaných kolon za poslední sledované období (24. 7. – 13. 11. 2019), který je uveden v příloze 12. Z přehledu vyplývá, že v tomto období o délce 113 dní bylo detekováno celkem 100 kolon. Délka kolon se pohybuje od 0,5 km do 3,0 km.
c) Chybí prognózy budoucích zátěží ve srovnání se současným stavem, a to ve více variantách (současný stav, stav po případném vybudování záměru, před případným zprovozněním Radlické radiály, v průběhu rekonstrukce Barrandovského mostu, po něm atd.)	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA jsou dopravně inženýrské podklady pro současný stav a střednědobý výhled – rok 2027 (příloha 1) a pro dlouhodobý výhled – rok 2050 (příloha 2). Prognóza dopravního zatížení je stanovena pro následující stavy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rok 2017 – stávající stav - rok 2027 – fáze výstavby - rok 2027 bez zprovoznění Radlické radiály – výchozí stav (bez zkapacitnění D0 515) - rok 2027 bez zprovoznění Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515 - rok 2027 s provozem Radlické radiály – výchozí stav - rok 2027 s provozem Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515 - rok 2050 s provozem Radlické radiály – výchozí stav - rok 2050 s provozem Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515 <p>Začátek rekonstrukce Barrandovského mostu se předpokládá v letech 2020 – 2021 a bude trvat cca 2 roky. Předpokládá se, že rekonstrukce bude dokončena před zahájením stavebních prací na zkapacitnění D0 515.</p>
d) Chybí výpočet (model), kolik dopravní zátěže z okolních obcí by po případném zkapacitnění začalo užívat předmětný úsek Pražského okruhu a především proč.	Součástí předkládané dokumentace EIA jsou dopravně inženýrské podklady pro současný stav a střednědobý výhled – rok 2027 (příloha 1) a pro dlouhodobý výhled – rok 2050 (příloha 2).

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>Popis dopadů zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 na zatížení komunikační sítě v zájmovém území je uveden v kap. B.II.6.1. dokumentace EIA.</p>
<p>e) Chybí prověření alternativ a variant řešení. Jedním z hlavních důvodů dopravních problémů je vysoký podíl tranzitní kamionové dopravy, která se mísí s dopravou městskou, což má za následek časté kolony, nehody a s tím související časové a finanční ztráty pro dopravce i řidiče osobních aut. Otázkou je, zda rozšíření komunikace tento problém vyřeší. Doporučujeme prověřit varianty zkapacitnění stávajících komunikací, případně vybudování nových tranzitních komunikací mimo území hl. města Prahy. Chybějící údaje a informace z bodů a) až e) požadujeme zahrnout do dokumentace.</p>	<p>Alternativní řešení oproti zkapacitnění stávající dálnice D0 stavba 515 – ve smyslu vybudování nové tranzitní komunikace mimo území Prahy – neexistuje a bylo by i obtížně představitelné. Taková komunikace, propojující dálnice D5 a D4, by musela být vedena přes CHKO Český kras a údolí Berounky. Není obsažena ani v Politice územního rozvoje ČR, ani v ZÚR Středočeského kraje a dle dostupných informací se o ní ani nikdy neuvažovalo.</p>
<p>Požadujeme doplnit výkresovou část. Dokumentace musí obsahovat základní výkres v odpovídajícím měřítku a všechny další specifické výkresy. Na základě doložených grafických příloh oznámení nelze detailně vyhodnotit dopady záměru ve stávajícím koridoru Pražského okruhu, (v grafických přílohách oznámení je doložena pouze situace širších vztahů a situace obsahově odpovídající měřítku 1 : 5000.)</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA jsou v samostatné výkresové části následující výkresy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Situace širších vztahů 2. Přehledná situace 3. Příroda a krajina 4. Půda a lesy 5. Geologie a voda 6. Archeologie a památky 7. Místa hlavních střetů
<p>S ohledem na stabilizované území v okolí stavby požadujeme doložit, že zásahy mimo samotné rozšíření vozovky jsou minimalizovány (za účelem zvýšení kapacity předmětného úseku Pražského okruhu).</p>	<p>Vlastní stavba bude mít jen takový rozsah, jaký je nutný pro technicky proveditelné bezpečné rozšíření dálnice D0. Minimalizace rozsahu dočasných záborů je součástí podmínek realizace záměru, přičemž v citlivých místech (blízkost zástavby, porosty dřevin) je v podmínkách omezení zásahu mimo stavbu na naprosté minimum.</p>
<p>S ohledem na dotčenou biotu, zejména dřeviny požadujeme zpracovat biologický a dendrologický průzkum, které nebyly dosud zpracovány. Oznámení je tak předloženo v neúplné podobě. Možné vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES) jsou zmíněny pouze výčtem dotčených prvků.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je biologický průzkum (příloha 7) a dendrologický průzkum (příloha 6). Vlivy na územní systém ekologické stability jsou vyhodnoceny ve studii hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha 8) a dále pak v kap. D.I.8.3. dokumentace EIA.</p>
<p>Požadujeme, aby dokumentace EIA doložila celkové vlivy záměru na ÚSES – v oznámení chybí popis i kvantifikace vlivů, je uveden pouze seznam dotčených prvků ÚSES. Dále požadujeme, aby se dokumentace EIA detailněji vymezila k možným vlivům záměru na souběžně</p>	<p>Vlivy na územní systém ekologické stability (nadregionální, regionální a lokální úrovně) jsou vyhodnoceny ve studii hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha 8) a dále pak v kap. D.I.8.3. dokumentace EIA.</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>vymezenou část nadregionálního biokoridoru ÚSES N4/8 a dále též k případné potřebě odstranění migračních bariér (resp. možností zlepšení jejich prostupnosti).</p>	<p>Migrační prostupnost záměru je vyhodnocena v rámcové migrační studii (příloha 9), kde jsou i uvedena opatření pro zlepšení prostupnosti dálnice D0 stavba 515. Ke zlepšení oproti současnému stavu dojde v rámci rekonstrukce mostu v km 19,995, kde bude realizován migrační objekt. Dále bude upraven propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C (liška).</p>
<p>Pro potřeby oznámení nejsou zpracovány podpůrné materiály, zabývající se ochranou před hlukem během výstavby a následného provozu (akustická studie) a ochranou ovzduší – záměr bude zdrojem znečištění po dobu výstavby i po uvedení do provozu (rozptylová studie). Požadujeme doplnění výše uvedeného ve standardní formě a standardním rozsahu, dle běžné praxe u obdobných staveb.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4) a rozptylová studie (příloha 3).</p>
<p>Požadujeme, aby v rámci celkové koncepce záměru byl odpovídajícím způsobem řešen i tzv. izolační pás, vymezující zkapacitněnou komunikaci vůči sousedícím lokalitám, zejména v průběhu katastrálního územím Praha – Řeporyje. Požadujeme odpovídající (účinné) řešení a proto je nutné, aby byl do zpracování záměru (včetně dokumentace EIA) zapojen krajinářský architekt, případně architekt – urbanista s relevantními znalostmi a zkušenostmi.</p>	<p>V rámci celkové koncepce záměru se s výsadbou pásů zeleně s izolační funkcí uvažuje, a to zejména v úsecích, kde se dálnice D0 stavba 515 přibližuje k obytné zástavbě, v místě prvků ÚSES a v místě kontaktu s přírodním parkem. Základní funkce zeleně, uvažované v předkládané dokumentaci EIA na základě vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí a obyvatelstvo, jsou pohledové odstínění protihlukových stěn a záchyt prachových částic (resp. benzo[a]pyrenu, který je na ně vázán). Účinnost záchytu byla ověřena výpočtem a je doložena v rozptylové studii (příloha 3). Podkladem pro zpracování dokumentace EIA byla technická studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Vlastní projekt vegetačních úprav bude ovšem realizován až v navazujícím stupni přípravy, kdy se rovněž počítá se zapojením krajinářského architekta – dokumentace EIA řeší pouze parametry vegetačních pásů s ohledem na jejich ochrannou funkci či jiné požadavky vyplývající z výsledků hodnocení vlivů na životní prostředí (např. použití původních druhů dřevin), ale vegetační úpravy jako takové neprojektuje. Zapojení krajinářského architekta je uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>Zároveň požadujeme maximální možné zachování a uplatnění stávajících vzrostlých dřevin. Jejich kvalita bude potvrzena výše zmíněným dendrologickým průzkumem.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je dendrologický průzkum (příloha 6), v dokumentaci EIA jsou pak uvedena opatření ke snížení a kompenzaci vlivů záměru na jednotlivé stromy a porosty dřevin.</p>
<p>Se zrušením stávající MÚK Chrášťany nesouhlasíme a požadujeme její zachování. MÚK Chrášťany je závazně</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>vymezena v platném ÚP hl. m. Prahy i v ZÚR hl. m. Prahy, kde jsou závazně vymezeny všechny mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu (D0). MÚK Chrášťany bude mít částečně význam též pro některé dopravní vztahy a budoucí uspořádání uliční sítě v oblasti Chrášťan, Západního města a zastavitelné plochy podél Rozvadovské spojky.</p>	<p>budou provedeny úpravy větví křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p>
<p>Je nutno zlepšit podmínky pro cyklistickou a pěší dopravu především v návrhu rekonstrukce a přestavby mostních objektů pozemních komunikací křižujících mimoúrovňově Pražský okruh (D0) a na stavbou dotčených navazujících úsecích komunikací. Veškerá stávající mimoúrovňová křižení s D0 slouží kromě motorové dopravy i pěším a cyklistům. Tato skutečnost musí být zohledněna i v navrhovaném rozšíření předmětných křižení v souvislosti s posuzovaným záměrem. Zároveň se v souvislosti s přestavbami D0 otevírá možnost dalšího ponížování bariérového efektu v místech původního vedení cest či souběžně s křiženími vodotečemi, a to ve spolupráci s hl. m. Praha. Upozorňujeme na konkrétní příklady – ulici Drahelčickou a její prodloužení z Jinočan, průchod Jinočanského potoka, ulici U Trati a její prodloužení ze Zbuzan a cestní pozemky MHMP mezi Rozvodnou Řeporyje a křižovatkou K Austisu – K Barrandovu, resp. spojnici Zadní Kopanina – Slivenec.</p>	<p>V dosavadní fázi projektové přípravy zatím nebyla řešena cyklistická a pěší doprava v souvislosti s přestavbou mostních objektů. V dalším stupni přípravy bude řešen návrh rekonstrukce a přestavby mostních objektů (nadjezdů), které jsou součástí záměru, a to s ohledem na zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>Vzhledem k výraznému navýšení odváděných dešťových vod požadujeme již v rámci procesu EIA stanovit celkové množství odváděných dešťových vod po dokončení záměru a stanovit potřebnou retenční kapacitu vodo hospodářských opatření tak, aby nedocházelo k nepříznivému vlivu na stávající odtokové poměry v území.</p>	<p>Předběžný návrh řešení dešťové kanalizace je uveden v kap. B.III.2. dokumentace EIA a byl převzat z přílohy C.1. Hydrotechnická studie, která je součástí technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Předběžný návrh zatím předpokládá s realizací 1 retenční nádrže na Jinočanském potoce (cca km 20,3 vpravo). Výpočet objemu retenční nádrže vychází z celkové retence vody při uvažovaném rozšíření vozovky 2× 25 000 m², což odpovídá zadržení vod adekvátního objemu cca 2 500 m³. Odhad celkového množství dešťových vod, odváděných ze zkapacitněné dálnice, je uveden v kap. B.III.2. dokumentace EIA a činí 93 867 m³.rok⁻¹.</p>
<p>Dokumentace neřeší souběhy a křižení s technickou infrastrukturou, zejména s nadzemním vedením VVN, elektronickými komunikacemi a s příváděcím vodovodem DN 600 z vodojemu Kopanina pro Beroun ve správě VaK Beroun cca v km 21,9.</p>	<p>Zásahy do sítě technické infrastruktury jsou uvedeny v kap. B.II.6.3. dokumentace EIA.</p>
<p>Upozorňujeme, že plánovaný záměr není v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Rozšíření dálniční komunikace se souvisejícími úpravami</p>	<p>Uvedená skutečnost je oznamovateli (Ředitelství silnic a dálnic ČR) známa a je zmíněna v kap. B.I.5. a dále jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>mostních konstrukcí a jejich následné zanesení do platného územního plánu bude možné až na základě schválené změny ÚPn SÚ hl.m. Prahy Zastupitelstvem hl. m. Prahy. V současné době je podán podnět na změnu územního plánu na zkapacitnění D0 v úseku MUK Slivenec – MUK Třebonice pod č. 137/2017.</p>	
Městská část Praha – Slivenec	
<p>Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry již provozovanými oznámení záměru neobsahuje. Kapitola B.1.4. je v tomto ohledu značně nedostatečná. Kumulativní a synergické vlivy záměru s těmito záměry, záměry uvedenými výše v této kapitole a případně dalšími záměry je třeba podrobně posoudit v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.</p>	<p>Kumulace s dalšími již provozovanými (ale i plánovanými) záměry se projevuje zejména v dopravním zatížení komunikační sítě jako celku, kdy jednotlivé stavby či provozy jsou zdrojem a cílem dopravy, jednotlivé silniční komunikace pak tuto dopravu přenášejí. Dopravní zatížení se pak projevuje v dopadech na kvalitu ovzduší, hluk a obyvatelstvo. V rámci příslušných hodnocení byly tyto vlivy zohledněny, neboť podkladové dopravní modely (přílohy 1 a 2) zahrnují jak předpokládaný stav komunikační sítě, tak i kapacity ploch, které jsou zdrojem a cílem dopravy. Z těchto podkladů pak vychází rozptylová a hluková studie (přílohy 3 a 4) a návazně i hodnocení vlivů na zdraví obyvatel (příloha 5). Modelové výpočty byly provedeny pro rozsáhlé území o rozloze 128 km² a lze tak konstatovat, že zahrnuje všechny potenciální kumulace.</p> <p>Obdobně o synergických vlivech lze potenciálně uvažovat jen v případě vlivů na obyvatele (např. synergický efekt působení různých látek, případně znečištění ovzduší a hluku). Tyto vlivy byly posouzeny v příslušné podkladové studii (příloha 5) a jsou shrnuty v kap. D.I.1. dokumentace EIA.</p> <p>Jiné typy kumulativních či synergických vlivů nejsou v případě daného záměru relevantní.</p>
<p>V rámci proběhlých hlukových měření byly v oblasti městské části Praha – Slivenec naměřeny hraniční hodnoty, a to především v nočních hodinách. Tuto situaci pak, bez relevantních opatření, záměr zcela jistě zhorší. Podle informací ze str. 42 Oznámení se měření hluku vůbec nerealizovalo ve Slivenci, kde ale hladiny hluku překračovány byly. To považujeme za nedostatek oznámení.</p>	<p>Měření hluku z dopravy v městské části Praha – Slivenec bylo provedeno v červnu 2019 (příloha 4).</p> <p>Posouzení hlukové zátěže na území městské části Praha – Slivenec a návrh protihlukových opatření je provedeno v akustické studii (příloha 4).</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Na úsecích 514 i 515 dálnice D0 jsou vybudovány pouze 2 m protihlukové stěny, které nemohou šíření hluku ani znečištění efektivně zabránit. Na některých místech nejsou protihlukové stěny vybudovány vůbec.</p> <p>Na základě výše uvedeného je třeba vyžadovat, aby v dokumentaci vlivů na životní prostředí byla podrobně vyhodnocena stávající úroveň hlukového zatížení v místě záměru a v širším okolí, a vliv záměru na tuto situaci, včetně synergického a kumulativního vlivu s dalšími plánovanými i existujícími záměry, a především možná opatření ke snížení negativního vlivu na obyvatelstvo.</p> <p>Z pohledu městské části Praha – Slivenec je nejpotřebnějším opatřením vybudování dostatečně vysokých protihlukových stěn na úsecích 514 i 515 dálnice, tedy jak zvýšení stávajících 2 m protihlukových stěn, tak i vybudování nových protihlukových stěn v místech, kde se dnes žádné nenachází, a to v obou případech s minimální výškou 8 m, které mají zajistit dostatečné snížení hlukové zátěže. Protihlukové zdi požadujeme i na sjezdech na ulici K Barrandovu, nejen podél hlavního záměru. A požadujeme i využití středové protihlukové zdi, jako je běžné v Rakousku.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4) včetně návrhu protihlukových opatření.</p> <p>Na úseku D0 514 bude cca v roce 2020 vybudována protihluková stěna výšky 4 m, jak je uvedeno v kap. C.II.10. dokumentace EIA.</p>
<p>Na vhodných místech, kde dálnice vede hlukových zářezem, by bylo žádoucí zakrýt Pražský okruh tubusem se zelení na jeho povrchu, tak jako je to plánováno v případě např. Spořilovské spojky.</p>	<p>Hodnocený úsek dálnice nevede v žádné části tak hlubokým zářezem, aby je bylo možné překrýt obdobným způsobem, jako je to plánováno u Spořilovské spojky. K takovému řešení by bylo nutno dálnici zahloubit, a to je zcela mimo reálné možnosti řešení (s ohledem na extrémní finanční náročnost, ale i nutnost uzavření dálnice na dlouhou dobu, rozsah zemních prací atd.).</p>
<p>Kromě protihlukových stěn by snížení hluku pomohlo i realizování zeleného pásu podél dálnice v rozsahu minimálně dle územního plánu (přednostně tam, kde by to bylo možné, v ostatních případech by bylo potřeba vykoupit pozemky, na kterých by se tento pás realizoval). Výsadba stromů a jiné zeleně by vytvořila přírodní protihlukovou bariéru, která by též částečně snížila hlukovou zátěž a znečištění v oblasti.</p>	<p>Podél všech protihlukových stěn, které byly navrženy v akustické studii (příloha 4), budou navrženy a vysazeny souvislé pásy zeleně. V místech, kde nebude výsadba dřevin podél stěn možná z technických či provozních důvodů, budou stěny ozeleněny pomocí popínavých rostlin.</p> <p>Z hlediska protihlukové ochrany jsou rozhodujícím opatřením protihlukové stěny či valy. Výsadby vegetačních pásů mají z akustického hlediska spíše podpůrný psychologický efekt, avšak jejich reálný vliv na snížení hluku z komunikace je minimální.</p>
<p>Jak je uvedeno i v oznámení, vliv na úroveň hladiny hluku mají nejen technická opatření (protihlukové stěny, valy apod.), ale také rychlost jedoucích motorových vozidel, tak i povrch komunikace, po které</p>	<p>Vzhledem k tomu, že v roce 2010 proběhla výměna konstrukce vozovky stávající dálnice D0 stavba 515, nebude v rámci výstavby nových jízdních pruhů zasahováno do pruhů stávajících. Povrch nových</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>se vozidla pohybují. Z toho důvodu považuje městská část Praha – Slivenec za nutné, aby byl povrch dálnice pokryt tzv. tichým asfaltem, který bude mít dostatečnou kvalitu, aby zajišťoval jednoduchou a snadnou údržbu a dlouhou životnost. Jeho použití výrazně zabrání vzniku hluku, který pochází od pohybu vozidel po povrchu komunikace.</p> <p>V neposlední řadě by bylo také účelné omezit nejvyšší povolenou rychlost v úseku, a to na 80 km/hod., která by taktéž výrazně zajišťovala snížení celkové hladiny hluku.</p>	<p>jízdních pruhů bude cementobetonový, stejně jako povrch pruhů stávajících. Zásahy do stávajících jízdních pruhů v podobě výměny povrchu vozovky by výstavbu záměru a s tím spojená omezení v dopravě značně prodloužily.</p> <p>Obdobně jako na stávající dálnici D0 stavba 515 bude na zkapacitněné dálnici realizován systém liniového řízení dopravy, který bude sloužit k regulování nejvyšší povolené rychlosti v závislosti na hustotě provozu.</p> <p>Z akustické studie (příloha 4) je patrné, že splnění hygienických limitů hladin hluku v okolní zástavbě je možné i bez realizace nízkohlučného asfaltu a bez omezení nejvyšší povolené rychlosti. V rámci zkušebního provozu dálnice bude provedeno měření hluku. V případě, že by měření hluku ukázalo neplnění limitů, budou realizována dodatečná protihluková opatření.</p>
<p>V oznámení je uvedeno, že díky zkapacitnění tohoto úseku dálnice dojde ke snížení dopravního zatížení na komunikacích nižších tříd, neboť se emise soustředí především na dálnici D0 a vzhledem k vyšší plynulosti dojde ke snížení zejména špičkového množství emisí.</p> <p>S tímto městská část Praha – Slivenec nesouhlasí a domnívá se, že s rozšířením dálnice o 1 pruh dojde ke zvýšení počtu vozidel, které budou tento dálniční úsek využívat a na okolních komunikacích nižších tříd, které často vedou skrz zástavbu daných městských částí a obcí, ke znatelnému úbytku nedojde. Špičkové množství emisí se samozřejmě plynulostí dopravy sníží, toto zlepšení však negativně vykompenzuje zvýšení počtu vozidel, které přidání pruh umožní. To, že bude v tomto úseku doprava plynulá, totiž přiměje velkou část vozidel, která by jinak zvolila jinou trasu, aby tento úsek dálnice využívala. Je tak pravděpodobné, že k předpokládanému snížení znečištění v oblasti, které je uvedeno v oznámení, nedojde právě z důvodů zvýšení intenzity dopravy, kterou rozšíření dálnice umožní.</p> <p>Tento dálniční úsek je navíc využíván jako hlavní trasa pro dálkovou nákladní dopravu, což městská část Praha – Slivenec považuje za nepřijatelné. Pravidla pro síť TEN-T, do níž by měl být Pražský okruh zařazen, požadují, aby dálková nákladní doprava byla vedena v co nejméně obydleném území. Pražský okruh však v tomto úseku vede naopak velmi výrazně obydleným územím. Vhodným řešením, které by ulevilo celé</p>	<p>Popis dopadů zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 na zatížení komunikační sítě v zájmovém území je uveden v kap. B.II.6.1. dokumentace EIA.</p> <p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rozptylová studie (příloha 3) a akustická studie (příloha 4).</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>oblasti, by bylo vedení této dálkové nákladní dopravy jinou cestou, a nikoliv po území největšího a nejlidnatějšího města v České republice, které již nyní funguje jako hlavní dopravní uzel, neboť se do něj sbíhá osm dálnic z celého území ČR.</p>	
<p>Požadujeme navrhnout kompenzační opatření ke snížení imisí znečišťujících látek do ovzduší.</p>	<p>V rámci rozptylové studie (příloha 3) byl zpracován předběžný návrh opatření ke snížení imisní zátěže benzo[a]pyrenem, a to ve formě vegetačních bariér u nejbližší obytné zástavby.</p> <p>Pro další fázi přípravy projektu jsou k vlivům záměru na kvalitu ovzduší uvedena následující opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA:</p> <p>Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zohledňovat požadavky na ochranu obyvatel – budou navrženy a vysazeny vegetační bariéry u nejbližší zástavby a další výsadby ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu. Parametry vegetačních bariér budou navrženy jako maximální možné s ohledem na bezpečnost provozu na dálnici. Rozsah a provedení výsadeb bude odsouhlasen orgánem ochrany ovzduší.</p> <p>Ve vazbě na opatření ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu bude s příslušnými orgány okolních městských částí a obcí projednána možnost poskytnutí pozemků pro výsadbu dřevin a návazného převzetí těchto dřevin do správy po uplynutí povýsadebové péče.</p>
<p>Na základě výše uvedeného ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 zákona EIA požadujeme, aby byl záměr posuzován podle zákona EIA a aby dokumentace vlivů záměru zohlednila naše výše uvedené připomínky a požadavky, a to především:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na úsecích 514 i 515 provést výstavbu min. 8 m 	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4) včetně návrhu protihlukových opatření.</p> <p>Hodnocený úsek dálnice nevede v žádné části tak hlubokým zářezem, aby je bylo možné překrýt obdobným způsobem, jako je to plánováno</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>vysokých protihlukových valů, nebo stejně vysokých zvýšených protihlukových stěn</p> <ul style="list-style-type: none"> - na vhodných místech zakrytí Pražského okruhu tubusem a realizaci zeleně na jeho povrchu - realizování zeleného pásu podél dálnice v rozsahu minimálně dle územního plánu, včetně výkupu pozemků, na kterých by byl zelený pás realizován - úpravu povrchu komunikace tichým asfaltem s dobrou údržbou - omezení nejvyšší povolení rychlosti na 80 km/hod - vedení dálkové nákladní dopravy v jiné trase 	<p>u Spořilovské spojky. K takovému řešení by bylo nutno dálnici zahloubit, a to je zcela mimo reálné možnosti řešení (s ohledem na extrémní finanční náročnost, ale i nutnost uzavření dálnice na dlouhou dobu, rozsah zemních prací atd.).</p> <p>Podél všech protihlukových stěn budou navrženy a vysazeny souvislé pásy zeleně. V místech, kde nebude výsadba dřevin podél stěn možná z technických či provozních důvodů, budou stěny ozeleněny pomocí popínavých rostlin.</p> <p>Z akustické studie je patrné, že splnění hygienických limitů hladin hluku v okolní zástavbě je možné i bez realizace nízkohlučného asfaltu a bez omezení nejvyšší povolené rychlosti. V rámci zkušebního provozu dálnice bude provedeno měření hluku. V případě, že by měření hluku ukázalo neplnění limitů, budou realizována dodatečná protihluková opatření.</p> <p>Obdobně jako na stávající dálnici D0 stavba 515 bude na zkapacitněné dálnici realizován systém liniového řízení dopravy, který bude sloužit k regulování nejvyšší povolené rychlosti v závislosti na hustotě provozu.</p> <p>Alternativní řešení oproti zkapacitnění stávající dálnice D0 stavba 515 – ve smyslu vybudování nové tranzitní komunikace mimo území Prahy – neexistuje a bylo by i obtížně představitelné. Taková komunikace, propojující dálnice D5 a D4, by musela být vedena přes CHKO Český kras a údolí Berounky. Není obsažena ani v Politice územního rozvoje ČR, ani v ZÚR Středočeského kraje a dle dostupných informací se o ní ani nikdy neuvažovalo.</p>
Městská část Praha – Řeporyje	
<p>Při vlastní realizaci stavby dojde k zásahům do krajiny a z uvedeného důvodu musí být postupováno v souladu s příslušným ustanovením zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších změn a doplňků.</p> <p>Požadujeme zpracování a dokumentaci posudku vlivu na životní prostředí v podobě EIA.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 8) a dále pak studie vyhodnocení vlivu na krajinný ráz (příloha 10).</p>
<p>Požadujeme zpracování rozptylové studie a vyhodnocení vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v zájmovém území MČ Praha – Řeporyje.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rozptylová studie (příloha 3), ve které je vyhodnocen vliv automobilové dopravy na kvalitu ovzduší na území MČ Praha – Řeporyje.</p>
<p>V souvislosti se zkapacitněním úseku D0 515 Pražského okruhu a tím i s předpokládaným větším zatížením okolí hlukem požadujeme návrh</p>	<p>Návrh protihlukových opatření je uveden v kap. D.IV. dokumentace EIA a obsažen v akustické studii (příloha 4). Protihluková opatření jsou navržena pro účely</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>protihlukového opatření v celé délce realizace. V této souvislosti požadujeme součinnost s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (dále jen IPR).</p>	<p>ochrany stávající chráněné zástavby, v nezastavěných částech území by taková ochrana byla neúčelná a z hlediska ochrany krajinného rázu území zcela nevhodná. Co se týká zapojení IPR Praha, příslušným orgánem v oblasti ochrany obyvatel před hlukem je Ministerstvo zdravotnictví, Hygienická stanice hl. m. Prahy a Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, s nimiž byl návrh protihlukových opatření konzultován. Součinnost s IPR Praha by v tomto případě neměla věcnou logiku. V rámci příslušných procesů podle zákona č. 100/2001 Sb. je dotčeným územním samosprávným celkem Hlavní město Praha, jehož je IPR Praha příspěvkovou organizací a lze předpokládat, že příslušným orgánům města poskytně potřebné odborné podklady.</p>
<p>Klademe důraz na zahrnutí do projektu izolačního pásu po obou stranách komunikace ve spolupráci s krajinářským architektem. Součinnost s IPR považujeme za nezbytnou.</p>	<p>V rámci záměru se s výsadbou pásů zeleně s izolační funkcí uvažuje, a to přednostně v úsecích, kde se dálnice přibližuje k obytné zástavbě, v místě nefunkčních prvků ÚSES a v místě dotčení přírodního parku. Dokumentace EIA nicméně neřeší projekt vegetačních úprav, pouze stanoví požadavky z hlediska ochrany obyvatel či jednotlivých složek životního prostředí (např. z hlediska ochrany krajinného rázu, biodiverzity apod.). Zapojení krajinářského architekta je tak relevantní v další fázi přípravy a tento požadavek je uveden jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA. Obdobně i komunikace s IPR Praha (např. ve smyslu urbanistického řešení výsadeb) připadá v úvahu v navazujících etapách přípravy projektu, a to v případě, že tento požadavek stanoví např. orgány hlavního města Prahy, jehož je IPR Praha odbornou organizací.</p>
<p>Se záměrem „D0 515 zkapacitnění“ souhlasíme pouze při zachování následujících podmínek:</p> <p>1) Bude dokončena Jinočanská spojka (Poncarova) až do obce Jinočany.</p>	<p>Oznamovatel (Ředitelství silnic a dálnic ČR) záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 by rovněž uvítal přednostní realizaci přeložky silnice II/116 (Jinočanská spojka, Poncarova). Vzhledem k tomu, že se však jedná o investici Krajského úřadu Středočeského kraje, nemá oznamovatel záměru D0 515 možnost ovlivnit termín její realizace.</p> <p>Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, Odbor dopravy, Oddělení pozemních komunikací a dopravní infrastruktury ze dne 24. 9. 2019 se předpokládá zadání projektové dokumentace na přeložku silnice II/116 v roce 2020. Projektová dokumentace bude zpracována jako podklad pro zpracování oznámení EIA. Dle vyjádření úřadu nelze nyní odhadnout reálný termín výstavby.</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>2) Budou zachovány všechny sjezdy a mosty po celé délce zvažovaného záměru.</p>	<p>Všechny sjezdy a mostní objekty (nadjezdy), které jsou součástí záměru, zůstanou zachovány. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 stavba 515 budou provedeny přestavby a rekonstrukce sjezdů a mostních objektů.</p>
<p>3) Demolice a navazující výstavba/oprava mostů MÚK Chrášťany bude řešena ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, z důvodu minimalizace dopadů výluk na dopravu v MČ Praha – Řeporyje a celé dotčené oblasti.</p> <p>V případě nedodržení výše uvedených podmínek se záměrem „D0 515 zkapacitnění“ zásadně nesouhlasíme.</p>	<p>Doba výstavby záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 včetně demolice a výstavby mostních objektů, úprav mimoúrovňových křižovatek a kanalizačního systému dálnice se předpokládá 3 roky. Pokud by demolice a výstavba mostních objektů probíhala odděleně, ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, došlo by k prodloužení doby výstavby o 2 roky. Celková doba výstavby by tak činila 5 let.</p> <p>Riziko nadměrných dopadů výluk na okolí při demolici nadjezdů je ovšem zřejmé. Z výše uvedeného důvodu (neprodloužení doby výstavby záměru) však uvažuje investor stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR odlišné řešení, kdy demolice bude probíhat postupně a vždy bude část nadjezdů ponechána v provozu. Konkrétně jako náhradní za nadjezd v km 22,338 (MÚK Chrášťany) bude možné využít vybudované větve propojující ulici Na Radosti (II/605) s dálnicí D0 stavba 516.</p>
<p>Dále deklarujeme, že zmíněný záměr NEPOVAŽUJEME za řešení problému nadměrného zatížení metropole (nejen) tranzitní kamionovou dopravou a předpokládáme pokračování záměru hlavního města zbudovat „Velký obchvat“ Prahy.</p>	<p>Záměr rozšíření dálnice D0 stavba 515 neznamená zastavení přípravy dalších úseků Pražského okruhu.</p>
Městská část Praha 13	
<p>Při vlastní realizaci stavby dojde ke kácení určitého množství stávajících dřevin. Z uvedeného důvodu musí být postupováno v souladu s přísl. ust. zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších změn a doplňků. Z důvodu zajištění funkčního a estetického významu dřevin rostoucích v blízkosti stavby, které s ní nejsou v kolizi a zůstanou zachovány, budou tyto chráněny proti poškození podle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>
<p>Požadujeme zachovat stávající MÚK na 22,33 km hodnocené trasy dotčené křižovatky na dálnici D0 stavby 515 MÚK Chrášťany (se silnicí III/0058 Rudná – Třebonice). Z hlediska námi chráněných zájmů s jinou variantou koncepce „D0 515 zkapacitnění“ nesouhlasíme.</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větví křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Nakládání s odpady ze stavební činnosti se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. Pokud budou v rámci akce k terénním úpravám materiálově využívány odpady, bude jejich využití prováděno v souladu s platnou legislativou. Odpady budou nejdříve využívány, a až toto využití nebude možné, budou odpady uloženy na povolené skládce nebo odstraněny v zařízení k tomu určeném.</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>
<p>Požadujeme zpracování rozptylové studie a vyhodnocení vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší v zájmovém území MČ Praha 13.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rozptylová studie (příloha 3), ve které je vyhodnocen vliv automobilové dopravy na kvalitu ovzduší na území MČ Praha 13.</p>
<p>Vzhledem k dostupnosti a plynulosti dopravy přílehlých mimoúrovňových komunikací požadujeme zachování stávající MÚK Chrášťany. S jinou variantou nesouhlasíme.</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větví křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p>
<p>V souvislosti se zkapacitněním úseku D0 515 Pražského okruhu – nárůstu dopravy a tím větším zatížením okolí hlukem dále požadujeme návrh protihlukového opatření (př. výstavbou protihlukových stěn, apod.).</p>	<p>Návrh protihlukových opatření je obsažen v akustické studii (příloha 4).</p>
<p>Při samotné výstavbě požadujeme dodržování omezení prašnosti zvláště v okolí přílehlé zástavby.</p>	<p>Návrh opatření pro omezení vlivů stavebních a demoličních prací na kvalitu ovzduší je uveden v kap. D.IV. dokumentace EIA a obsažen v rozptylové studii (příloha 3). Navržená opatření budou respektována při výstavbě záměru.</p>
<p>Se záměrem „D0 515 zkapacitnění“ souhlasíme pouze při splnění následujících podmínek:</p> <p>1) Bude realizována varianta, která zachová stávající MUK Chrášťany (zůstane zachovaný exit 23A – odbočka z D0 na Třebonice a Chrášťany a nájezd na D0 ze silnice III/0058, Rudná – Třebonice i po rozšíření D0 na 6 jízdních pruhů). Důvodem je zvýšení intenzity dopravy v Třebonicích po zrušení mimoúrovňové křižovatky, vč. jízd vozidel z/do průmyslových zón v Jinočanech a Chrášťanech, které při jejich zanesení do územních plánů obou obcí s MÚK Chrášťany počítaly.</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větví křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>2) Objízdná trasa pro krátkodobou úplnou uzavírku dálnice D0 nebude vedena Bucharovou ulicí, která v současné době plní, při absenci Radlické radiály, sběrnou funkci a vedení objížděky by v dopravních špičkách v Bucharově ulici způsobovalo pravidelné kongesce.</p>	<p>Pro objízdnou trasu v době výstavby záměru není možné využít jinou ulici než Bucharovu.</p> <p>Úplná uzavírka stávající dálnice D0 stavba 515 se však předpokládá jenom ve velmi krátkých intervalech – pouze při demolici mostních objektů, která bude probíhat na 2 části a při výstavbě jednoplošných nadjezdů. Úplné uzavírky budou jednorázové po dobu 14 – 16 hodin. Uzavírka bude primárně noční, zasáhne tak vždy nejvýše do jedné dopravní špičky.</p> <p>Po dobu výstavby záměru bude v maximální možné míře zachován provoz na stávající dálnici D0 515 v režimu 2 + 2.</p>
<p>3) Záměr „D0 515 zkapacitnění“ bude koordinován s plánovanou stavbou Radlické radiály, aby souběh obou akcí nezpůsobil kongesce v MČ Praha 13. příp. i v MČ Praha Řeporyje.</p>	<p>Realizace záměru bude koordinována s realizací plánované stavby Radlické radiály tak, aby nedocházelo ke kumulativnímu vlivu dopravních uzavírek, spojených s oběma stavbami, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>4) Demolice a navazující výstavba mostů MÚK Chrástřany a MÚK Ořech bude řešena odděleně, ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, z důvodu minimalizace dopadů výluk na dopravu v dotčené oblasti.</p>	<p>Doba výstavby záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 včetně demolice a výstavby mostních objektů, úprav mimoúrovňových křižovatek a kanalizačního systému dálnice se předpokládá 3 roky. Pokud by demolice a výstavba mostních objektů probíhala odděleně, ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, došlo by k prodloužení doby výstavby o 2 roky. Celková doba výstavby by tak činila 5 let.</p> <p>Riziko nadměrných dopadů výluk na okolí při demolici nadjezdů je ovšem zřejmé. Z výše uvedeného důvodu (neprodlužování doby výstavby záměru) však uvažuje investor stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR odlišné řešení, kdy demolice bude probíhat postupně a vždy bude část nadjezdů ponechána v provozu, což se týká především nadjezdů v km 18,020 (ul. K Zadní Kopanině) a v km 19,328 (MÚK Ořech), po kterých jsou vedeny příměstské autobusové linky. Po dobu výstavby bude ponechán vždy jeden z těchto nadjezdů v provozu. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 22,338 (MÚK Chrástřany) lze využít vybudované větve propojující ulici Na Radosti (II/605) s dálnicí D0 stavba 516. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 16,640 (ul. K Austisu) lze využít nadjezd v km 19,328 (MÚK Ořech) dostupný po ul. K Barrandovu a dálnici D0 stavba 515.</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>5) Před zahájením výstavby zkapacitnění D0 bude vybudována plánovaná silnice II/116 až po úsek „F“. Zprovoznění této pozemní komunikace odlehčí od tranzitní dopravy okolním obcím (Chrást'any, Jinočany, Zbuzany, Ořech), sousední Městské části Praha Řeporyje a Třebonicím.</p> <p>V případě nedodržení výše uvedených podmínek se záměrem „D0 515 zkapacitnění“ zásadně nesouhlasíme.</p>	<p>Oznamovatel (Ředitelství silnic a dálnic ČR) záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 by rovněž uvítal přednostní realizaci přeložky silnice II/116 (Jinočanská spojka, Poncarova). Vzhledem k tomu, že se však jedná o investici Krajského úřadu Středočeského kraje, nemá oznamovatel záměru D0 515 možnost ovlivnit termín její realizace.</p> <p>Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, Odbor dopravy, Oddělení pozemních komunikací a dopravní infrastruktury ze dne 24. 9. 2019 se předpokládá zadání projektové dokumentace na přeložku silnice II/116 v roce 2020. Projektová dokumentace bude zpracována jako podklad pro zpracování oznámení EIA. Dle vyjádření úřadu nelze nyní odhadnout reálný termín výstavby.</p>
<p>Vzhledem k velikosti záměru, nesouladu s platným územním plánem hlavního města Prahy – záměr vyžaduje jeho změnu, k dotčení pozemků, které jsou součástí celoměstského systému zeleně a zejména vzhledem ke skutečnosti že se jedná rozsáhlou dopravní stavbu, která může mít vliv na veřejné zdraví obyvatel v blízkém okolí požadujeme záměr posoudit podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	<p>Dokumentace EIA je předložena.</p>
Městská část Praha – Zličín	
<p>Oznámení neposuzuje vlivy záměru, pouze odkazuje na další blíže nespécifikovaný stupeň přípravy stavby.</p>	<p>Dokumentace hodnocení vlivů záměru na životní prostředí je předložena.</p>
<p>Chybí zahrnutí dalších připravovaných záměrů jak pro fázi přípravy, tak pro fázi realizace – CTPark Chrást'any, Logistické centrum Chrást'any, Rozšíření Metropole Zličín, záměr P+R (Terminál Zličín).</p>	<p>Kumulativní vlivy uvedených záměrů se záměrem zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 jsou uvedeny v kap. B.I.4. dokumentace EIA.</p>
<p>Chybí hodnocení dopadů na ul. Na Radosti a Řevnická.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů automobilové dopravy v ulicích Na Radosti a Řevnická je provedeno v rozptylové studii (příloha 3) a akustické studii (příloha 4).</p>
Středočeský kraj – náměstek hejtmanky pro oblast životního prostředí a zemědělství	
<p>Středočeský kraj souhlasí se záměrem „D0 515 zkapacitnění“ a nepožaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.</p>	<p>Kladné vyjádření bez připomínek.</p>
Obec Jinočany	
<p>Obec Jinočany požaduje zpracování EIA na výše uvedený záměr a to zejména z důvodů dopadu vlivu dopravy při výstavbě zkapacitnění a to hlavně s ohledem na demolice a následnou výstavbu mostů překlenujících D0 – uzavírky budou mít vliv na celý region.</p>	<p>Dokumentace EIA je předložena.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Dále požadujeme:</p> <p>1) Před zahájením výstavby zkapacitnění D0 požadujeme vybudovat plánovanou silnici II/116 až po úsek „F“. Vybudováním tohoto úseku krajské silnice dojde ke značnému odlehčení dopravy v regionu, zejména dopravy, která směřuje přes Chrášťany, Jinočany, Zbuzany a Ořech směrem k D0.</p>	<p>Oznamovatel (Ředitelství silnic a dálnic ČR) záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 by rovněž uvítal přednostní realizaci přeložky silnice II/116 (Jinočanská spojka, Poncarova). Vzhledem k tomu, že se však jedná o investici Krajského úřadu Středočeského kraje, nemá oznamovatel záměru D0 515 možnost ovlivnit termín její realizace.</p> <p>Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, Odbor dopravy, Oddělení pozemních komunikací a dopravní infrastruktury ze dne 24. 9. 2019 se předpokládá zadání projektové dokumentace na přeložku silnice II/116 v roce 2020. Projektová dokumentace bude zpracována jako podklad pro zpracování oznámení EIA. Dle vyjádření úřadu nelze nyní odhadnout reálný termín výstavby.</p>
<p>2) Požadujeme, aby demolice a následná výstavba mostů MÚK Chrášťany a MÚK Ořech proběhla odděleně a to ještě před samotnou realizací zkapacitnění. Dopady výluk v dopravě se tím budou minimalizovat.</p>	<p>Doba výstavby záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 včetně demolice a výstavby mostních objektů, úprav mimoúrovňových křižovatek a kanalizačního systému dálnice se předpokládá 3 roky. Pokud by demolice a výstavba mostních objektů probíhala odděleně, ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, došlo by k prodloužení doby výstavby o 2 roky. Celková doba výstavby by tak činila 5 let.</p> <p>Riziko nadměrných dopadů výluk na okolí při demolicí nadjezdů je ovšem zřejmé. Z výše uvedeného důvodu (neprodlužování doby výstavby záměru) však uvažuje investor stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR odlišné řešení, kdy demolice bude probíhat postupně a vždy bude část nadjezdů ponechána v provozu, což se týká především nadjezdů v km 18,020 (ul. K Zadní Kopanině) a v km 19,328 (MÚK Ořech), po kterých jsou vedeny příměstské autobusové linky. Po dobu výstavby bude ponechán vždy jeden z těchto nadjezdů v provozu. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 22,338 (MÚK Chrášťany) lze využít vybudované větve propojující ulici Na Radosti (II/605) s dálnicí D0 stavba 516. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 16,640 (ul. K Austisu) lze využít nadjezd v km 19,328 (MÚK Ořech) dostupný po ul. K Barrandovu a dálnicí D0 stavba 515.</p>
<p>3) Požadujeme zachování MÚK Chrášťany včetně stávajícího sjezdu a nájezdu na D0 a to z důvodů, že územní plány přilehlých obcí Chrášťany a Jinočany umístily průmyslové zóny, které s napojením na D0 přes MÚK Chrášťany počítají, navíc tento most je jediný v regionu pro pěší a cyklisty do Prahy.</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větví křižovatek.</p> <p>V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p> <p>Co se týká pěších a cyklistů, v dalším stupni přípravy</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>bude řešen návrh rekonstrukce a přestavby mostních objektů (nadjezdů), které jsou součástí záměru, a to s ohledem na zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>4) Požadujeme před realizací samotného rozšíření D0 na 3 pruhy nejdříve postavit pohltivé protihlukové stěny.</p>	<p>Výstavbu protihlukových stěn před realizací samotného rozšíření dálnice D0 stavba 515 je možné provést zejména v místech, kde je dálnice vedena v zářezu. V ostatních úsecích to závisí na konkrétní situaci a technických možnostech jejich realizace.</p> <p>V dalším stupni přípravy budou s ohledem na technickou proveditelnost vytipována místa podél záměru, kde by bylo možné umístit mobilní protihlukové stěny na dobu výstavby záměru, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>5) Požadujeme dokončit celou D0 včetně severní části (518, 519, 520) a stavby 511 – tím dojde k radikálnímu snížení dopravy, a to v celém úseku záměru</p>	<p>Projektová příprava dalších úseků dálnice D0 probíhá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavba 511 – k záměru bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb., zprovoznění záměru je uvažováno k roku 2025 - stavba 518 – oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. bylo podáno 09/2019 - stavba 519 – oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. bylo podáno 10/2019 <p>Zprovoznění staveb 518 a 519 je uvažováno současně, a to v letech 2028 – 2029.</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavba 520 – projektová příprava je ve fázi technické studie
<p>6) Požadujeme zpracovat celý soubor možných protihlukových opatření – tichý asfalt, pohltivá zeleň, protihlukové stěny.</p>	<p>Návrh protihlukových opatření je obsažen v akustické studii (příloha 4), ze které je patrné, že splnění hygienických limitů hladin hluku v okolní zástavbě je možné i bez realizace nízkohlučného asfaltu. V rámci zkušebního provozu dálnice bude provedeno měření hluku. V případě, že by měření hluku ukázalo neplnění limitů, budou realizována dodatečná protihluková opatření.</p> <p>Z hlediska protihlukové ochrany jsou rozhodujícím opatřením protihlukové stěny či valy. Výsadby vegetačních pásů mají z akustického hlediska spíše podpůrný psychologický efekt, avšak jejich reálný vliv na snížení hluku z komunikace je minimální.</p>
<p>7) Požadujeme zpracovat novou hlukovou studii a to s propočtem nárůstu dopravy do roku 2050.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4), ve které je posouzen současný stav, střednědobý výhled (rok 2027) a dlouhodobý výhled (rok 2050).</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
Obecní úřad Chrášťany	
<p>Požadujeme posoudit zejména negativní vliv uzavírek na celou dopravu v regionu při výstavbě a to hlavně s ohledem na demolice a následnou výstavbu mostů překlenujících D0.</p>	<p>Demolice a výstavba jednotlivých nadjezdů bude probíhat postupně, aby bylo minimalizováno riziko nadměrných dopadů výluk na okolí záměru. Předpokládá se, že demolice nadjezdů bude probíhat vždy ve 2 etapách. Pro každou etapu je uvažováno s jednou noční uzavírkou na 14 – 16 hodin, aby byla zasažena vždy nejvýše jedna dopravní špička. Vzhledem k tomu, že se bude jednat o krátkodobé uzavírky, nebyly samostatně hodnoceny. Výstavba jednotlivých nadjezdů bude trvat cca 1 rok.</p> <p>Vyhodnocení změn dopravního zatížení komunikační sítě v řešeném území v průběhu stavebních prací je provedeno v rozptylové studii (příloha 3).</p> <p>V další fázi přípravy bude řešena otázka zpřístupnění sídel po dobu, kdy budou jednotlivé mosty odstraněny. V úvahu připadá např. převedení dopravy po D0 515 na sousední most a zpět v protějším směru.</p>
<p>Dále požadujeme:</p> <p>1) Před zahájením výstavby zkapacitnění D0 požadujeme vybudovat plánovanou silnici II/116 s napojením na ulici Poncarova. Předložený záměr počítá s demolicí mostů a veškerou dopravu přes D0 směřuje na silnici II/605 přes Chrášťany. Z tohoto důvodu je nutné vytvořit další spojení přes D0.</p>	<p>Oznamovatel (Ředitelství silnic a dálnic ČR) záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 by rovněž uvítal přednostní realizaci přeložky silnice II/116 (Jinočanská spojka, Poncarova). Vzhledem k tomu, že se však jedná o investici Krajského úřadu Středočeského kraje, nemá oznamovatel záměru D0 515 možnost ovlivnit termín její realizace.</p> <p>Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, Odbor dopravy, Oddělení pozemních komunikací a dopravní infrastruktury ze dne 24. 9. 2019 se předpokládá zadání projektové dokumentace na přeložku silnice II/116 v roce 2020. Projektová dokumentace bude zpracována jako podklad pro zpracování oznámení EIA. Dle vyjádření úřadu nelze nyní odhadnout reálný termín výstavby.</p>
<p>2) Požadujeme, aby demolice a následná výstavba mostu MÚK Chrášťany a MÚK Ořech proběhla odděleně a to ještě před samotnou realizací zkapacitnění. Dopady výluk v dopravě se tím budou minimalizovat.</p>	<p>Doba výstavby záměru zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 včetně demolice a výstavby mostních objektů, úprav mimoúrovňových křižovatek a kanalizačního systému dálnice se předpokládá 3 roky. Pokud by demolice a výstavba mostních objektů probíhala odděleně, ještě před samotnou realizací zkapacitnění D0, došlo by k prodloužení doby výstavby o 2 roky. Celková doba výstavby by tak činila 5 let.</p> <p>Riziko nadměrných dopadů výluk na okolí při demolicí nadjezdů je ovšem zřejmé. Z výše uvedeného důvodu (neprodlužování doby výstavby záměru) však uvažuje investor stavby Ředitelství silnic a dálnic ČR odlišné řešení, kdy demolice bude probíhat postupně a vždy</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
	<p>bude část nadjezdů ponechána v provozu, což se týká především nadjezdů v km 18,020 (ul. K Zadní Kopanině) a v km 19,328 (MÚK Ořech), po kterých jsou vedeny příměstské autobusové linky. Po dobu výstavby bude ponechán vždy jeden z těchto nadjezdů v provozu. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 22,338 (MÚK Chrášťany) lze využít vybudované větve propojující ulici Na Radosti (II/605) s dálnicí D0 stavba 516. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 16,640 (ul. K Austisu) lze využít nadjezd v km 19,328 (MÚK Ořech) dostupný po ul. K Barrandovu a dálnici D0 stavba 515.</p>
<p>3) Požadujeme zachování MÚK Chrášťany včetně stávajícího sjezdu a nájezdu na D0. Územní plány obcí Chrášťany a Jinočany počítají s realizací průmyslových zón, které s napojením na D0 přes MÚK Chrášťany počítají. Také s ohledem na rozvoj celého regionu Prahy – západ je nesmyslné rušit jakoukoliv možnost napojení na D0.</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větvi křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p>
<p>4) Požadujeme před realizací samotného rozšíření D0 na 3 pruhy nejdříve postavit pohltivé protihlukové stěny navazující na protihlukovou stěnu u D5. Tento požadavek měla obec již při stavbě protihlukové stěny u Třebonic. Investor však tento požadavek nerespektoval.</p>	<p>Výstavbu protihlukových stěn před realizací samotného rozšíření dálnice D0 stavba 515 je možné provést zejména v místech, kde je dálnice vedena v zářezu. V ostatních úsecích to závisí na konkrétní situaci a technických možnostech jejich realizace. V dalším stupni přípravy budou s ohledem na technickou proveditelnost vytipována místa podél záměru, kde by bylo možné umístit mobilní protihlukové stěny na dobu výstavby záměru, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>5) Požadujeme dokončit celou D0 včetně severní části (518, 519, 520) a stavby 511 – tím dojde k radikálnímu snížení dopravy, a to v celém úseku záměru.</p>	<p>Projektová příprava dalších úseků dálnice D0 probíhá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavba 511 – k záměru bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb., zprovoznění záměru je uvažováno k roku 2025 - stavba 518 – oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. bylo podáno 09/2019 - stavba 519 – oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. bylo podáno 10/2019 <p>Zprovoznění staveb 518 a 519 je uvažováno současně, a to v letech 2028 – 2029.</p> <ul style="list-style-type: none"> - stavba 520 – projektová příprava je ve fázi technické studie
<p>6) Požadujeme zpracovat novou hlukovou studii a navrhnout komplexní protihluková opatření počítající s nárůstem dopravy.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4) včetně návrhu protihlukových opatření pro zkapacitněnou dálnici D0 stavba 515.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí	
<p>Z předloženého situačního výkresu vyplývá, že se záměr nachází ve vzdálenosti do 50 m od lesa, kterým jsou pozemky parc. č. 597/1, 597/3, 597/4, 597/5, 590/7, 590/1, 590/3 k. ú. Třebonice a parc. č. 1464/5 k. ú. Řeporyje. Vzhledem k měřítku situačního výkresu dále nelze vyloučit, že budou některé z uvedených lesních pozemků přímo dotčeny. V dalším stupni proto požadujeme upřesnění situace ve vzdálenosti do 50 m od lesa, popř. přesně specifikovat dotčení lesních pozemků s ohledem na nutnost minimalizace jejich záborů.</p>	<p>Výměry trvalých záborů lesních pozemků jsou uvedeny v kap. B.II.1. dokumentace EIA. Dojde k zásahu pozemků parc. č. 597/1, 597/3, 597/4, 597/5, 590/3 k. ú. Třebonice a parc. č. 1464/5 k. ú. Řeporyje.</p>
<p>Nakládání s odpady ze stavební činnosti bude zajišťováno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. V době výstavby bude vznikat především odpad charakteristický pro stavební činnost (skupina 17, odpad z používání nátěrových hmot, lepidel, těsnících materiálů (skupina 08), odpadní obaly (skupina 15) a odpady podobné komunálnímu odpadu (skupina 20). Zařízení staveniště bude vybaveno potřebným množstvím kontejnerů na odpad podle jeho složení a vlastností odpadu. Většinu odpadů vznikajících při stavbě komunikace bude možné recyklovat. Je uveden výčet předpokládaných odpadů vznikajících při výstavbě i v době provozu.</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>
<p>V následném stupni procesu EIA – dokumentaci připravovaného záměru, bude nezbytné provést vyhodnocení vlivu výstavby a provozu upravené dálnice D0 na kvalitu ovzduší modelovými výpočty rozptylové studie.</p> <p>Do vyhodnocení vlivu výstavby bude potřeba zahrnout provoz stavební mechanizace a vyvolané nákladní dopravy na kvalitu ovzduší, jakož i provoz objízdné automobilové dopravy na své okolí během uzavírek dálnice D0. Do výpočtů bude rovněž zahrnuta automobilová doprava na dálnici D0 a imisní pozadí ve sledovaném území.</p> <p>Modelovými výpočty bude rovněž vyhodnocen vliv provozu rozšířené dálnice D0 po jejím zprovoznění na kvalitu ovzduší.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rozptylová studie (příloha 3).</p>
<p>Pro eliminaci negativních vlivů imisních příspěvků B(a)P vznikajících během provozu navrhovaného záměru bude nezbytné provést návrh kompenzačních opatření. V případě, že kompenzačními opatřeními bude výsadba izolační zeleně, bude rovněž nezbytné stanovit její druhovou skladbu, počet stromů a místa, kam budou vysazeny. Součástí izolační zeleně bude i</p>	<p>V rámci rozptylové studie (příloha 3) byl zpracován předběžný návrh opatření ke snížení imisní zátěže benzo[a]pyrenem, a to ve formě vegetačních bariér u nejbližší obytné zástavby.</p> <p>Pro další fázi přípravy projektu jsou k vlivům záměru na kvalitu ovzduší uvedena následující opatření v kap.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>náhradní výsadba za kácené dřeviny. Nově vysazené dřeviny by měly obsahovat minimálně 10 % jehličnanů.</p>	<p>D.IV. dokumentace EIA:</p> <p>Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zohledňovat požadavky na ochranu obyvatel – budou navrženy a vysazeny vegetační bariéry u nejbližší zástavby a další výsadby ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu. Parametry vegetačních bariér budou navrženy jako maximální možné s ohledem na bezpečnost provozu na dálnici. Rozsah a provedení výsadeb bude odsouhlasen orgánem ochrany ovzduší.</p> <p>Ve vazbě na opatření ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu bude s příslušnými orgány okolních městských částí a obcí projednána možnost poskytnutí pozemků pro výsadbu dřevin a návazného převzetí těchto dřevin do správy po uplynutí povýsadbové péče.</p>
<p>Záměr se nijak významně nedotýká jevů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon). Přesto zde uvádíme komentáře ke zpracování v dalších stupních projektové dokumentace.</p> <p>1) Dotčeny budou nere realizované (návrhové) a tedy nefunkční prvky ÚSES, u kterých požadujeme prověřit možnost jejich realizace v rámci záboru formou odpovídajících vegetačních úprav. Dotčená část v rámci ÚSES bude zpracována formou autorizovaného projektu ÚSES (ČKA – projektant územních systémů ekologické stability A.3.1). Dále bude prověřena možnost výkupů pozemků a kompenzační opatření vedoucí k realizaci (založení) alespoň části prvků ÚSES dle schváleného platného územního plánu hlavního města Prahy (osa nadregionálního biokoridoru s vloženými biocentry N4/8).</p>	<p>Vlivy na územní systém ekologické stability jsou vyhodnoceny ve studii hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha 8) a dále pak v kap. D.I.8.3. dokumentace EIA.</p> <p>Vlastní projekt vegetačních úprav bude realizován až v navazujícím stupni přípravy, kdy se rovněž počítá se zapojením krajinářského architekta a autorizovaného projektanta územního systému ekologické stability, což je i uvedeno jako opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA. Vegetační úpravy rozšířeného tělesa dálnice budou navrženy s ohledem na vymezené nefunkční prvky ÚSES.</p>
<p>2) Podrobný botanický a zoologický průzkum – není nutná podrobná inventarizace, ale zaměření na zvláště chráněné druhy organismů dle zákona a druhy ohrožené dle červených seznamů.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je biologický průzkum (příloha 7). Terénní průzkumy probíhaly od května 2018 do srpna 2019.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>3) Posouzení výskytu zvláště chráněných nebo jinak významných druhů živočichů a rostlin – odborné posouzení bude součástí hodnocení ve smyslu § 67 zákona. Výsledkem bude odůvodněný podklad pro případné vedení výjimky z druhové ochrany ve smyslu § 56 zákona. Součástí posouzení budou zcela konkrétní, umístěná a do projektové dokumentace stavby zakomponovaná kompenzační a mitigační opatření pro jednotlivé druhy. Podrobný dendrologický průzkum bude doložen v kvalitě a struktuře tak, aby bylo možné ho aplikovat jako jednoznačný podklad pro následné povolování kácení dřevin rostoucích mimo les. Tedy výstupy průzkumy a následné žádosti budou strukturovány v souladu s příslušnou legislativou.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 8). Žádosti o výjimky ve smyslu § 56 zákona a konkrétní opatření vzhledem k jednotlivým druhům budou řešeny v dalších stupních přípravy. Doporučení, které druhy v rámci výjimek řešit s ohledem na možnost jejich ovlivnění výstavbou a provozem záměru, jsou uvedena v kap. D.I.7.1. dokumentace EIA.</p>
<p>4) Migrační studie vyhodnotí a navrhne realizovatelné a z hlediska migrace opodstatněné zlepšení prostupnosti okruhu jakožto krajinné bariéry. Projektová dokumentace bude v souladu s migrační studií a jejími doporučeními (např. velikost a charakter propustků, úprava podmostí atp.).</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rámcová migrační studie (příloha 9), kde jsou i uvedena opatření pro zlepšení prostupnosti dálnice D0 stavba 515. Ke zlepšení oproti současnému stavu dojde v rámci rekonstrukce mostu v km 19,995, kde bude realizován migrační objekt. Dále bude upraven propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C (liška). Další opatření jsou uvedena v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>
<p>5) Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz – bude zpracováno jako dílčí složka hodnocení podle části druhé, třetí a páté zákona. Podrobnost bude odpovídat charakteru stavby (zvýšení kapacity stávající liniové infrastruktury) a zaměří se především na krajinářsky nejcennější partie dotčené zkapacitněním stavby.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie vyhodnocení vlivu na krajinný ráz (příloha 10).</p>
<p>Předložené Oznámení záměru řeší zkapacitnění D0 515 rozšířením vozovky o jeden jízdní pruh pro každý směr jízdy s příslušnými úpravami mimoúrovňových křižovatek, jízdních pruhů na rampách, úpravami mostních objektů a úpravami odvodnění. Dojde tímto k nárůstu odtoku srážkových vod o cca 21 %. Vzhledem k nepříznivým hydrogeologickým poměrům, tj. výskytu jílovitých a částečně prachových břidlic, které jsou prakticky nepropustné, je třeba dálniční úseky rozdělit dle možností zásaku či odvedení srážkových vod a řešit tyto úseky technicky.</p> <p>Návrh prozatím předpokládá pro snížení odtoku dešťových vod ze silnice do Ořešského potoka vybudování retenční nádrže rybníčního typu se stálým nadržením se specifikací, že bude zároveň snižovat průtoky. K tomu je nutno ale vymezit prázdný retenční</p>	<p>Pro snížení odtoku dešťových vod ze stávající dálnice do Ořešského potoka je vybudována na okraji městské části Praha – Řeporyje retenční nádrž Ořech. Jedná se o nádrž rybníčního typu se stálým nadržením, která snižuje průtoky v zástavbě městské části Praha – Řeporyje. Dalším recipientem je Jinočanský potok, kde je vybudována na odtoku dešťových vod před vyústěním do potoka otevřená betonová dešťová usazovací nádrž (DUN 1), která je schopna zachytit usaditelné i plovoucí nečistoty. Další ochranná opatření jsou realizována před vyústěním dešťových vod ze stávající dálnice do Dalejského potoka u křižovatky s dálnicí D5. Jedná se o dvě dešťové usazovací nádrže (DUN 2 a DUN 3) a jednu retenční nádrž.</p> <p>Předběžný návrh řešení dešťové kanalizace</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>prostor! Dojde k úpravě potoka od vyústění dešťových vod z dálnice po retenční nádrž. Dále pak je navržena betonová dešťová usazovací nádrž (záchyt usaditelných a plovoucích nečistot, částečné snížení odtokového maxima) s vyústěním do Jinočanského potoka, dalšími opatřeními jsou dvě dešťové usazovací nádrže a jedna retenční nádrž se zaústěním do Dalejského potoka.</p>	<p>zkapacitněné dálnice je uveden v kap. B.III.2. dokumentace EIA a byl převzat z přílohy C.1. Hydrotechnická studie, která je součástí technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Předběžný návrh zatím předpokládá s realizací 4 dešťových usazovacích nádrží a 1 retenční nádrže na Jinočanském potoce (cca km 20,3 vpravo). Výpočet objemu retenční nádrže vychází z celkové retence vody při uvažovaném rozšíření vozovky $2 \times 25\,000\text{ m}^2$, což odpovídá zadržení vod adekvátního objemu cca $2\,500\text{ m}^3$.</p> <p>Možnosti zasakování dešťových vod ze zkapacitněné dálnice budou prověřeny v dalším stupni přípravy, kdy bude proveden geologický průzkum.</p> <p>Dále jsou k dešťové kanalizaci uvedena následující opatření v kap. D.IV. dokumentace EIA:</p> <p>Dešťové vody budou do recipientů odváděny přes dešťové usazovací nádrže. Možnost jejich umístění bude prověřena v dalším stupni přípravy. Úprava kanalizačního systému bude zahrnovat návrh bezpečnostních prvků, které umožní zachycení a následnou likvidaci případných úniků škodlivých látek a dále návrh prodloužení stávajících propustků pod tělesem dálnice a pod navazujícími větvemi mimoúrovňových křižovatek.</p> <p>Bude prověřen návrh odvodňovacího systému rozšířené dálnice se zohledněním předpokladu nárůstu četnosti a intenzity srážkových jevů ve vazbě na probíhající změnu klimatu. V případě, že bude identifikován nevyhovující stav, bude navrženo zvýšení kapacity prvků odvodňovacího systému, včetně doplnění dalších retenčních nádrží na jednotlivých recipientech.</p>
<p>Podmínky pro územní rozhodnutí:</p> <p>Návrhy vodohospodářského řešení odvodnění je nezbytné dokončit do doby podání žádosti o územní rozhodnutí.</p> <p>V případě zásaku, a to i částečného, je třeba doložit pro návrhy zasakovacích objektů hydrogeologické výpočty pro ověření technického řešení zasakovacích objektů.</p> <p>Návrhy (ovlivnění jakosti a průtočných množství) je třeba odsouhlasit správci jednotlivých vodních toků.</p> <p>Rozhodnutí o tom, zda stavba retenční nádrže, případně zařízení se vsakovací funkcí, je vodním dílem přísluší vodoprávnímu úřadu příslušné městské části. Z hlediska ostatních zájmu chráněných vodním</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
zákonem je dle místa příslušným dotčeným orgánem vodoprávní úřad příslušné městské části.	
<p>Podmínky pro stavební povolení:</p> <p>Vodní díla budou povolována jako součást dopravní stavby. Povolení k nakládání s vodami, které lze vykonávat pouze užíváním vodního díla, bude nezbytné vydat vodoprávním úřadem v předstihu.</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>
<p>Podmínky pro užívání:</p> <p>K užívání vodních děl bude třeba vypracovat provozní řády, které budou předloženy při kolaudaci vodních děl. Zároveň bude stanoven správce či provozovatel těchto vodních děl.</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>
Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství	
<p>Z hlediska regionálních a nadregionálních ÚSES upozorňuje na přítomnost nadregionálního biokoridoru Údolí Vltavy – K56, který svoji jižní částí přiléhá k tělesu úseku dálnice D0 515, vlevo, mezi MUK Chrástřany a retenční nádrží na Dalejském potoce v kat. území Chrástřany. Upozorňuje, že podle zásad ZÚR Středočeského kraje je třeba respektovat plochy a koridory pro biocentra biokoridory ÚSES na regionální a nadregionální úrovni jako nezastavitelné s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny. Stavby dopravní a technické infrastruktury v těchto plochách a koridorech ÚSES lze připouštět v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině.</p>	<p>Vlivy na územní systém ekologické stability jsou vyhodnoceny ve studii hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha 8) a dále pak v kap. D.I.8.3. dokumentace EIA.</p>
<p>Z hlediska výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, podle údajů uvedených v nálezové databázi AOPK ČR vás upozorňuje, že se v území řešeného záměru, na části která spadá do kompetence Krajského úřadu Středočeského kraje, vyskytuje široká škála zvláště chráněných druhů. Zejména pak v lokalitě s vodní plochou v Chrástřanech u Prahy, konkrétně vodní nádrží na Dalejském potoce, který leží pod tělesem řešeného úseku dálnice. Vyskytují se zde např. ledňáček říční (<i>Alcedo atthis</i>), chrástal vodní (<i>Rallus aquaticus</i> L.), potápka malá (<i>Tachybaptus ruficollis</i>), ropucha obecná (<i>Bufo bufo</i>), skokan skřehotavý (<i>Pelophylax ridibundus</i>), skokan štíhlý (<i>Rana dalmatina</i>), dále v lokalitě s vodní plochou Malý rybník v Jinočanech, poblíž MUK Jinočany, se</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je biologický průzkum (příloha 7). Terénní průzkumy probíhaly od května 2018 do srpna 2019. V biologickém průzkumu jsou uvedeny zvláště chráněné druhy živočichů, zaznamenané v rámci terénních průzkumů. Následující zvláště chráněné druhy, které jsou uvedené v nálezové databázi AOKP ČR (NDOP), nebyly při terénních průzkumech nalezeny:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ledňáček říční (<i>Alcedo atthis</i>) – dle NDOP nalezen jedinec v roce 2015 u retenční nádrže v Chrástřanech - chrástal vodní (<i>Rallus aquaticus</i>) – dle NDOP nalezen jedinec v roce 2015 u retenční nádrže v Chrástřanech - potápka malá (<i>Tachybaptus ruficollis</i>) – dle NDOP nalezeni 2 jedinci v roce 2008 a jedinec v roce 2015

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>vyskytují např. ropucha obecná (<i>Bufo bufo</i>), skokan skřehotavý (<i>Pelophylax ridibundus</i>), z dalších zvláště chráněných druhů vyskytujících se mimo vodní plochu pak např. koroptev polní (<i>Perdix perdix</i>). V kat území Zbuzany je pak nálezovou databází uváděn výskyt mnoha dalších zvláště chráněných druhů, jako např. koroptev polní (<i>Perdixperdix</i>), slavík obecný (<i>Luscinia megarhynchos</i>), bramborníček hnědý (<i>Saxicola rubetra L.</i>) a další, v kat. území Ořech pak např. vlaštovka obecná (<i>Hirundo rustica</i>), ťuhýk obecný (<i>Lanius collurio L.</i>), žluva hajní (<i>Oriolus oriolus L.</i>).</p> <p>Upozorňuje, že před vlastní realizací záměru je nutné lokalitu prověřit z hlediska vyloučení či potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů. Pokud bude výskyt zvláště chráněných druhů prokázán, je třeba dbát podmínek ochrany, které jsou uvedeny v ust. § 50 zákona. V případě kolize navrhovaného záměru s těmito druhy je nutné před realizací záměru nejprve požádat orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona.</p>	<p>u retenční nádrže v Chrášťanech</p> <ul style="list-style-type: none"> - bramborníček hnědý (<i>Saxicola rubetra</i>) – dle NDOP nalezeno několik jedinců v roce 2009 cca 2,5 km od záměru v jižní části obce Zbuzany - žluva hajní (<i>Oriolus oriolus</i>) – dle NDOP nalezen jedinec v roce 2017 v k. ú. Ořech <p>Vzhledem k tomu, že výskyt těchto druhů nebyl v území potvrzen, nejsou dále řešeny.</p> <p>Žádosti o výjimky ve smyslu § 56 zákona a konkrétní opatření vzhledem k jednotlivým druhům budou řešeny v dalších stupních přípravy. Doporučení, které druhy v rámci výjimek řešit s ohledem na možnost jejich ovlivnění výstavbou a provozem záměru, jsou uvedena v kap. D.I.7.1. dokumentace EIA.</p>
<p>Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti: Dále jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona sděluje, že na území v působnosti Krajského úřadu Středočeského kraje, v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., byl již vyloučen významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry, na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, naším stanoviskem ze dne 11.1.2018 pod č.j. 002712/2018/KUSK.</p>	<p>Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění soustavy Natura 2000 je součástí předkládané dokumentace EIA (příloha 13).</p>
<p>Jedná se o záměr, který je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02. Stavební práce lze zařadit pod kód opatření AB4 – Výstavba a rekonstrukce železničních tratí.</p> <p>Stavební činnost, která je spojená s tímto projektem, může být výrazným zdrojem prašnosti, především tuhých znečišťujících látek (PM₁₀ a PM_{2,5}), proto je nutné při provádění stavebních činností uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02 v opatření BD3 Omezování prašnosti ze stavební činnosti.</p> <p>Realizace některých opatření, která jsou uvedena</p>	<p>Návrh opatření pro omezení vlivů stavebních a demoličních prací na kvalitu ovzduší je uveden v kap. D.IV. dokumentace EIA a obsažen v rozptylové studii (příloha 3).</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a v Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy – CZ02, povede k omezení prašnosti v místě provádění stavby a tím dojde ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě.</p>	
<p>Dle předloženého projektu posuzovaný záměr vyžaduje trvalé (o výměře cca 0,65 ha) i dočasné (o výměře cca 1,77 ha) odnětí stávající zemědělské půdy ze ZPF v celkovém rozsahu 2,42 ha. Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat orgán ochrany přírody, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ustanovení § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF prostřednictvím příslušného úřadu obce s rozšířenou působností a krajského úřadu (ustanovení § 18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF).</p> <p>Krajský úřad upozorňuje, pokud půjde o dočasný zábor ZPF po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu je třeba písemně oznámit příslušnému orgánu ochrany ZPF úřadu obce s rozšířenou působností nejméně 15 dní před zahájením vlastního nezemědělského využívání ZPF (ustanovení § 9 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ZPF).</p>	<p>Uvedené podmínky budou respektovány v dalších stupních projektové přípravy.</p>
Ministerstvo zdravotnictví, Odbor ochrany veřejného zdraví	
<p>V dokumentaci se uvádí, že výsledné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku splňují hygienický limit pro hluk z provozu na dálnicích ve výši 65 dB v denní a 55 dB noční době, s výjimkou jediného místa měření. Dokumentace však neobsahuje navržený hygienický limit ani podklady pro určení hygienického limitu hluku. Součástí dokumentace není ani akustická studie vlivu stavby.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4), jejíž výsledky byly s Ministerstvem zdravotnictví konzultovány na jednání dne 26. 11. 2019.</p>
Hygienická stanice hlavního města Prahy	
<p>Hygienická stanice hlavního města Prahy uvádí, že na základě § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. není dotčeným orgánem při posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4), jejíž výsledky a návrh protihlukových opatření byly s Hygienickou stanicí hlavního města Prahy konzultovány na jednání, které se konalo na Ministerstvu zdravotnictví dne 26. 11. 2019.</p>
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze	
<p>Záměr z aspektu ochrany veřejného zdraví dle předložené dokumentace k zjišťovacímu řízení je nutné dále rozpracovat a posuzovat dle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a požaduje se předložení akustické studie s výhledem ovlivnění</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je akustická studie (příloha 4) včetně návrhu protihlukových opatření, které byly s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje konzultovány na jednání, které se konalo na Ministerstvu zdravotnictví dne 26. 11. 2019.</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>stávající hlukové situace v území po realizaci záměru s navržením vhodných protihlukových opatření, včetně vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů na zdraví obyvatel (posouzení zdravotních rizik).</p> <p>Z hodnocení hluku v rámci oznámení vyplývá, že předmětný záměr není z hlediska jeho vlivu na akustickou situaci akceptovatelný do doby upřesnění hlukové studie s navržením případných protihlukových opatření, včetně vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů na zdraví obyvatel (posouzení zdravotních rizik).</p>	<p>Dále je součástí dokumentace EIA studie vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha 5).</p>
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha	
<p>Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci připomínky.</p>	<p>Vyjádření bez připomínek.</p>
<p>Z hlediska ochrany vod nemáme k předložené dokumentaci připomínky.</p>	<p>Vyjádření bez připomínek.</p>
<p>K předložené dokumentaci nemáme z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném a účinném znění, připomínky.</p>	<p>Vyjádření bez připomínek.</p>
<p>Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nemáme závažné připomínky. Pro posouzení vlivu na životní prostředí by měla dokumentace obsahovat biologické hodnocení.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 8).</p>
Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší	
<p>Zkapacitnění spočívající v přidání jízdního pruhu pro každý směr jízdy, změnách a zrušení mimoúrovňových křižovatek je změnou záměru, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí, a tedy by dle našeho názoru měla podléhat posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.</p>	<p>Dokumentace EIA je předložena.</p>
Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany vod	
<p>Vyjádření bez konkrétních připomínek</p>	<p>Vyjádření bez připomínek.</p>
Ministerstvo životního prostředí, Odbor odpadů	
<p>Do dokumentace předmětného záměru by bylo vhodné, doplnit alespoň přibližné předpokládané množství produkovaných odpadů a dále příslušné kódy pro nakládání s odpady.</p>	<p>Druhy odpadů včetně příslušných kódů, jejichž vznik se předpokládá při demoliční a stavební činnosti a při provozu záměru, jsou uvedeny v kap. B.III.3. dokumentace EIA, kde je i uveden odborný odhad průměrného množství odpadů z provozu záměru.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
Ministerstvo životního prostředí, Odbor obecné přírody a krajiny	
<p>Z hlediska působnosti odboru k vymezení a hodnocení nadregionálního ÚSES podle § 79 odst. 3 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“) ve smyslu § 4 odst. 1 tohoto zákona uplatňujeme následující připomínku.</p> <p>Záměrem, který je předmětem zjišťovacího řízení, je dotčeno území, ve kterém je Zásadami územního rozvoje Hl. Města Prahy vymezen koridor pro nadregionální koridor nadregionálního ÚSES NR BK K 177 („Údolí Vltavy – K56“), který je reprezentován mezofilní hájovou větví, jehož součástí jsou v souladu s Metodikou vymezení ÚSES vložena biocentra nižší regionální úrovně. Uvedený koridor (pro nadregionální biokoridor) je následně zpřesněn Územním plánem sídelního útvaru Hl. m. Prahy.</p> <p>Realizací záměru mohou být dotčeny jednotlivé skladebné části ÚSES vymezené v území a může dojít k omezení jejich funkčnosti (v případě funkčních skladebných částí), případně k omezení nebo znemožnění dosažení jejich funkčního stavu v budoucnosti.</p>	<p>Vlivy na územní systém ekologické stability jsou vyhodnoceny ve studii hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (příloha 8) a dále pak v kap. D.I.8.3. dokumentace EIA.</p>
<p>Jak vyplývá z dokumentace Oznámení záměru, budou záměrem dotčeny zájmy chráněné podle ZOPK (viz str. 47 a dále). Z hlediska vlivu na nadregionální ÚSES považujeme záměr za závažný, na který se vztahuje ustanovení § 67 ZOPK, které stanovuje investorům závažných zásahů provést hodnocení vlivů takových zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté tohoto zákona. Toto hodnocení se podle ustanovení § 67 odst. 2 ZOPK použije jako součást posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, pokud splňuje zároveň požadavky tohoto zákona.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je studie hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (příloha 8).</p>
Spolek Zdravý domov	
<p>Investor hodlá rozšířit dálnici D0 v kilometru 15,7 až 22,5 na šestipruhové uspořádání. Tím se má dálnice zkapacitnit a rozšířit z 26,5 metru na 34,0 metru. Tímto záměrem se tedy vybudují další jízdní pruhy o celkové zpevněné ploše přesahující 5 hektarů! V Oznámení se na straně 22 píše „V současné době je průměrná šířka zpevnění obou jízdních pásů 24,4 m a průměrná hodnota rozšíření obou jízdních pásů činí 6,4 m. Toto rozšíření představuje nárůst odtoku dešťových vod o cca 21 %.“ Tato informace je nepravdivá, neboť pokud vezmeme současnou šířku jízdních pásů za</p>	<p>Předběžný návrh řešení dešťové kanalizace je uveden v kap. B.III.2. dokumentace EIA a byl převzat z přílohy C.1. Hydrotechnická studie, která je součástí technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Předběžný návrh zatím předpokládá s realizací 1 retenční nádrže na Jinočanském potoce (cca km 20,3 vpravo). Výpočet objemu retenční nádrže vychází z celkové retence vody při uvažovaném rozšíření vozovky 2× 25 000 m², což odpovídá zadržení vod adekvátního objemu cca 2 500 m³.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>100% - tedy 1% je 0,244 m a rozšířením pásů o 6,4 m se zvětší zpevněná plocha o $6,4 : 0,244 = 26,2\%$. Tedy odtok dešťových vod bude cca o jednu čtvrtinu větší a ne o jednu pětinu jak se udává v Oznámení. Celková zpevněná plocha řešeného úseku dálnice pak bude cca 23 hektarů. Pokud by při přívalovém dešti napršelo 10 mm vody – představoval by odtok z této zpevněné plochy cca 2 300 metrů krychlových vody! To může nejen ohrožovat životní prostředí, ale i obce na spádových vodotečích bleskovými záplavami.</p>	
<p>Nesrovnalost je také ve specifikaci zkapacitnění, kde se uvádí rozšíření z 26,5 m na 34,0 m – tedy o 7,5 metru a v rozšíření jízdních pásů se uvádí hodnota 6,4 metru! Otázkou tedy je, jaká bude skutečná zpevněná plocha dálnice a jak velké ekologické dopady bude mít – třeba i zimní údržba – na vodní režim a vodní živočichy v okolí.</p>	<p>Stávající dálnice v kategorii D 26,5/100 bude zkapacitněna na kategorii D 34/100. Kategorie komunikace zohledňuje její šířku včetně nezpevněných krajnic. Odvod dešťových vod je počítán pouze ze zpevněné části vozovky.</p> <p>Vliv zimní údržby rozšířené vozovky na kvalitu vody ve vodních tocích je vyhodnocen v kap. D.I.4.2. dokumentace EIA.</p>
<p>Značnou ekologickou zátěží bude také zvýšení imisí a hluku z nárůstu provozu na zkapacitněné dálnici. Naše obec – Řeporyje – je obklopena silniční dopravou z více směrů. Od severu je to kapacitní ulice Jeremiášova, od západu Jinočanská spojka – ulice Poncarova a z jihu dálnice D0 – Pražský okruh. V Oznámení je současný stav kvality ovzduší vyhodnocován na základě stanic ČHMÚ v okolí záměru. Tyto stanice jsou však od dálnice dost vzdáleny – první 700 metrů a druhá 2500 metrů. Z toho plyne, že nemohou zobrazovat stav ovzduší v okolí rozšiřovaného úseku dálnice. V Oznámení je pro vyhodnocení kvality ovzduší v okolí dálnice použit model pětiletých koncentrací vydaný ČHMÚ pro území 1×1 km. Tabulka „Průměrné hodnoty koncentrací za období 2012 – 2016“ pak na straně 35 uvádí jednotlivé znečišťující látky. Pod touto tabulkou Oznámení uvádí „Z tabulky je patrné, že v pětiletém průměru jsou v území, jímž je vedena posuzovaná dálnice, splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.)“ Toto konstatování je však v nesouladu se zákonem 201/2012 Sb., který v příloze č. 1 „Imisní limity a povolený počet jejich překročení za kalendářní rok“ požaduje pro posouzení znečištění jiné údaje než uvádí tabulka v Oznámení – požadují se průměry za 1 hodinu, 24 hodin a 1 kalendářní rok.</p>	<p>Pro vyhodnocení současného stavu kvality ovzduší jsou uvedeny všechny hodnoty pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek a dob průměrování, které jsou zveřejňovány Českým hydrometeorologickým ústavem. ČHMÚ uvádí v těchto pětiletých průměrech roční průměrné koncentrace a z krátkodobých hodnot (24 hodin a 1 hodina) pouze ty, u nichž došlo na území ČR k překročení limitu. Pokud tedy není například uveden pětiletý průměr 19. nejvyšší průměrné hodinové koncentrace NO₂, znamená to, že tento parametr byl splněn na celém území ČR.</p> <p>V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly v souladu s autorizačním návodem Státního zdravotního ústavu k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren, a to včetně krátkodobých (denních a hodinových) hodnot. Vyhodnocení vlivů provozu záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno v rozptylové studii (příloha 3). Pro snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší byla navržena opatření, která jsou shrnuta v kap. D.IV. dokumentace EIA.</p>

Přípomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
<p>Hluk je dalším velkým problémem, neboť již v současné době – dle údajů z hlukové mapy – přesahuje hygienické limity. V Oznámení v části D – ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ se na .straně 44 uvádí: „Vzhledem k tomu, že stávající dálnice D0 stavba 515 je v současné době jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu, nevyhovuje již její kapacita a proto se část automobilové dopravy přesouvá na komunikace nižších tříd na území okolních obcí. Celkově je možno konstatovat, že záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 přinese snížení imisního zatížení podél komunikací nižších tříd na území okolních obcí. Zvýšení imisních příspěvků lze očekávat podél dálnice D0, na které vlivem zkapacitnění, resp. zvýšením kvality dopravy dojde k nárůstu intenzit dopravy.“</p> <p>Chtěl bych polemizovat s názorem, že zvýšení dopravní kapacity dálnice povede ke snížení dopravy – imisí a hluku – v přilehlých obcích. Jedná se především o to, že se v současné době z dálnice nemůže přesouvat automobilová doprava do přilehlých obcí, neboť zde nevede souběžná obchvatová trasa s dálnicí po komunikacích nižších tříd. Doprava v přilehlých obcích je tvořena místní obslužnou dopravou a tranzitní dopravou, která převážně směřuje k napojení na dálnici. Jestliže se zvýší kapacita dálnice – zvýší se i počet tranzitních průjezdů okolními obcemi k dálnici. Velký nárůst dopravy nastane zřejmě u Jinočanské spojky, neboť ta je přímým spojením Jihozápadního města na dálnici D0. Na Jinočanské spojnici se tedy musí současně se zkapacitněním D0 vybudovat i příslušná protihluková opatření, jako součást projektu rozšíření dálnice D0 stavba 515. Protihluková opatření na dálnici D0 musí vycházet z naměřených kvalitních podkladů a podle nich se musí zvolit protihluková opatření, jako jsou třeba protihlukové stěny, použití „tichého asfaltu“, a snížení maximální povolené rychlosti na D0 v blízkosti obcí, jehož dodržování bude sledováno úsekovým měřením rychlosti.</p>	<p>Vyhodnocení vlivů provozu záměru na akustickou situaci bylo provedeno v akustické studii (příloha 4), ve které je obsažen i návrh protihlukových opatření. Pro kalibraci modelových výpočtů byla v území provedena měření hluku (příloha 4).</p>
<p>Toto rozšíření dálnice dokonce v současné době není ani v souladu s platným územním plánem Prahy. Oznámení záměru navíc vykazuje řadu nepřesností a nejasností. Proto žádáme, aby tento záměr byl řádně posouzen dle zákona 100/2001 sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	<p>Dokumentace EIA je předložena.</p>

Připomínka ze zjišťovacího řízení	Vypořádání
Veřejnost – vlastníci nemovitostí v k. ú. Třebonice	
<p>Požadujeme, aby byla vybrána varianta A, tzn. zachování exitů 23A.</p>	<p>Stávající MÚK Chrášťany (exit 23A) zůstane zachována. V souvislosti s rozšířením dálnice D0 budou provedeny úpravy větví křižovatky. V předkládané dokumentaci EIA je tedy záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 posuzován v jedné variantě, a to se zachováním MÚK Chrášťany.</p>
<p>Po zkapacitnění dojde na Pražském okruhu k nárůstu intenzit dopravy. V oznámení je obecně konstatováno, že v souvislosti s výstavbou a provozem záměru lze očekávat v dotčené lokalitě, kterou území Třebonic bezpochyby je, ovlivnění hlukem a znečištění ovzduší z automobilové dopravy. V oznámení není vyhodnocena hluková zátěž obyvatelstva, nejsou tedy navržena ani žádná konkrétní opatření k ochraně obyvatel před hlukem. Dále nejsou hodnoceny přínosy zkapacitnění dálnice D0 na produkci emisí. Oznámení naopak předpokládá, že tato hodnocení budou předmětem rozptylové studie a hlukové studie, které budou zpracovány až v dalším stupni přípravy stavby.</p> <p>Požadujeme tedy, aby s ohledem na výše uvedené byl vydán závěr zjišťovacího řízení, v němž bude stanoveno, že předmětný záměr bude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Při tomto posuzování požadujeme hodnotit zejména hlukovou zátěž na obyvatele v Třebonicích a navrhnout konkrétní opatření na jejich ochranu.</p>	<p>Součástí předkládané dokumentace EIA je rozptylová studie (příloha 3) a akustická studie (příloha 4), ve které je obsažen návrh protihlukových opatření.</p>

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

A.I. OBCHODNÍ FIRMA

Ředitelství silnic a dálnic ČR

A.II. IČO

65993390

A.III. SÍDLO

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

A.IV. JMÉNO, PŘÍJMENÍ, ADRESA A TELEFON OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE OZNAMOVATELE

Ing. Tomáš Gross, Ph. D. – ředitel Závodu Praha ŘSD ČR

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

tel. 284 009 175

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

Název: D0 515 zkapacitnění

Zařazení: Posuzovaný úsek Pražského okruhu je dálnicí II. třídy. Záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona do **kategorie I – bod 47 – Dálnice I. a II. třídy**. Zkapacitnění dálnice, spočívající v přidání jízdního pruhu pro každý směr jízdy, úpravách mimoúrovňových křižovatek a mostních objektů, je na základě vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí (viz příloha 13) změnou záměru, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Změna záměru naplňuje § 4 odst. 1, písm. b) a podléhá posouzení vlivů na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení (§ 7 zákona) a pro vydání závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (§ 9a zákona) je podle § 21 písm. c) zákona Ministerstvo životního prostředí.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Záměrem je zkapacitnění stávající čtyřpruhové dálnice D0 na šestipruhouvé uspořádání ve stávající trase. Posuzovaný úsek dálnice D0 stavba 515 tvoří jihozápadní část Pražského okruhu. Úsek začíná těsně před MÚK Slivenec (km 15,7) a končí před MÚK Třebonice (km 22,5). Délka hodnoceného úseku dálnice D0 je cca 6,8 km.

Stávající dálnice D0 stavba 515 je první zprovozněnou částí Pražského okruhu. Stavba byla uvedena do provozu roku 1983, a to v kategorii R 26,5/100, tj. o šířce 26,5 m a návrhové rychlosti 100 km.h⁻¹. V roce 2010, v návaznosti na zprovoznění dálnice D0 stavby 512, 513 a 514, byla dálnice D0 stavba 515 rekonstruována, proběhla výměna konstrukce vozovky v plné tloušťce včetně její úpravy do normovaného sklonu a byly rekonstruovány MÚK Ořech a MÚK Chrástany. Stávající dálnice zajišťuje trvalý provoz v režimu 2 + 2 jízdní pruhy. Na hodnoceném úseku dálnice se nachází 8 mostních objektů a 4 mimoúrovňové křižovatky.

V rámci zkapacitnění je dálnice D0 stavba 515 navržena v kategorii D 34/100, tj. o šířce 34,0 m a návrhové rychlosti 100 km.h⁻¹. Rozšíření dálnice zajistí trvalý provoz v režimu 3 + 3 jízdní pruhy. Součástí záměru jsou přestavby a rekonstrukce mostních objektů (viz tab. B.8.), z nichž 3 budou rekonstruovány a 5 bude demolováno

a nahrazeno novými mostními objekty. V souvislosti s rozšířením dálnice budou dotčeny i 4 mimoúrovňové křižovatky (viz tab. B.6.), které budou rekonstruovány. Směrové a výškové vedení dálnice D0 se realizací záměru nezmění. Dále budou součástí záměru vegetační úpravy tělesa dálnice v souladu s charakterem zeleně v území.

B.I.3. Umístění záměru

Posuzovaný úsek dálnice D0 stavba 515 se nachází na jihozápadním okraji hlavního města Prahy a zasahuje i část území Středočeského kraje (viz výkresy 1 a 2). Katastrální území, městské části a obce, na jejichž území D0 515 zasahuje, jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. B.1. Průchod D0 515 správním územím městských částí a obcí a katastrálními územími

Městská část / obec	Katastrální území
Hlavní město Praha	
Praha – Slivenec	Slivenec
	Holyně
Praha – Řeporyje	Řeporyje
Praha 13	Třebonice
Středočeský kraj	
Ořech	Ořech
Zbuzany	Zbuzany
Jinočany	Jinočany
Chrástřany	Chrástřany u Prahy

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

Stávající dálnice D0 stavba 515 je v současné době jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu. Účelem posuzovaného řešení zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 je zajištění požadovaného stupně úrovně kvality dopravy na posuzovaném úseku dálnice. Cílem rozšíření čtyřpruhové trasy dálnice na šestipruhovou je zajištění kvalitního převedení tranzitní dopravy a snížení dopravního zatížení na komunikacích nižších tříd na území okolních obcí.

Nejvýznamnější dopravní záměry, které by mohly mít vliv ve stejném území jako posuzovaný záměr, jsou:

- rozšíření dálnice D0 stavba 515 v úseku km 22,5 – 23,0 na 2 × 3 jízdní pruhy a rekonstrukce MÚK Třebonice, která bude představovat úpravu dvou odbočovacích větví (ve směru Stodůlky a D5 Plzeň) a jedné přípojovací větve od D5 Plzeň.

Vzhledem k tomu, že dle vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ČR bude výstavba uvedeného záměru realizována před rozšířením dálnice D0 stavba 515 v úseku km 15,7 – 22,5, nepředpokládá se kumulativní vliv stavby rozšíření na D0 515 s realizací uvedeného záměru.

- Radlická radiála představuje radiální komunikaci, propojující dálnice D0 a D5 s Městským okruhem a Dobříšskou ulicí v prostoru Zlíchova. V současnosti je v provozu její úsek mezi dálnicí D0 a křižovatkou Bucharova (Rozvadovská spojka). Záměrem, který je potenciálně v kumulaci s hodnoceným záměrem zkapacitnění dálnice D0, je navazující úsek od Rozvadovské spojky na Zlíchov. Projekt je v současnosti ve fázi územního řízení, předpokládaná doba realizace je dle informačního webu www.radlickaradiala.info 4,5 roku od vydání územního rozhodnutí. Se zohledněním potenciálních časových posunů v závislosti na rozhodovacích procesech nelze možnost kumulace zkapacitnění D0 515 se stavbou Radlické radiály vyloučit (podrobné vyhodnocení viz dále).
- realizace pokračování ulice Poncarova jako silnice II/116 na území Středočeského kraje, která bude napojena na MÚK Jinočany (přeložka Chýnvice – Zbuzany a obchvat Chýnic). Následně dojde na dálnici D0 stavba 515 k dílčí změně dopravního zatížení. Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského, Odboru dopravy se předpokládá zahájení projektové přípravy silnice II/116 v roce 2020. Vzhledem k tomu, že projektová příprava D0 515 zkapacitnění je v pokročilejší fázi než příprava silnice II/116, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- rozšíření dálnice D5 na 2 × 3 jízdní pruhy, které si může vyžádat úpravu křižovatkových větví MÚK Třebonice. Vzhledem k tomu, že dle dostupných údajů je projektová příprava D0 515 zkapacitnění v pokročilejší fázi než příprava rozšíření dálnice D5, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- vysokorychlostní železniční trať Praha – Beroun – vedení trasy záměru je navrhováno v několika variantách z nichž jedna kříží dálnici D0 v km 17 v tunelu. Vzhledem k tomu, že dle dostupných údajů je projektová příprava D0 515 zkapacitnění v pokročilejší fázi než příprava vysokorychlostní tratě, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.

Z hlediska vlivů výstavby jsou dále vyhodnoceny potenciální kumulativní vlivy s plánovanými záměry na území hlavního města Prahy a okolních obcí dle informačního systému EIA. Jedná se o následující záměry:

- Změna (rozšíření) dobývacího prostoru Zadní Kopanina a pokračování hornické činnosti v rozšířeném dobývacím prostoru (kód záměru: PHA1076) – k záměru zatím nebylo vydáno závazné stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle předložené dokumentace EIA je uvažováno se zprovozněním záměru již k roku 2020. Vzhledem

k tomu, že zprovoznění D0 515 zkapacitnění je uvažováno k roku 2027, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.

- Betonárna Slivenec, parc. č. 1743/7, k. ú. Slivenec (kód záměru: PHA1050) – dle oznámení EIA bylo uvažováno se zprovozněním záměru již k roku 2018. Dle závěru zjišťovacího řízení bude záměr posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že zprovoznění D0 515 zkapacitnění je uvažováno k roku 2027, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Obchodní centrum Slivenec (kód záměru: PHA1079) – dle oznámení EIA je uvažováno se zprovozněním záměru již k roku 2020. Dle závěru zjišťovacího řízení nepodléhá záměr posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že zprovoznění D0 515 zkapacitnění je uvažováno k roku 2027, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Obchvat obce Ořech – silnice III. třídy (kód záměru: STC2263) – k záměru zatím nebyl vydán závěr zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle předloženého oznámení EIA je uvažováno se zprovozněním záměru již k roku 2023. Vzhledem k tomu, že zprovoznění D0 515 zkapacitnění je uvažováno k roku 2027, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Stavba č. 8781 – Prodloužení sběrače T do Třebonic (kód záměru: PHA1036) – dle oznámení EIA bylo uvažováno se zprovozněním záměru již k roku 2018. Dle závěru zjišťovacího řízení nepodléhá záměr posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že zprovoznění D0 515 zkapacitnění je uvažováno k roku 2027, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- CTPark Chrášťany (kód záměru: STC1879) – dle dokumentace EIA bylo uvažováno se zprovozněním záměru již k roku 2017. K záměru bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že zprovoznění D0 515 zkapacitnění je uvažováno k roku 2027, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Logistické centrum Chrášťany (kód záměru: STC2185) – dle závěru zjišťovacího řízení nepodléhá záměr posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle předloženého oznámení EIA je uvažováno se zprovozněním záměru mezi roky 2019 – 2025, nelze proto vyloučit kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Skladové centrum Chrášťany (kód záměru: STC2242) – dle závěru zjišťovacího řízení nepodléhá záměr posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle předloženého oznámení EIA je uvažováno se zprovozněním záměru mezi roky 2019 – 2025, nelze proto vyloučit kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Rozšíření Metropole Zličín (kód záměru: PHA1083) – k záměru zatím nebylo vydáno závazné stanovisko dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle předložené dokumentace EIA je uvažováno se zprovozněním záměru k roku 2024, nelze proto vyloučit kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem, a to v řádu několika měsíců.

- Terminál Zličín – dle dostupných údajů není znám termín realizace záměru. Projekt je ve fázi zvažování variant umístění záměru. Vzhledem k tomu, že projektová příprava D0 515 zkapacitnění je v pokročilejší fázi než příprava terminálu Zličín, nepředpokládá se kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem.
- Západní město – pokračující rozvoj bytové a administrativní výstavby v okolí ulice Jeremiášova, vzhledem k postupu výstavby nelze vyloučit kumulativní vliv výstavby na D0 515 s uvedeným záměrem, a to po celou dobu výstavby.

Kumulativní vlivy záměrů byly posouzeny samostatně pro fázi výstavby a pro fázi provozu záměru. V případě výstavby se případný časový překryv týká pěti záměrů: Radlická radiála, Logistické centrum Chrást'any, Skladové centrum Chrást'any, Rozšíření Metropole Zličín a Západní město (resp. obecně výstavba v prostoru Stodůlek). U všech pěti záměrů platí, že vzhledem k jejich poloze lze vyloučit kumulaci přímých dopadů stavebních činností (ve smyslu hluku, prašnosti ze stavby apod.). Vlivy vyvolané nákladní dopravou z těchto staveb (pokud budou vedeny po předemném úseku dálnice D0) budou v zásadě obdobné bez ohledu na probíhající realizaci zkapacitnění D0 – to se projeví pouze zúžením jízdních pruhů a sníženou rychlostí dopravy – a vzhledem k celkovému dopravnímu zatížení dálnice nebudou představovat významnou změnu. Za relevantní kumulativní efekt tak lze považovat zejména případné komplikace v navazující komunikační síti, způsobené souběžnými uzavírkami v důsledku staveb Radlické radiály a zkapacitnění D0. Z tohoto důvodu je nezbytné koordinovat obě stavby (budou-li se časově překrývat) tak, aby nedocházelo ke kumulativnímu vlivu dopravních uzavírek.

Kumulativní vlivy ve fázi provozu spočívají:

- v případě silničních staveb ve změně rozložení intenzit dopravy po zprovoznění jednotlivých komunikací
- v případě ostatních záměrů, které jsou potenciálně zdrojem a cílem dopravy, v přetížení komunikační sítě o dopravu vyvolanou záměrem

Vzhledem k významu dálnice D0 v rámci komunikační sítě se do těchto vlivů přirozeně promítají nejen záměry v blízkosti hodnoceného úseku této komunikace, ale záměry značně vzdálené, z dopravních staveb jde zejména o dokončení dálnice D0 (stavby 511, 518, 519, 520), Městského okruhu, přeložek silnic II. třídy ve Středočeském kraji (II/110, II/116, II/240), dokončení dálnice D3, ale i rozvoj Letiště Václav Havla Praha a řadu dalších. V dopravním zatížení dálnice se také promítne rozvoj území v celém regionu.

Tyto vlivy byly zahrnuty do podkladových dopravních modelů a jsou dokumentovány a komentovány v průvodních zprávách k dopravně inženýrským podkladům (přílohy 1 a 2). V případě podkladů k časovému horizontu stavby (rok

2027) se vycházelo z předpokladů postupného naplňování Územního plánu hl. m. Prahy, demografické prognózy rozvoje jednotlivých správních obvodů na území metropolitní oblasti a z předpokládaného rozsahu realizace významných infrastrukturních staveb. Významným aspektem byla zejména problematika zprovoznění Radlické radiály. Vzhledem k tomu, že v současné době nelze jednoznačně stanovit, zda tato stavba bude v provozu v době zkapacitnění D0 515 či nikoli, byly podklady vypracovány variantně, tj. posuzovány byly stavy s Radlickou radiálou i bez ní. Kumulativní vlivy spojené s provozem Radlické radiály jsou tedy v hodnocení zahrnuty.

Pro vzdálenější výhled po roce 2040 (modelován jako stav 2050) byly zahrnuty předpoklady rozvoje území dle územně plánovacích dokumentací, demografických prognóz a dalších odborných podkladů, jakož i dostavba všech významných silničních a dálničních staveb v celém regionu.

Z těchto podkladů pak vychází příslušná hodnocení vlivů na relevantní složky životního prostředí (ovzduší, hluk) a na zdraví obyvatel v řešeném území.

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

Zdůvodnění umístění záměru

Silniční okruh kolem Prahy propojuje na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy. Stávající dálnice D0 stavba 515 je v současnosti vedena v kategorii D 26,5/100. Provoz je zde veden v uspořádání 2 + 2 jízdní pruhy. Stavba 515 je v současnosti jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu, kromě tranzitní dopravy ve směru dálnic D1 – D5 je značně využívána i ve směru z centra od Jižní spojky, Městského okruhu přes ulici K Barrandovu směrem k dálnici D5, D6, resp. na D7, Letiště Václava Havla Praha a zpět. Po dokončení a zprovoznění staveb 512, 513 a 514 v jihozápadní části dálnice D0 v roce 2010 došlo v hodnoceném úseku k nárůstu intenzit dopravy.

Z důvodu nárůstu intenzit dopravy je stávající stav dálnice D0 stavba 515 trvale nevyhovující a stávající šířkové uspořádání dálnice neumožňuje zajistit požadovaný stupeň úrovně kvality dopravy. Prakticky jakýkoliv mimořádný stav (např. dopravní nehoda) má za důsledek tvorbu kolon, které se často vyskytují i v běžném provozu při dopravních špičkách. Z archivu dopravních informací vyplývá, že za období 24. 7. – 13. 11. 2019, tzn. za 113 dní, bylo detekováno nejméně 100 kolon o délce 0,5 – 3,0 km (viz příloha 12). Nevyhovující kapacita stávající dálnice způsobuje, že část

automobilové dopravy se přesouvá na komunikace nižších tříd na území okolních obcí. Pro dosažení požadovaného stavu je nutné zkapacitnění úseku na uspořádání 3 + 3 jízdní pruhy. Nevyhovující stav současné dálnice D0 a návrh na její zkapacitnění je podložen studií (AF-CITYPLAN s. r. o., 2013), ve které bylo provedeno vyhodnocení vývoje intenzit dopravy na dálnici D0 a kapacitní posouzení mimoúrovňových křižovatek. Výsledky uvedené studie jsou shrnuty v kapitole B.III.5.

Dalším důvodem zkapacitnění stávající čtyřpruhové dálnice na šestipruhé uspořádání v kategorii D 34/100 je zařazení Pražského okruhu jako dálnice D0 do hlavní sítě TEN-T, resp. do sítě dálnic v souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích zákonem č. 268/2015 Sb. (s účinností od 13. 11. 2015).

Vláda ČR schválila dne 15. 4. 2015 Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky (PÚR), která mimo jiné vymezila koridory dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo koridory, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Silniční okruh kolem Prahy je v PÚR zařazen pod kódem SOKP. Důvodem jeho vymezení je převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti a součást TEN-T.

Dálnice D0 stavba 515 v současném rozsahu je součástí schváleného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, územních plánů obcí Ořech, Zbuzany, Jinočany a Chrástřany a Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Dle vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy není záměr „D0 515 zkapacitnění“ v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Komise Rady hl. m. Prahy pro změny územního plánu hl. m. Prahy na 32. jednání dne 12. 2. 2018 doporučila zahájit pořizování změny ÚP na základě podnětu č. 137/2017, který se týká zkapacitnění D0 v úseku MÚK Slivenec – MÚK Třebonice.

Dle vyjádření Městského úřadu Černošice není v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 1 vymezen v dotčeném území žádný záměr a záměr „D0 515 zkapacitnění“ není navržen jako veřejně prospěšná stavba. Úplná aktualizace územně analytických podkladů ORP Černošice k 31. 12. 2016 nevymezuje na dotčených pozemcích žádné záměry. V Územním plánu Chrástřany není vymezena samostatná plocha s rozdílným způsobem využití pro záměr „D0 515 zkapacitnění“. V současné době je připraven k veřejnému projednání návrh nového Územního plánu Ořech, který obsahuje záměr kruhového objezdu do obce Ořech a nachází se v těsné blízkosti záměru „D0 515 zkapacitnění“, dle vyjádření MÚ Černošice je třeba prověřit koordinaci těchto záměrů.

Změny územních plánů jsou ve fázi zpracování, pokud příslušné úřady rozhodnou o nutnosti jejich posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., budou zpracována a provedena příslušná hodnocení SEA.

Vyjádření příslušných úřadů územního plánování (Magistrát hlavního města Prahy a Městský úřad Černošice) k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace jsou uvedena v příloze 13.

Přehled navržených variant

Záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 v posuzované variantě je výsledkem dlouhodobé přípravy projektu. Na základě vyhodnocení nevyhovujícího stavu stávající dálnice D0 stavba 515 (AF-CITYPLAN s. r. o., 2013) byla v roce 2014 zpracována technická studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2014), ve které byly navrženy 3 varianty rozšíření dálnice, a to rozšíření na kategorii S 34/100 včetně rozšíření zemního tělesa, rozšíření na kategorii S 34/100 pomocí opěrných a zárubních zdí a rozšíření dálnice na kategorii S 28/100, provozované v šestipruhovém uspořádání s nouzovými zálivými a přídatnými pruhy.

V roce 2015 byla zpracována studie proveditelnosti zvýšení kapacity zprovozněním odstavného pruhu jako třetího jízdního pásu (HELIKA, a. s., 2015), jež byla řešena ve 3 variantách. První varianta byla navržena jako minimální varianta, kdy by na stávající šířce zpevnění byly vyznačeny 3× 3,25 m široké jízdní pruhy s 2× 0,5 m širokými vodícími proužky a s doplněním některých odbočovacích a připojovacích pruhů a nouzových zálivů. Druhá varianta by spočívala v přestavbě dálnice na kategorii S 28/100, provozované v šestipruhovém uspořádání s nouzovými zálivými a přídatnými pruhy. Třetí varianta by spočívala v rozšíření dálnice na kategorii R 34/100.

Varianta zkapacitnění dálnice, kdy by na stávající zpevněné šířce dálnice byly vymezeny 2 × 3 jízdní pruhy, nebyla dále řešena, protože je velice problematická z důvodu zajištění bezpečnosti provozu na komunikaci. Ze stejného důvodu nebyla dále řešena varianta zkapacitnění dálnice na kategorii D 28/100. Rozšíření dálnice na kategorii S 34/100 pomocí opěrných a zárubních zdí by sice znamenala menší zábory okolních pozemků, ale technologie provedení této varianty by celkovou dobu výstavby záměru značně prodloužila. Podstatným faktem je i vysoká finanční náročnost této varianty. Na základě uvedených skutečností byla vybrána varianta rozšíření na kategorii S 34/100 včetně rozšíření zemního tělesa, pro kterou byla následně zpracována technická studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016).

V rámci zkapacitnění dálnice bylo dále variantně uvažováno s možností zrušení exitu 23A (MŮK Chrástřany) a zřízení prostého mimoúrovňového křížení dálnice D0

se silnicí Rudná – Třebonice. Důvodem pro toto řešení jsou požadavky na bezpečnost dopravy (s ohledem na blízkost MÚK Třebonice) a možnost částečné náhrady této MÚK v podobě připojení ulice Na Radosti. Vzhledem k tomu, že Ministerstvo životního prostředí v závěru zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. vyslovilo jednoznačný požadavek na zachování této mimoúrovňové křižovatky, není varianta jejího zrušení dále uvažována.

Záměr zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 je předkládán a posuzován v jedné variantě směrového a výškového vedení, a to v souladu s technickou studií (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016).

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

Údaje o technickém a technologickém řešení záměru vycházejí z technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 představuje přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy a příslušné úpravy mimoúrovňových křižovatek (rozšíření jízdních pruhů na rampách, úpravy mostních objektů, úpravy odvodnění apod.). Začátek hodnocené trasy D0 stavba 515 navazuje na úsek D0 stavba 514 (Lahovice – Slivenec), konec trasy se napojuje na připravovaný záměr zkapacitnění MÚK Třebonice, jehož výstavba bude realizována před zkapacitněním posuzovaného záměru. Vybrané charakteristiky posuzované stávající a rozšířené trasy dálnice D0 stavba 515 uvádí následující tabulka.

Tab. B.2. Základní charakteristiky trasy D0 stavba 515 stávající a po zkapacitnění

	Stávající D0 stavba 515	D0 stavba 515 po zkapacitnění
Kategorie komunikace	D 26,5/100	D 34/100
Počet jízdních pruhů	2 + 2	3 + 3
Délka	6,8 km	6,8 km
Počet mimoúrovňových křižovatek	4	4
Počet mostních objektů	3 mosty 5 nadjezdů	3 mosty 5 nadjezdů

Příčný sklon vozovky v rozšíření se předpokládá stejný jako ve stávajícím stavu, pouze v místech překlápění a napojení na stávající větve mimoúrovňových křižovatek bude případně nutná úprava příčných sklonů.

Úpravy zemního tělesa budou představovat zábory okolních pozemků. Nejkomplikovanější místa pro rozšíření zemního tělesa z hlediska technického řešení, která budou i na základě výsledků procesu EIA řešena v dalším stupni přípravy, jsou uvedena v následujícím přehledu:

- km 18,4 – 18,6 vpravo – násyp cca 7 m, protihluková stěna, zahrádkářská osada a zastavěné sousedící parcely
- km 18,9 – 19,2 vlevo – objekt VÝTAHY KUBÍK a prodejní centrum BIKERS CROWN
- km 19,9 – 20,8 – násyp cca 15 m, 2 mosty, protihluková stěna, prostor MÚK Jinočany
- km 20,7 – 21,8 vpravo – souběžná komunikace Mirešická s účelovým areálem Stavebnin ISO Praha, s. r. o. a dům v ulici Drahelčická 75
- km 22,5 vlevo – retenční nádrž na Dalejském potoce

Směrové vedení

Začátek posuzované trasy dálnice D0 stavba 515 navazuje na úsek dálnice D0 stavba 514 (Lahovice – Slivenec) a nachází se těsně před MÚK Slivenec. Posuzovaná trasa vede po hranici Prahy kolem Řeporyjí na straně severní a obcemi Ořech a Zbuzany na straně jižní. U obce Ořech se nachází druhá mimoúrovňová křižovatka sloužící k napojení Řeporyjí a okolních částí Prahy 13. Dále trasa směřuje k obci Zbuzany, přechází železniční trať Praha – Rudná, pokračuje k mimoúrovňové křižovatce u Jinočan a pak kolem Jinočan a Třebonic k mimoúrovňové křižovatce Chrást'any až k dálnici D5. Konec posuzované trasy dálnice D0 se nachází před MÚK Třebonice, kde se napojuje na připravovaný záměr zkapacitnění MÚK Třebonice. Vedení trasy dálnice D0 stavba 515 je patrné z výkresů 1 a 2.

Vzhledem k tomu, že technický návrh zkapacitnění stávající čtyřpruhové dálnice počítá s rozšířením jízdních pásů na vnější strany, zůstane poloha osy včetně parametrů směrových oblouků a přechodnic zachována.

Ve směru staničení dálnice začne rozšíření pravého jízdního pásu od začátku přídatného pruhu (připojovacího pruhu) MÚK Slivenec ve směru od ulice K Barrandovu, a to v plném profilu dvoupruhové připojovací větve (rozšíření o 2 pruhy). Rozšíření proběhne až do konce zařazovacího úseku pravého připojovacího pruhu (tj. začátku plného třípruhového profilu). Uvedené rozšíření proběhne až do začátku odbočovacího pruhu MÚK Ořech, kde začne vyřazovací úsek pro 4. pruh na úkor zpevněné krajnice až do plného profilu 3 + 1. Po odbočení pravého 4. pruhu plynule přejde k 3. pruhu zpevněná krajnice do profilu 3 + zk. Zpevněná krajnice následně přejde klínem do 4. připojovacího pruhu, který v zařazovacím úseku přejde opět

v profil 3 + zk se zpevněnou krajnicí. Rozšíření trasy od vyřazovacích a zařazovacích úseků křižovatkových pruhů MÚK Jinočany bude obdobné.

Trasa s rozšířením na 3 pruhy levého jízdního pásu bude obdobná jako v opačném směru. Rozšíření v odbočení a připojení křižovatkových pruhů resp. větví MÚK Jinočany a MÚK Ořech bude standardní, jednopruhové. Odpojení větve MÚK Slivenec směrem na ulici K Barrandovu (odbočovacího dvoupruhového pruhu) bude provedeno dle uspořádání obr. 85 04 a), který je uveden v ČSN 73 6102.

Výškové uspořádání

Výškové uspořádání je dáno výškovými poměry stávající dálnice D0 stavba 515 a umístěním stávajících mimoúrovňových křižovatek (viz tab. B.6.), takže zůstane zachováno v současné podobě.

Šířkové uspořádání

Tab. B.3. Stávající příčné uspořádání dálnice D0 stavba 515 (jeden směr)

Jízdní pruhy	2 × 3,75 m	7,50 m
Vodící proužky	0,25 + 0,50 m	0,75 m
Zpevněná krajnice	2,50 m	2,50 m
Nezpevněná krajnice	2 × 0,50 m	1,00 m
Celkem		11,75 m

Základní stávající kategoriální šířka dálnice D0 na 2 × 2 pruhy je 2 × 11,75 m + 3,0 m (střední dělicí pás) = 26,5 m.

Tab. B.4. Příčné uspořádání dálnice D0 stavba 515 po zkapacitnění (jeden směr)

Jízdní pruhy	3,50 + 2 × 3,75 m	11,0 m
Vodící proužky	0,25 + 0,75 m	1,0 m
Zpevněná krajnice	2,50 m	2,5 m
Nezpevněná krajnice	2 × 0,5 m	1,0 m
Celkem		15,5 m

Základní kategoriální šířka po zkapacitnění dálnice D0 na 2 × 3 pruhy je 2 × 15,5 m + 3,0 m (střední dělicí pás) = 34 m. Celková šířka zpevnění činí 14,5 m, což představuje rozšíření zpevnění stávající vozovky (šířky 10,75 m) o 3,75 m v každém směru.

Tab. B.5. Příčné uspořádání dálnice D0 po zkapacitnění v místě přídatných jízdních pruhů (jeden směr)

Jízdní pruhy	2 × 3,50 + 2 × 3,75 m	14,50 m
Vodící proužky + zpevněná krajnice	0,50 + 0,75 m	1,25 m
Nezpevněná krajnice	2 × 0,50 m	1,00 m
Celkem		16,75 m

Napojení na okolní silniční síť

Vzhledem k tomu, že záměr je vymezen koridorem stávající trasy dálnice D0 včetně křížení a mimoúrovňových křižovatek, bez směrových a výškových změn, nejsou v souvislosti s rozšířením tělesa dálnice vyvolány významné nároky na úpravy nebo přeložky komunikací. Úpravy navazujících úseků budou provedeny pouze v nutných délkách napojení začátku a konce rozšiřovaného úseku dálnice, v okolí mostních objektů a v místech připojení křižovatek. Dotčené mimoúrovňové křižovatky na hodnocené trase jsou uvedeny v tab. B.6, dotčené komunikace jsou uvedeny v tab. B.7. K dotčeným komunikacím dále patří ulice Mirešická, která prochází vpravo ve směru staničení v těsném souběhu s dálnicí D0, a to cca v km 20,7 – 21,8.

Tab. B.6. Mimoúrovňové křižovatky na dálnici D0 stavba 515

Staničení	Křižovatka	Návrh řešení
km 15,86	MÚK Slivenec (s ulicí K Barrandovu)	Křižovatkové větve ve směru D0 K Barrandovu a opačném budou rozšířeny na dvoupruhové s úpravou připojení a odpojení
km 19,33	MÚK Ořech (se silnicí III/1154 resp. MK Ořešskou)	Směrová úprava rozjezdů větví, ve zbývajících částech větví bude upravena jen konstrukce vozovky
km 20,70	MÚK Jinočany (s MK Poncarova)	Směrová úprava větví křižovatky v napojení na D0, a to v závislosti na rozšíření a odsunu přídatných pruhů
km 22,33	MÚK Chrášťany (se silnicí III/0058 Rudná – Třebonice)	Úprava větví křižovatky v napojení na D0, a to v závislosti na rozšíření

Tab. B.7. Dotčené komunikace trasou dálnice D0 stavba 515

Staničení	Komunikace	Parametry komunikace
km 15,87	Ulice K Barrandovu (Výstupní Barrandovská)	Čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace
km 16,64	MK Slivenec – Ořech (ul. K Austisu)	Šířka 8,5 m s chodníky 2× 1,50 m
km 18,02	MK Řeporyje – Zadní Kopanina (ul. K Zadní Kopanině)	Šířka 8,5 m s oboustrannými cyklostezkami resp. chodníky o šířce 1,5 m
km 19,33	MK a silnice III/1154 Ořech – Řeporyje (ul. Ořešská)	Šířka 8,5 m s chodníky 2× 2,15 m
km 20,71	MK Poncarova	Čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace
km 22,34	MK K Řeporyjím s navazující silnicí III/0058 (ul. Třebonická)	Šířka 15 m s chodníky 2× 1,5 m

Mostní objekty

Rozšířením tělesa dálnice D0 na 3 + 3 jízdní pruhy budou dotčeny stávající nadjezdy a dálniční mosty. Na dálnici D0 stavba 515 se nachází celkem 8 mostních objektů, které neumožňují svým dispozičním řešením převést rozšířené těleso komunikace. U dálničních mostů nevyhovuje jejich šířka, u nadjezdů nevyhovují polohy vnitřních podpěr. Dotčené mostní objekty na hodnocené trase jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. B.8. Mosty a nadjezdy dálnice D0 515

Mostní objekt	Komunikace	Návrh řešení	Stávající rozpětí (m)	Nové rozpětí (m)
Most přes D0 v km 15,869	Odbočovací větev MÚK Sliveneč z D0 do ulice K Barrandovu	Demolice stávajícího nadjezdu a výstavba nového nadjezdu	17,7 + 34,5 + 17,7	48,0
Most přes D0 v km 16,640	Místní komunikace Řeporyje – Ořech – Sliveneč	Demolice stávajícího nadjezdu a výstavba nového nadjezdu	13,2 + 33,0 + 13,2	48,0
Most přes D0 v km 18,020	Silnice III. třídy Řeporyje – Zadní kopanina	Demolice stávajícího nadjezdu a výstavba nového nadjezdu Součástí nového nadjezdu je ekodukt šířky 15 m	13,2 + 33,0 + 13,2	20,0 + 20,0
Most přes D0 v km 19,328	Místní komunikace Řeporyje – Ořech – Sliveneč	Demolice stávajícího nadjezdu a výstavba nového nadjezdu	13,2 + 33,0 + 13,2	48,0
Most na D0 v km 19,995	Silniční okruh kolem Prahy (D0)	Rekonstrukce stávajícího mostu Součástí rekonstrukce mostu je realizace migračního objektu šířky 10 m	14,9 + 15,0 + 14,7	14,9 + 15,0 + 14,7
Most na D0 v km 20,264	Silniční okruh kolem Prahy (D0)	Rekonstrukce stávajícího mostu	3,2	3,2
Most na D0 v km 20,705	Silniční okruh kolem Prahy (D0)	Rekonstrukce stávajícího mostu	14,7 + 15,0 + 15,0 + 14,7	14,7 + 15,0 + 15,0 + 14,7
Most přes D0 v km 22,338	Místní komunikace Třebovice – Chrást'any	Demolice stávajícího nadjezdu a výstavba nového nadjezdu	15,0 + 33,0 + 15,0	48,0

Technologie provedení stavby včetně souvisejících demoličních prací

Vzhledem k dopravnímu zatížení stávající dálnice D0 stavba 515 je třeba v průběhu provádění demoličních a stavebních prací zajistit maximální propustnost tohoto úseku a touto dopravou minimálně zatěžovat jeho okolí. Současně je nutné zajistit po dobu zimního období plnou provozuschopnost obou jízdních pásů bez

dopravních omezení. Hlavní dopravní omezení z pohledu rozhodujících prací jsou následující:

- demolice stávajících a výstavba nových nadjezdů v km 15,869, 16,640, 18,020, 19,328 a 22,338
- rozšíření dálničních mostů v km 19,995, 20,264 a 20,705
- rozšíření obou jízdních pásů na jejich vnější straně

Celková doba výstavby záměru se předpokládá cca 3 roky. Výstavba jednotlivých nadjezdů bude trvat cca 1 rok. Z pohledu dopravní obslužnosti zájmového území není vhodné rekonstruovat všechny nadjezdy ve stejnou dobu a přerušit tak všechna příčná spojení přes dálnici D0 v této oblasti, což se týká především nadjezdů v km 18,020 (ul. K Zadní Kopanině) a v km 19,328 (MÚK Ořech), po kterých jsou vedeny příměstské autobusové linky. Po dobu výstavby bude ponechán vždy jeden z těchto nadjezdů v provozu. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 22,338 (MÚK Chrášťany) lze využít vybudované větve propojující ulici Na Radosti (II/605) s dálnicí D0 stavba 516. Jako náhradní trasu za nadjezd v km 16,640 (ul. K Austisu) lze využít nadjezd v km 19,328 (MÚK Ořech) dostupný po ul. K Barrandovu a dálnici D0 stavba 515.

Předpokládá se, že demolice nadjezdů bude probíhat za úplné uzavírky dálnice D0 ve 2 etapách. Pro každou etapu je uvažováno s jednou noční uzavírkou na 14 – 16 hodin, aby byla zasažena vždy nejvýše jedna dopravní špička a dále je uvažováno s přípravnými (2 dny) a dokončovacími pracemi (2 dny), kdy bude uzavřen jeden jízdní pás a provoz v režimu 2 + 1 ve druhém jízdním pásu. Objízdná trasa pro krátkodobou úplnou uzavírku dálnice D0 v průběhu demolice mostů je vzhledem k absenci Radlické radiály uvažována v následující trase: Exit 23 (MÚK Třebonice) – Rozvadovská spojka – ul. Bucharova – ul. Plzeňská – tunel Mrázovka – ul. Dobříšská – ul. Strakonická – Exit 10 (MÚK Zbraslav) nebo alternativně Exit 23 (MÚK Třebonice) – Rozvadovská spojka – ul. Bucharova – ul. Radlická – ul. Dobříšská – ul. Strakonická – Exit 10 (MÚK Zbraslav).

Výstavba některých mostních objektů proběhne po polovinách, aby bylo možné zachovat provoz na dálnici D0 stavba 515 alespoň v jednom jízdním pásu (obousměrný provoz) v režimu 2 + 1. Výstavba u jednopolových nadjezdů bude vyžadovat úplnou uzavírku pro osazení nosníků. Délka, doba a vedení objízdné trasy po dobu uzavírky jsou uvažovány shodně s demolicí nadjezdů.

Dálniční mosty budou z vnějších stran rozšířeny. S rozšířením nosné konstrukce bude rovněž rozšířena spodní stavba. U obou mostů budou provedena taková opatření, aby byla pod oběma mosty zachována doprava.

Vzhledem ke stávající základní šířce zpevnění jízdního pásu 10,75 m nelze realizovat provoz v režimu 2 + 2 v jednom jízdním pásu. Rozšíření jízdních pásů se tak předpokládá za uzavírky pravého pruhu a zpevněné krajnice s provozem v režimu 2 + 1 + 1 (jeden pruh v místě stavebních prací). Pro urychlení prací se předpokládá uzavření vždy celého rozšiřovaného úseku se současným zachováním provozu na Exitu 19 (MÚK Ořech) a Exitu 21 (MÚK Jinočany) po maximální možnou dobu a vždy alespoň na jednom z nich. Během jedné stavební sezóny se předpokládá rozšíření jednoho jízdního pásu kromě prostoru v místě nadjezdu v km 19,328 (MÚK Ořech). Ve druhé stavební sezóně pak bude dokončen úsek v místě nadjezdu v km 19,328 z předchozího roku a následně celý opačný jízdní pás. Po dokončení rozšíření v místě nadjezdu v km 19,328 lze druhý jízdní pás rozšiřovat za jeho úplné uzavírky při provozu v režimu 2 + 2 v již rozšířeném pásu nebo shodně s předchozí etapou při provozu v režimu 2 + 1 + 1 s jedním pruhem podél prostoru staveniště.

Součástí demoličních prací bude dále odstranění stávajících protihlukových stěn, případně posunutí stávajících mobilních protihlukových stěn. V dalším stupni přípravy budou s ohledem na technickou proveditelnost vytipována místa podél záměru, kde by bylo možné umístit mobilní protihlukové stěny na dobu výstavby záměru. Následně budou realizovány nové protihlukové stěny podél zkapacitněné dálnice D0, a to v rozsahu dle akustické studie.

Stavební a demoliční práce, související se zkapacitněním dálnice D0 stavba 515, budou probíhat v následujících fázích:

- 0. fáze: Zahájení stavby, přípravné práce, vybudování zařízení staveniště
- 1. fáze: Demolice nadjezdů v km 15,869, 16,640, 18,020 a 22,338 s noční uzavírkou dálnice D0 stavba 515. Přípravné a dokončovací práce při provozu v režimu 2 + 1 v jednom jízdním pásu.
- 2. fáze: Výstavba rozšíření levého jízdního pásu včetně rozšíření mostů v km 19,995 a 20,705 a přesypaného mostu v km 20,264. V místě ponechaného nadjezdu v km 19,328 rozšíření vozovky v této etapě nebude realizováno. Provoz po dobu etapy bude veden v režimu 2 + 1 (pravý jízdní pás) + 1 (levý jízdní pás). Výstavba nových nadjezdů v km 15,869, 16,640, 18,020 a 22,338. Během pokládky nosníků nadjezdů provoz v režimu 2 + 1 v případě dvoupólových nadjezdů nebo úplná noční uzavírka dálnice D0 u jednopólových nadjezdů. Uvedení nadjezdů v km 15,869, 16,640, 18,020 a 22,338 do provozu.
- 3. fáze: Demolice nadjezdu v km 19,328 (MÚK Ořech) s noční uzavírkou dálnice D0. Přípravné a dokončovací práce při provozu v režimu 2 + 1 v jednom jízdním pásu.
- 4. fáze: Dokončení rozšíření levého jízdního pásu v oblasti nadjezdu v km 19,328 (MÚK Ořech). Výstavba rozšíření pravého jízdního pásu včetně rozšíření mostů v km 19,995 a 20,705 a přesypaného mostu v km 20,264. Provoz po dobu etapy bude veden

v režimu 2 + 2 (levý jízdní pás) nebo v režimu 2 + 1 (levý jízdní pás) + 1 (pravý jízdní pás). Výstavba nového nadjezdu v km 19,328 a jeho zprovoznění.

- 5. fáze: Dokončovací práce, rekultivace, vegetační úpravy atd.

Opatření pro snížení nebo kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V dalším stupni přípravy budou zohledněna opatření (viz kap. D.IV.), která vyloučí, minimalizují nebo eliminují vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vztah k IPPC

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Termín zahájení a dokončení zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 není v současné době přesně znám. Předběžně se však předpokládá zprovoznění záměru k roku 2027 a k tomuto časovému horizontu jsou proto provedena příslušná hodnocení.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Kraj:	hlavní město Praha	Středočeský kraj
Obec:	hlavní město Praha	Ořech
		Zbuzany
		Jinočany
		Chrást'any

Městská část:	Praha – Slivenec
	Praha – Řeporyje
	Praha 13

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

- Územní řízení – územní rozhodnutí podle § 84 a další, zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon – vydává příslušný stavební úřad
- Stavební řízení – stavební povolení podle § 108 a další, zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon – vydává příslušný stavební úřad

- Řízení o povolení k nakládání s povrchovými vodami nebo podzemními vodami dle § 8 zákona č. 254/2001 Sb., zákon o vodách – vydává příslušný vodoprávní úřad

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 si vyžádá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Výměry trvalých záborů půdy jsou uvedeny v tab. B.9. – B.11. Výměry zahrnují zábory ploch pro výstavbu rozšíření dálnice D0 a zábory ploch souvisejících s úpravou mostních objektů a mimoúrovňových křižovatek. Jedná se o výměry, stanovené na základě ploch záborů dle technické studie pro záměr zkapacitnění dálnice (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016). Druhy jednotlivých pozemků byly převzaty z katastru nemovitostí. Výměry trvalých záborů budou následně upřesněny v dalším stupni přípravy, a to s ohledem na úpravy záměru, které budou provedeny (např. z důvodu zachování MÚK Chrášťany, úpravy mostních objektů z důvodu zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu atd.). Průchod záměru přes ZPF a PUPFL je zobrazen na výkresu 4.

Tab. B.9. Trvalé zábory ploch (m²)

Obec	Katastrální území	Druh pozemku	Zábor plochy (m ²)
Praha	Slivenec	orná půda	1 869
		ostatní plocha	17 495
		trvalý travní porost	37
	Holyně	orná půda	2 371
		ostatní plocha	4 476
	Řeporyje	lesní pozemek	800
		orná půda	11 429
		ostatní plocha	90 243
		trvalý travní porost	33
		vodní plocha*	344
		zahrada	143
	Třebonice	lesní pozemek	324
		orná půda	2 969
		ostatní plocha	80 002
vodní plocha*		1 896	
Ořech	Ořech	orná půda	443
		ostatní plocha	666
		vodní plocha*	5
Zbuzany	Zbuzany	orná půda	1 343
		ostatní plocha	38

Obec	Katastrální území	Druh pozemku	Zábor plochy (m ²)
Jinočany	Jinočany	orná půda	13 039
		ostatní plocha	14
		vodní plocha*	97
Chrášťany	Chrášťany u Prahy	orná půda	271
		ostatní plocha	301
Celkem			230 648

*) vodní plochy dle druhu pozemku v katastru nemovitostí, ve skutečnosti se nemusí jednat o vodní tok nebo vodní plochu

Tab. B.10. Trvalé zábory ZPF a PUPFL (m²)

Obec	Katastrální území	Zábor ZPF (m ²)	Zábor PUPFL (m ²)
Praha	Slivenec	1 906	–
	Holyně	2 371	–
	Řeporyje	11 605	800
	Třebonice	2 969	324
Ořech	Ořech	443	–
Zbuzany	Zbuzany	1 343	–
Jinočany	Jinočany	13 039	–
Chrášťany	Chrášťany u Prahy	271	–
Celkem		33 947	1 124

Tab. B.11. Trvalé zábory ZPF podle tříd ochrany půdy (m²)

Obec	Katastrální území	Třída ochrany				Celkem
		I	II	III	IV	
Praha	Slivenec	1 287	619	–	–	1 906
	Holyně	2 371	–	–	–	2 371
	Řeporyje	2 942	2 127	–	6 536	11 605
	Třebonice	409	–	2 561	–	2 969
Ořech	Ořech	136	–	–	307	443
Zbuzany	Zbuzany	371	–	–	972	1 343
Jinočany	Jinočany	11 849	–	630	560	13 039
Chrášťany	Chrášťany u Prahy	–	65	206	–	271
Celkem		19 366	2 811	3 397	8 375	33 947

Půdy jsou do tříd ochrany rozděleny následujícím způsobem:

- I. třída 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
- II. třída zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněčně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- III. třída půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním eventuelně využít pro výstavbu
- IV. třída půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů jen s omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu
- V. třída zbývající bonitované půdně ekologické jednotky, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností, včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých 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.

Celkový trvalý zábor půd bude činit cca 23 ha, přičemž 15 % z této výměry tvoří pozemky zemědělského půdního fondu a 0,5 % pozemky určené k plnění funkcí lesa. Zábor ZPF se bude týkat zejména půdy v I. třídě ochrany, která představuje 57 % z celkové plochy záboru ZPF, půdy ve IV. třídě ochrany, která tvoří 25 % z celkové plochy záboru ZPF.

Záměr si dále vyžádá dočasné zábory pozemků, které budou v průběhu výstavby sloužit jako skládky materiálu, plochy zařízení staveniště a manipulační plochy. Dočasné zábory ZPF jsou plánovány nejvýše na 1 rok. Dočasné zábory na dobu delší než 1 rok jsou plánovány na ostatních pozemcích (mimo ZPF). Výměry dočasného záboru budou upřesněny v dalším stupni přípravy. Plochy dočasného záboru budou následně rekultivovány a vráceny k původnímu užívání.

Před realizací rozšíření dálnice bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy v mocnosti cca 20 – 40 cm. Celkový objem skrývky kulturních vrstev půdy bude upřesněn v další fázi přípravy. Předpokládá se minimální přebytek půdy, protože skrytá

ornice bude použita pro ohumusování příslušných částí tělesa dálnice a rekultivaci ploch dočasného záboru.

B.II.2. Voda

V období výstavby komunikace bude nutné zajistit potřebné množství pitné vody, která bude dovážena na místo určení podle potřeb dodavatele stavby. Její spotřeba bude závislá na počtu pracovníků a její množství je odhadováno na 80 – 120 l/den/os.

Technologickou vodu bude nutno zajistit při výrobě betonových směsí, pokud nebudou na stavenišťe dováženy, a dále při ošetřování tuhajícího betonu. Množství vody a její zdroj nebyly v současném stupni projektové přípravy dosud určeny, budou záviset na použité technologii výstavby. Vzhledem k rozsahu stavby se nebude jednat o množství významné z hlediska životního prostředí. Další potřeba vody vznikne při mytí vozidel vyjíždějících ze stavenišťe, čištění příjezdových a odjezdových tras v blízkosti stavenišťe za účelem snížení prašnosti.

V období provozu na komunikaci nejsou kladeny žádné nároky na spotřebu pitné vody, neboť se podél posuzovaného záměru nepředpokládá budování odpočívadel se sociálním zařízením.

Potřeba vody v období provozu bude celkově nevýznamná, bude využívána pouze pro mytí vozovky a pro přípravu solanky užívané pro zimní údržbu. Množství vody použité k čištění vozovky bude záviset na míře znečištění a frekvenci čištění, množství vody použité na přípravu solanky bude záviset na aktuálních meteorologických podmínkách v zimním období.

Výstavba a provoz komunikace kladou obecně nízké nároky na potřebu pitné i užitkové vody. Pro období výstavby a provozu na dálnici D0 může být zásobování pitnou i užitkovou vodou zajištěno dovážkou v cisternách nebo napojením na místní vodovodní síť, bude upřesněno v další fázi přípravy.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Spotřebu surovin a energií pro stavbu a provoz komunikace nelze v současné době na základě dostupných podkladů kvalifikovaně odhadnout. Vzhledem k charakteru a rozsahu výstavby lze předpokládat, že během stavby budou použity běžné stavební materiály a technologie, typické pro obdobné akce (kamenivo, šterkopísky, ocel, cement a přísady do betonů, prefabrikáty, materiály na stavbu protihlukových stěn apod.). Přesná skladba stavebního materiálu a jeho objem

v jednotlivých etapách výstavby budou známy až po výběrovém řízení na dodavatele stavby.

B.II.4. Energetické zdroje

Zařízení staveniště dálnice D0 (sociální zařízení, obytné buňky, apod.) bude napojeno na místní zdroje elektrické energie. Lokalizace těchto zařízení staveniště bude specifikována v další fázi přípravy.

Spotřeba elektrické energie při vlastním provozu bude poměrně malá, resp. srovnatelná se současným stavem, a to i z důvodu použití moderních technologií. Může se jednat např. o světelnou signalizaci, informační tabule, kamerové systémy, veřejné osvětlení apod. Množství elektrické energie spojené s těmito zařízeními není v současnosti možné kvalifikovaně odhadnout, bude upřesněno v další fázi přípravy.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Záměr nevyužívá přírodní zdroje, pro provoz dálnice D0 nejsou využívány vstupy, které by ovlivňovaly biologickou rozmanitost jak v daném území, tak v rámci globální biodiverzity. Realizace záměru se dotkne ekosystémů v trase dálnice, které budou odstraněny a nahrazeny umělou konstrukcí, jedná se však o ekosystémy běžné a v daném území i v širší krajině běžně přítomné. Záměr je veden zejména přes doprovodnou zeleň stávající dálnice D0, dále po intenzivně využívané zemědělské půdě a v malé míře zasahuje okraje ploch lesního charakteru. Dotčení části těchto ekosystémů nesnižuje biodiverzitu území. Záměr respektuje pravidla rozvoje zelené a modré infrastruktury.

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

B.II.6.1. Změny dopravní zátěže

Potřeba zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 je dána rostoucími intenzitami dopravy, které mimo jiné souvisí se zprovozněním staveb 512, 513 a 514 dálnice D0. Údaje o dopravním zatížení na posuzované komunikační síti byly pro současný stav a střednědobý výhled (rok 2027) převzaty z dopravně inženýrských podkladů, které zpracovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. (viz příloha 1). Pro dlouhodobý výhled (rok 2050) byly údaje převzaty z dopravně inženýrských podkladů, které zpracoval IPR hl. m. Prahy (viz příloha 2). Vzhledem k tomu, že efekt zkapacitnění D0 515 se může projevit i v poměrně velké vzdálenosti od posuzované

komunikace, byly modelové výpočty provedeny pro rozsáhlé území, zasahující na západě po město Rudná a na východě až k řece Vltavě. Výpočtová oblast tak pokrývá území o rozloze 128 km².

Výpočty dopravního zatížení byly provedeny pro následující stavy:

- rok 2017 – stávající stav
- rok 2027 – fáze výstavby
- rok 2027 bez zprovoznění Radlické radiály – výchozí stav (bez zkapacitnění D0 515)
- rok 2027 bez zprovoznění Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515
- rok 2027 s provozem Radlické radiály – výchozí stav
- rok 2027 s provozem Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515
- rok 2050 s provozem Radlické radiály – výchozí stav
- rok 2050 s provozem Radlické radiály – stav se zkapacitněním D0 515

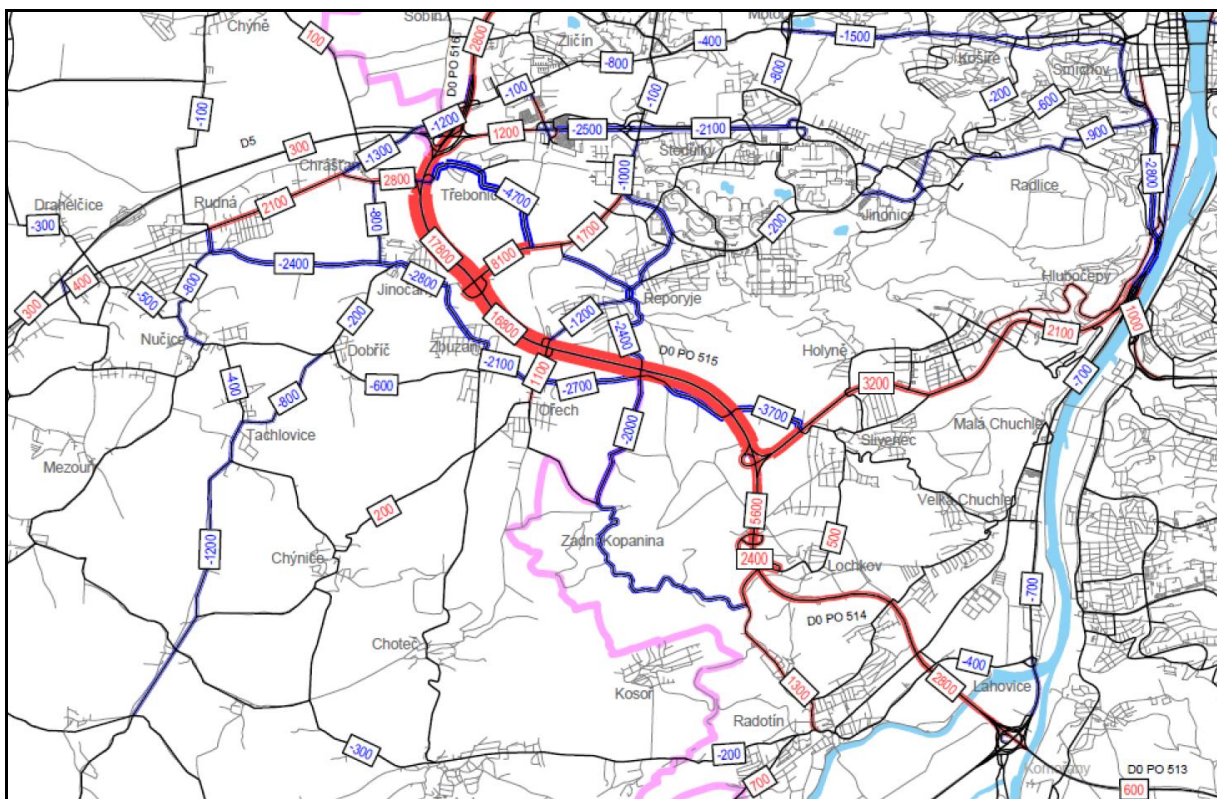
Podkladové studie (viz přílohy 1 a 2) byly dále zpracovány též pro variantu s vypuštěním exitu 23A (MÚK Chrášťany). Vzhledem k tomu, že Ministerstvo životního prostředí v závěru zjišťovacího řízení dle zákona č. 100/2001 Sb. vyslovilo požadavek na zachování tohoto exitu, nebyl tento výpočetní stav v předkládané dokumentaci EIA uvažován.

Dopravně inženýrské podklady byly zpracovány v roce 2018. Z důvodu časové prodlevy do doby předložení dokumentace EIA byla u jejich zpracovatelů ověřena platnost podkladů pro aktuální stav zatížení komunikační sítě. Bylo konstatováno, že zpracované dopravní prognózy jsou nadále platné a lze je použít i pro aktuální vyhodnocení.

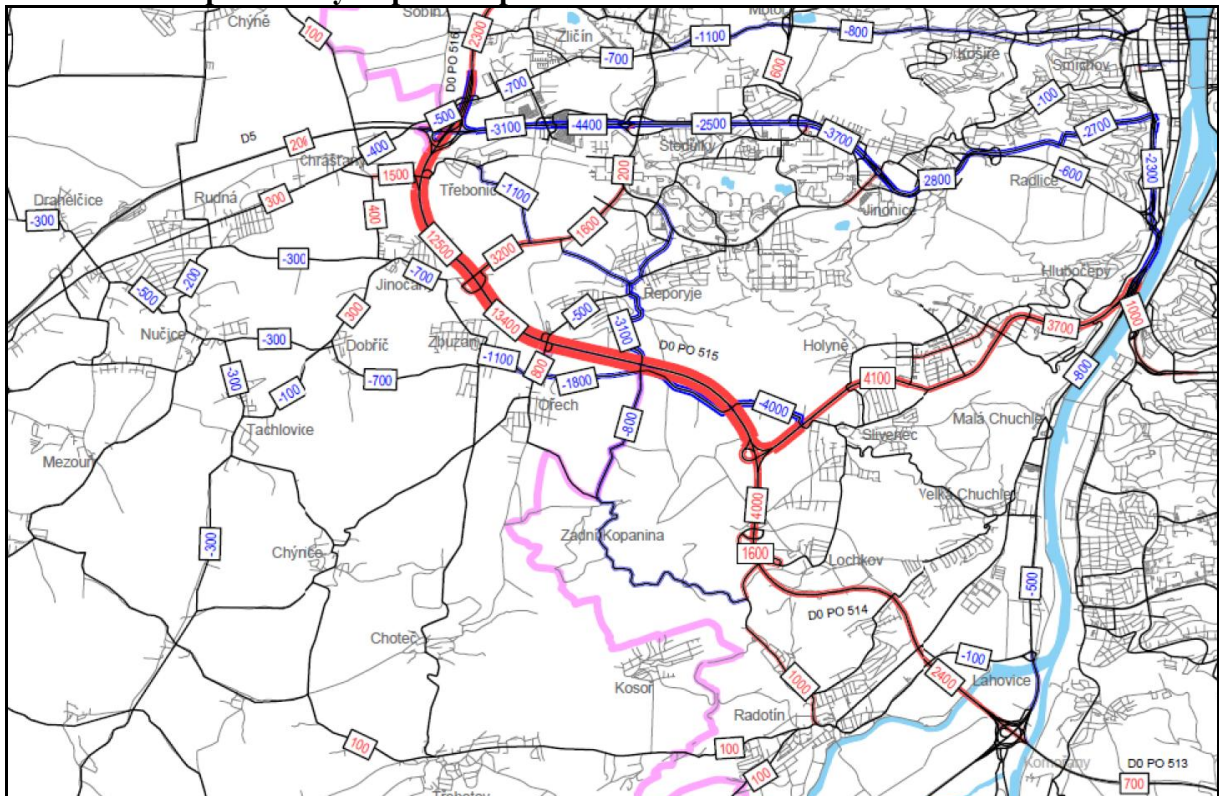
Jak je uvedeno výše, podklady pro rok 2027 obsahují zatížení komunikační sítě též pro fázi výstavby (ta bude sice realizována před rokem 2027, nicméně byl zvolen shodný časový horizont, aby bylo možné porovnat vlivy výstavby se stavem bez realizace záměru). V tomto případě se jedná o modelování situace, kdy bude v důsledku výstavby omezen provoz na předmětném úseku dálnice D0, v důsledku čehož může dojít k přesunu části dopravy na okolní silniční síť. Modelování bylo provedeno při uplatnění předpokladu, že během výstavby budou k dispozici 2 + 2 jízdní pruhy, mohou však být zúžené, převedené do protisměru apod. Proto byla v dopravním modelu snížena rychlost volného dopravního proudu v dotčeném úseku na 80 km/hod (rychlost se pak dále sníží vlivem zatížení komunikace), což vedlo ke snížení atraktivity tohoto úseku v dopravním modelu. Během postupu výstavby budou rovněž postupně uzavírány některé exity a na velmi omezenou dobu (nejvýše 14 – 16 hodin v noční době) i celý provoz na dálnici, tento postup však vyplyne až z dalších stupňů přípravy a nemohl být v modelu zohledněn.

Následující obrázky z podkladových studií (viz přílohy 1 a 2) umožňují porovnat očekávané vlivy zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 na zatížení komunikační sítě. Z obrázků je patrné, že vlivem záměru lze očekávat zvýšení intenzit dopravy na dálnici a navazujících komunikacích a naopak pokles dopravního zatížení v ostatní uliční síti města a na silnicích procházejících obcemi přilehlé části Středočeského kraje. Porovnání intenzit dopravy na posuzovaném úseku dálnice D0 515 a navazujících komunikacích v jednotlivých výpočetních stavech je pak uvedeno v tab. B.12. – B.19.

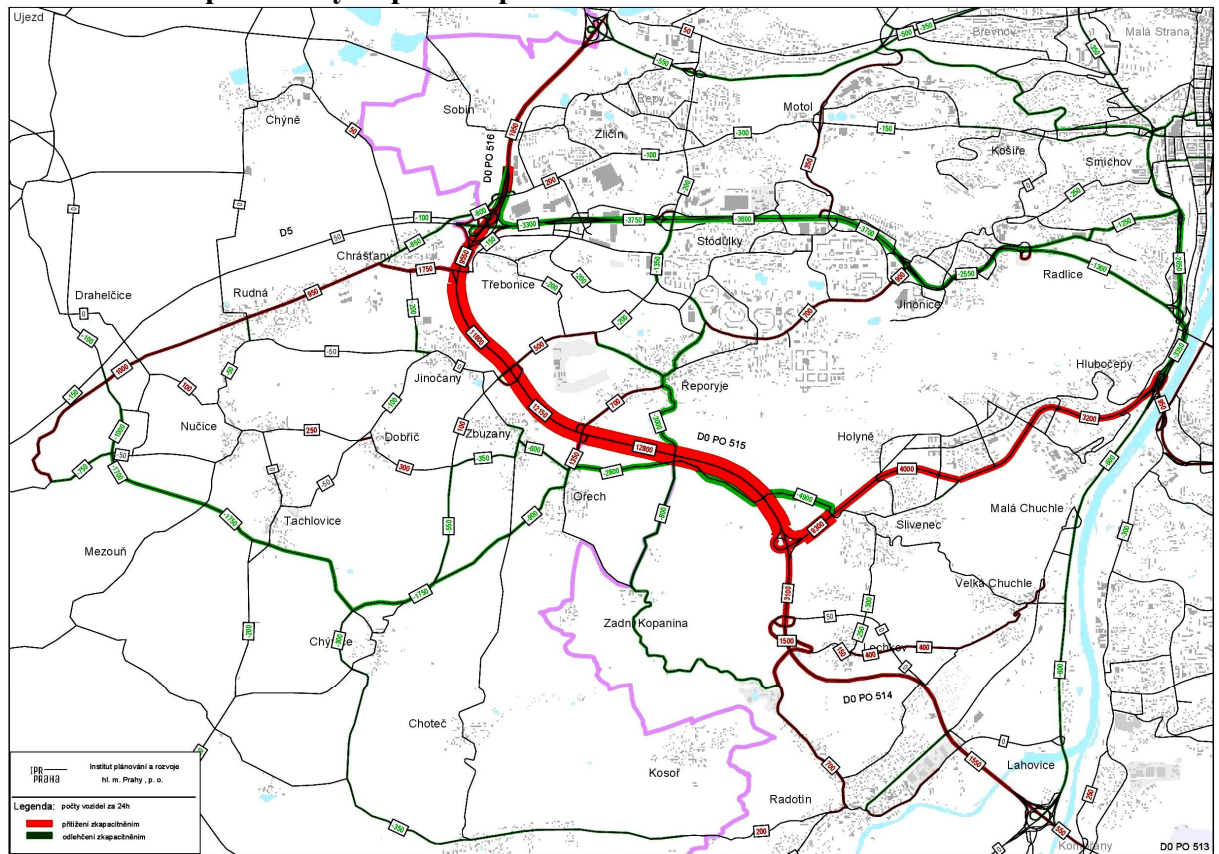
Obr. B.1. Předpokládaný dopad zkapacitnění D0 515 – rok 2027 bez Radlické radiály



Obr. B.2. Předpokládaný dopad zkapacitnění D0 515 – rok 2027 s Radlickou radiálou



Obr. B.3. Předpokládaný dopad zkapacitnění D0 515 – rok 2050



Tab. B.12. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – fáze výstavby (rok 2027)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	96 612	18 058
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	96 815	17 929
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	88 488	17 400
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	78 561	16 175
5100 – 510102	K Barrandovu	33 955	1 644
5065 – 41801	K Austisu	15 509	241
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	11 540	167
506401 – 506402	Ořešská	9 711	432
42622 – 506404	Karlštejská	10 328	363
5803 – 597600	Poncarova	10 854	971
507604 – 591601	K Řeporyjím	6 052	97
507602 – 3105318	Třebonická	15 878	1 304
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	54 784	3 458
5111 – 40367	Dálnice D5	68 056	13 584

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 1)

Tab. B.13. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – stávající stav (rok 2017)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	97 753	18 329
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	98 413	18 129
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	92 782	17 770
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	77 924	16 360
5100 – 510102	K Barrandovu	36 016	2 147
5065 – 41801	K Austisu	10 517	203
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	8 445	106
506401 – 506402	Ořešská	8 843	456
42622 – 506404	Karlštejská	10 844	490
5803 – 597600	Poncarova	15 571	839
507604 – 591601	K Řeporyjím	1 573	107
507602 – 3105318	Třebonická	16 323	1 477
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	51 407	3 182
5111 – 40367	Dálnice D5	67 904	13 687

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 1)

Tab. B.14. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – bez Radlické radiály, výchozí stav (rok 2027)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	102 738	18 614
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	103 507	18 469
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	95 517	18 008
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	83 731	16 766
5100 – 510102	K Barrandovu	36 959	1 996
5065 – 41801	K Austisu	14 327	230
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	10 938	163
506401 – 506402	Ořešská	9 466	432
42622 – 506404	Karlštejská	10 921	391
5803 – 597600	Poncarova	12 225	923
507604 – 591601	K Řeporyjím	5 413	103
507602 – 3105318	Třebonická	17 080	1 313
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	54 219	3 464
5111 – 40367	Dálnice D5	68 293	13 698

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 1)

Tab. B.15. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – bez Radlické radiály, stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	116 694	19 528
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	120 278	19 458
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	113 364	19 114
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	93 898	17 740
5100 – 510102	K Barrandovu	44 068	2 168
5065 – 41801	K Austisu	10 660	153
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	8 560	99
506401 – 506402	Ořešská	8 355	428
42622 – 506404	Karlštejská	11 978	405
5803 – 597600	Poncarova	20 364	851
507604 – 591601	K Řeporyjím	677	107
507602 – 3105318	Třebonická	19 848	1 437
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	55 373	3 468
5111 – 40367	Dálnice D5	68 630	13 829

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 1)

Tab. B.16. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – s Radlickou radiálou, výchozí stav (rok 2027)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	95 581	18 117
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	97 894	18 020
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	91 754	17 578
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	73 990	16 234
5100 – 510102	K Barrandovu	30 607	1 107
5065 – 41801	K Austisu	10 551	143
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	8 658	107
506401 – 506402	Ořešská	8 597	421
42622 – 506404	Karlštejská	11 792	437
5803 – 597600	Poncarova	19 212	1 064
507604 – 591601	K Řeporyjím	1 037	107
507602 – 3105318	Třebonická	18 627	1 409
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	70 011	4 399
5111 – 40367	Dálnice D5	69 166	13 926

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 1)

Tab. B.17. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – s Radlickou radiálou, stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	108 501	18 967
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	111 259	18 904
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	104 274	18 600
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	83 722	17 133
5100 – 510102	K Barrandovu	38 955	1 487
5065 – 41801	K Austisu	6 454	103
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	5 578	68
506401 – 506402	Ořešská	8 226	442
42622 – 506404	Karlštejská	12 593	442
5803 – 597600	Poncarova	22 413	978
507604 – 591601	K Řeporyjím	1 293	101
507602 – 3105318	Třebonická	20 149	1 514
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	66 929	4 222
5111 – 40367	Dálnice D5	69 372	13 917

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 1)

Tab. B.18. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – výchozí stav (rok 2050)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	94 441	15 192
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	91 913	14 796
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	89 995	13 894
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	76 375	12 932
5100 – 510102	K Barrandovu	24 965	970
5065 – 41801	K Austisu	10 734	134
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	8 032	86
506401 – 506402	Ořešská	6 630	459
42622 – 506404	Karlštejská	5 102	393
5803 – 597600	Poncarova	22 063	779
507604 – 591601	K Řeporyjím	3 419	73
507602 – 3105318	Třebonická	16 789	1 033
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	49 867	3 320
5111 – 40367	Dálnice D5	70 334	13 892

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 2)

Tab. B.19. Intenzity dopravy na dálnici D0 stavba 515 a navazující komunikační síti (voz / 24 h) – stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2050)

Č. uzlů*	Silnice	Celkem	Vozidla nad 3,5 t
5101 – 506403	D0 515 (K Barrandovu – Ořešská)	107 222	15 711
5064 – 5976	D0 515 (Ořešská – Poncarova)	104 058	15 414
5076 – 5976	D0 515 (Poncarova – Chrášťany)	101 808	14 761
5092 – 507601	D0 515 (Chrášťany – Dálnice D5)	85 938	13 708
5100 – 510102	K Barrandovu	34 265	1 201
5065 – 41801	K Austisu	5 646	148
5065 – 506302	K Zadní Kopanině	5 016	58
506401 – 506402	Ořešská	7 469	482
42622 – 506404	Karlštejská	6 433	320
5803 – 597600	Poncarova	22 554	804
507604 – 591601	K Řeporyjím	3 427	68
507602 – 3105318	Třebonická	18 515	1 117
509202 – 511610	Rozvadovská spojka	46 563	3 110
5111 – 40367	Dálnice D5	70 366	14 124

*) čísla uzlů dle značení v dopravně inženýrských podkladech (viz příloha 2)

B.II.6.2. Zásahy do dopravní infrastruktury

Součástí výstavby budou mimo jiné i rekonstrukce mimoúrovňových křižovatek (viz tab. B.6.), rekonstrukce, demolice a výstavba mostních objektů (viz tab. B.8.) a úprava souvisejících komunikací (viz tab. B.7.), které budou dotčeny rozšířením dálnice. Dále bude provedena demolice protihlukových stěn, případně posunutí mobilních protihlukových stěn podél stávající dálnice (viz tab. C.32.) a výstavba nových protihlukových stěn podél zkapacitněné dálnice.

B.II.6.3. Zásahy do ostatní infrastruktury

Vzhledem k liniovému charakteru a délce hodnoceného úseku dálnice je nutno předpokládat zásahy do sítí technické infrastruktury – elektrické vedení, plynovody, vodovody a další. V těchto případech zajistí investor stavby přeložky příslušných vedení. Přeložky a křížení sítí technické infrastruktury jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. B.20. Přeložky a křížení sítí technické infrastruktury

Staničení	Technická infrastruktura
km 17,04	Prodloužení chráničky plynovodu VTL v místě křížení s trasou D0 515
km 20,05 – 20,40	Přeložka plynovodu VTL
km 20,75	Prodloužení chráničky plynovodu STL v místě křížení s trasou D0 515
km 21,67	Trasa D0 515, vedená na násypu, se rozšiřuje směrem ke středu rozpětí mezi dvěma stožáry elektrického vedení (tj. místu největšího průhybu), bude prověřeno, zda vyhovuje závěsná výška
km 21,90	Trasa D0 515 kříží příváděcí vodovod DN 600 z vodojemu Kopanina pro Beroun
km 22,30	Trasa D0 515, vedená v zářezu, se přibližuje ke stožáru souběžného elektrického vedení, bude prověřena statika stožáru a navrženo jeho zabezpečení
km 16,59 P, 17,09 L, 18,24 P, 18,73 L, 19,95 P, 20,18 L, 21,46 P, 21,81 L	Portály liniového řízení dopravy (LŘD) v provedení pro 2 jízdní pruhy budou nahrazeny portály LŘD v provedení pro 3 jízdní pruhy. Elektrovýbava bude repasována a upgradována v souvislosti s navýšením jízdních pruhů a poté instalována na nové portály.
km 17,08 P, 18,27 L	Informační portály s vyložením pro 2 jízdní pruhy budou nahrazeny portály v provedení pro 3 jízdní pruhy
km 17,75 L, 17,75 P, 19,80 L, 19,88, P 21,55, L 21,55 P	SOS hlásky včetně podzemní kabelové komory navazující na příčný kabelovod, budou repasovány a posunuty v souvislosti s rozšířením vozovky. Pro zajištění nouzového odstavení vozidla budou v místech hlásek SOS zřízeny nouzové zálivy.
km 17,75, 19,88, 21,55	Automatické sčítače dopravy v provedení pro 2 + 2 jízdní pruhy, budou upraveny na provoz 3 + 3 jízdní pruhy. Stávající elektrovýbava bude repasována a upgradována. Stávající indukční smyčky, detekující projíždějící vozidla, budou demontovány a instalovány nové podle nového jízdního uspořádání.
km 17,09 L, 18,73 L, 20,18 L, 21,81 L	Stávající kamery a související elektrovýbava budou repasovány a instalovány na nové portály LŘD

Dále bude rozšířením tělesa dotčeno velké množství sdělovacích kabelů, které budou přeloženy tak, aby nebránily rozšíření. Bude se jednat o ochrany kabelů, stranové přeložky, provizorní a definitivní přeložení kabelů, apod.

Stožáry stávajícího veřejného osvětlení trasy a křižovatek D0 515 jsou v provedení pro 2 + 2 jízdní pruhy umístěny ve středním dělicím pásu a po obou vnějších stranách jízdních pásů. Po rozšíření dálnice D0 bude stávající osvětlení odstraněno a nahrazeno osvětlením v provedení pro 3 + 3 jízdní pruhy.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

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

B.III.1.1. Znečištění ovzduší

Výstavba

Demolice mostních objektů, realizace rozšíření dálnice D0 o jeden jízdní pruh pro každý směr jízdy a úprava mimoúrovňových křižovatek bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší. Během výstavby lze očekávat produkci znečišťujících látek z provozu stavebních mechanismů a nákladních aut a rovněž nárůst sekundární prašnosti v okolí záměru. Tento zdroj bude významně působit po časově omezenou dobu na své nejbližší okolí, tj. zejména na přilehlou zástavbu.

Staveniště jako celek bude působit jako plošný zdroj znečišťování ovzduší, produkující jednak znečišťující látky z provozu stavebních strojů (emise ze spalovacích motorů, tj. především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a v malém množství také uhlovodíky) a také zvýšené množství prachu z demolic, nakládání se zeminou a jiné nakládání se stavebními materiály. Při pokládce živičného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. U případných deponií výkopového materiálu bude třeba realizovat opatření redukující produkci prachu, aby byl minimalizován jejich negativní vliv na obyvatelstvo (zejména prašnost). Liniovými zdroji budou během stavby zejména staveništní komunikace a nákladní doprava, odvázející demoliční odpad a vytěženou zeminu a přivážející potřebný stavební materiál.

Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší lze jako nejdůležitější činnost označit zemní práce, v průběhu kterých bude použito velké množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy. Hodnocení je tak možné považovat za nejhorší možný stav, vlivy v ostatních fázích výstavby budou nižší.

Následující tabulka uvádí přehled o produkci emisí v průběhu posuzované stavební činnosti.

Tab. B.21. Emise v průběhu zemních prací

Zdroj znečištění	Částice PM ₁₀ [*]	Oxidy dusíku
	(kg.den ⁻¹)	
Stavební stroje, primární emise z pojezdu vozidel po staveništi	2,9	24,4
Staveništní komunikace a prašnost z nakládání se zeminou	38,1	–
Staveniště celkem	41,0	24,4
Staveništní doprava	0,3	0,2

^{*)} včetně sekundární prašnosti

Provoz

Po realizaci záměru, který představuje přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy dálnice D0, dojde ke změně prostorového rozložení produkce emisí. Vzhledem k tomu, že stávající dálnice D0 stavba 515 je v současné době jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu, nevyhovuje již její kapacita a část emisí z automobilové dopravy se přesouvá na komunikace nižších tříd na území okolních obcí. Po zkapacitnění dálnice D0 na uspořádání 3 + 3 jízdní pruhy se předpokládá, že dojde k zajištění požadovaného stupně úrovně kvality dopravy na posuzovaném úseku, emise z automobilové dopravy se soustředí zejména na dálnici D0 a dojde k redukci emisí na území okolních obcí. Stejně tak zlepšení plynulosti dopravy může znamenat pokles zejména špičkových množství emisí na dálnici.

Tab. B.22. Emise znečišťujících látek z dopravy

Úsek	Délka (km)	Emise				
		oxidy dusíku*	benzen	částice PM ₁₀ **	částice PM _{2,5} **	B[a]P**
		(t.rok ⁻¹)				
Rok 2027 (bez Radlické radiály) – výchozí stav						
Hodnocený úsek D0 515	6,8	104,64	0,96	149,05	41,77	4,27
Ostatní komunikace	400,1	821,91	11,42	997,43	286,81	24,27
Rok 2027 (bez Radlické radiály) – po zkapacitnění						
Hodnocený úsek D0 515	6,8	115,92	1,10	161,60	45,31	4,78
Ostatní komunikace	400,1	819,39	11,34	989,04	284,61	24,29
Rok 2027 (s Radlickou radiálou) – výchozí stav						
Hodnocený úsek D0 515	6,8	100,17	0,91	144,08	40,37	4,07
Ostatní komunikace	408,6	825,11	11,32	1 007,51	289,25	24,58
Rok 2027 (s Radlickou radiálou) – po zkapacitnění						
Hodnocený úsek D0 515	6,8	109,49	1,02	154,84	43,40	4,50
Ostatní komunikace	401,2	822,46	11,26	1 000,88	287,48	24,54
Rok 2050 – výchozí stav						
Hodnocený úsek D0 515	6,8	78,09	0,79	125,26	34,68	3,54
Ostatní komunikace	385,0	656,56	9,92	949,29	268,33	22,21
Rok 2050 – po zkapacitnění						
Hodnocený úsek D0 515	6,8	85,58	0,89	134,44	37,23	3,92
Ostatní komunikace	385,0	654,78	9,89	945,40	267,30	22,19

 * produkce NO₂ představuje 3 – 10 % NO_x

** zahrnuje primární prašnost a sekundární prašnost z dopravy

B.III.1.2. Znečištění vody

V době výstavby bude docházet k lokálnímu znečištění vodních toků při realizaci stavebních prací v jejich blízkosti. Bude se jednat o krátkodobé vnášení nerozpuštěných látek do vodního toku ve velmi malých množstvích. Manipulace s pohonnými hmotami a údržba stavebních mechanismů bude prováděna na vodohospodářsky zabezpečených plochách. Bude pravidelně kontrolován technický stav všech dopravních a mechanizačních prostředků z hlediska úkapů ropných látek a úniku provozních kapalin. Deponie zeminy, ornice ze skrývek a stavebního materiálu budou situovány tak, aby bylo vyloučeno riziko jejich snášení do vodních toků.

Znečištění odpadních vod při provozu způsobují jednak látky uvolňující se z povrchu vozovky, dále uniklé provozní kapaliny a pohonné hmoty (benzín, nafta, motorové oleje). V zimním období jsou odpadní vody znečištěny zejména posypovými látkami (chloridové, sodné ionty). Znečištění odpadních vod odtékajících z dálnic je uvedeno v následující tabulce, a to dle technických podmínek TP 202 – Monitorování

srážkoodtokových poměrů dálnic a rychlostních silnic (MD ČR, 2008). Jak je zřejmé z uvedené tabulky, hlavní znečišťující látkou v odpadních vodách budou chloridy z posypových solí (používají se NaCl, CaCl₂ a jejich směsi).

Tab. B.23. Znečištění dešťových odpadních vod odtékajících z dálnic (MD ČR, 2008)

Znečišťující látka	Jednotka	Průměr	Medián	Q ₉₀ ⁺
Pb	μg.l ⁻¹	3,82	2,40	6,10
Cd [*]	μg.l ⁻¹	0,406	0,190	0,770
Ni [*]	μg.l ⁻¹	45,3	21,8	132
Hg	μg.l ⁻¹	0,199	0,140	0,270
Cr [*]	μg.l ⁻¹	4,83	4,50	6,80
Cu	μg.l ⁻¹	19,0	13,7	52,8
Zn	μg.l ⁻¹	142	69,0	400
Cl	mg.l ⁻¹	1 095	726	1 510
C10 – C40	mg.l ⁻¹	0,145	0,145	0,88
benzo(b)fluoranten	ng.l ⁻¹	7,66	3,75	20,4
benzo(k)fluoranten	ng.l ⁻¹	5,87	3,65	15,7
benzo(a)pyren	ng.l ⁻¹	5,63	2,10	11,8
benzo(g,h,i)perylene	ng.l ⁻¹	6,29	3,33	13,1
indeno(1,2,3-cd)pyren	ng.l ⁻¹	5,69	3,25	15,5
fluoranten	ng.l ⁻¹	21,2	9,80	63,0
Σ 6 PAU	ng.l ⁻¹	7,66	3,75	20,4

^{*}) vyskytují se statisticky významné rozdíly mezi jednotlivými lokalitami

[†]) Q₉₀ – hodnota, která je překročena max. u 10% vzorků

Skutečné množství posypové soli, které bylo dosud použito při údržbě stávající dálnice D0 v jednotlivých zimních sezónách, bylo převzato od ŘSD ČR Střediska správy a údržby dálnic 08 Rudná u Prahy. Množství soli pro úsek D0 515 bylo stanoveno na základě délky úseku 515, a to poměrově z celkového množství soli použitého pro údržbu celé dálnice D0. Údaje pro D0 515 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. B.24. Množství soli použité při zimní údržbě stávající dálnice D0 515

Zimní sezóna	Celkové množství NaCl (t) pro stávající D0 515
2012/2013	315,6
2013/2014	60,2
2014/2015	173,0
2015/2016	138,4
2016/2017	135,5

Zimní sezóna	Celkové množství NaCl (t) pro stávající D0 515
2017/2018	100,7
2018/2019	118,0

Odhad celkového množství soli, použité při zimní údržbě zkapacitněné dálnice D0 515, je uveden v následujícím přehledu:

- průměrné množství soli pro zimní údržbu stávající D0 515: 148,8 t
- délka hodnoceného úseku dálnice: 6,8 km
- celková šířka jízdních pruhů stávající dálnice: $2 \times 2 \times 3,75 = 15$ m
- celková šířka jízdních pruhů rozšířené dálnice: $2 \times (3,5 + 2 \times 3,75) = 22$ m
- plocha stávající dálnice: $6,8 / 1000 \times 15 = 102\,000$ m²
- plocha rozšířené dálnice: $6,8 / 1000 \times 22 = 149\,600$ m²
- **průměrné množství soli pro zimní údržbu rozšířené D0 515:**
 $148,8 \times 149\,600 / 102\,000 = 218,2$ t

B.III.1.3. Znečištění půdy a půdního podloží

V době výstavby může docházet ke kontaminaci půd především v oblasti staveniště, a to přímo ze stavebních strojů (únik ropných látek, olejů), popřípadě povrchovými oplachy znečištěného povrchu. Toto nebezpečí bude minimalizováno pravidelnou údržbou strojů a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

V době provozu záměru může docházet ke kontaminaci půd několika způsoby. Jedná se především o emise výfukových plynů, obrušování pneumatik a brzdových destiček a zimní údržbu. Emise výfukových plynů obsahují velké množství nejrůznějších chemických látek, podobně jako obrus pneumatik nebo brzdových destiček. V závislosti na lokálních podmínkách, zejména reliéfu, se liší vzdálenost, do které mohou tyto látky půdu ovlivňovat. Kontaminace těmito látkami je největší nejbližší tělesu komunikace, se vzdáleností pak klesá. Zimní údržba má potenciální vliv na kontaminaci půd jednak primárně znečištěním sněhu při posypu a následně splavováním zasoleného a kontaminovaného sněhu v době tání do okolí komunikace. Kontaminace tohoto typu je charakteristická pro těsné okolí krajnic komunikace a se vzdáleností prudce klesá. Speciální kategorií možné kontaminace půd jsou havarijní úniky provozních nebo přepravovaných kapalin.

B.III.2. Odpadní vody

Výstavba

V době výstavby budou vznikat splaškové odpadní vody a voda z oplachu vozidel. Množství splaškových odpadních vod v době výstavby bude přibližně stejné jako odběr pitné vody, tj. 80 – 120 l/os/den. Množství odpadních vod z oplachu automobilů a stavebních strojů je možné odhadnout na 50 – 70 l/ vozidlo. Odpadní splaškové vody budou zachycovány a odváděny buď do kanalizace nebo odváženy na ČOV. Vody z oplachu vozidel budou zachycovány, vedeny přes nádrže zachycující nerozpuštěné látky a přes odlučovače ropných látek a následně zasakovány.

Provoz – stávající stav odvodnění dálnice D0 515

Dešťové vody jsou ze stávajícího tělesa dálnice odváděny povrchově (silničními příkopy a rigoly) a dešťovou kanalizací do křižujících vodotečí. Do dešťové kanalizace jsou vody sváděny pomocí vpustí osazených v povrchovém odvodnění a přípojek. Na systému odvodnění stávající dálnice jsou vybudována technická opatření pro ochranu vod v recipientech. Pro snížení odtoku dešťových vod ze stávající dálnice do Ořešského potoka je vybudována na okraji městské části Praha – Řeporyje retenční nádrž Ořech. Jedná se o nádrž rybničního typu se stálým nadržem, která snižuje průtoky v zástavbě městské části Praha – Řeporyje. V rámci výstavby stávající dálnice byla realizována úprava tohoto potoka od vyústění dešťových vod z dálnice až po retenční nádrž. Dalším recipientem je Jinočanský potok, kde je vybudována na odtoku dešťových vod před vyústěním do potoka otevřená betonová dešťová usazovací nádrž (DUN 1), která je schopna zachytit usaditelné i plovoucí nečistoty. Další ochranná opatření jsou realizována před vyústěním dešťových vod ze stávající dálnice do Dalejského potoka u křižovatky s dálnicí D5. Jedná se o dvě dešťové usazovací nádrže (DUN 2 a DUN 3) a jednu retenční nádrž.

Dešťové usazovací nádrže podél stávající trasy dálnice D0 stavba 515 (viz výkres 5) jsou vybudovány jako otevřené betonové, šířky 6 m. Umístění jednotlivých DUN je uvedeno v následujícím přehledu:

- km 20,40 vpravo – DUN 1 délky 43 m podchycuje příkop přivádějící vody ze stoky A
- km 22,68 vpravo – DUN 2 délky 26 m podchycuje vody z MÚK Třebonice
- km 22,69 vlevo – DUN 3 délky 29 m podchycuje vody z MÚK Třebonice

Přehled jednotlivých stok, které slouží pro odvod dešťových vod ze stávající dálnice D0, je patrný z následující tabulky.

Tab. B.25. Odvod dešťových vod ze stávající dálnice D0 stavba 515

Úsek	Stoka	Vyústění
km 16,00 – 16,65	X	stoka pokračuje mimo komunikaci přes pole vlevo v km 16,0 pravděpodobně do příkopu podél polní cesty vedené směrem k rozvodně Řeporyje
km 16,65 – 17,75	D	vpravo v km 17,75, dále příkopem a otevřeným odpadem do RN Ořech
km 19,15 – 19,95	C	do propustku v km 19,14 na přítoku Dalejského potoka před RN Ořech
km 20,05 – 20,65	B	vpravo v km 20,0, dále patním příkopem do Jinočanského potoka
km 20,85 – 22,45	A	vlevo v km 20,78, dále příkopem přes DUN 1 do Jinočanského potoka

Kromě stoky A, která odvádí dešťové vody přes DUN 1, nejsou z hlediska kvality vod v současnosti na odtoku srážkových vod z komunikace do recipientů žádné bezpečnostní prvky. Z hlediska kvantity vod je stoka C a D vyústěna do Ořešského potoka před retenční nádrží Ořech, ostatní systémy stok či příkopů jsou vypouštěny bez retence vod.

Provoz – stav odvodnění po zkapacitnění dálnice D0 515

Při provozu zkapacitněné dálnice D0 stavba 515 budou veškeré vody odváděné z komunikace tvořit dešťové odpadní vody. Rozšířením zpevněné plochy dálnice dojde i ke zvýšení odtoku dešťových vod do kanalizačního systému dálnice a jednotlivých nádrží. Stávající šířka dálnice $2 \times 11,75$ m bude rozšířena na $2 \times 15,50$ m. Lze tedy předpokládat, že stávající stoky kapacitně nevyhoví a bude muset být vybudován kapacitnější odvodňovací systém.

V následujícím přehledu je uveden návrh řešení dešťové kanalizace dle hydrotechnické studie, která je součástí technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016), předpokládá se ovšem, že výsledný projekt odvodnění bude aktualizován v dalších stupních přípravy.

Dle technické studie se pro zkapacitnění dálnice předpokládá, že budou pro odvodnění přednostně využity stávající stoky a zařízení. Konkrétní řešení závisí zejména na technickém stavu stávajícího kanalizačního systému, a to zda bude zachován, vzhledem k rekonstrukci provedené v roce 2010 nebo bude rekonstruován a dojde tak k výměně stávajících stok za kapacitnější potrubí. Rozsah úprav dále závisí na typu použité opěrné zdi na násypu komunikace v místech, kde nyní voda volně stéká. V případě použití armovaného svahu je možné tento způsob odvodnění zachovat. V případě použití gabionů by se voda podchycovala na krajnici rigolem a dle výškových dispozic. U vyššího násypu by bylo možné svést vodu do případného patního příkopu pomocí krátkých přípojek skrze zeď a skluzů. V ostatních případech by bylo nutné odvádět vodu pomocí podélných nových stok v kraji vozovky. Dotčený

úsek je zejména v km 19,58 – 20,48 vpravo. Dále se předpokládá úprava odvodnění s ohledem na umístění protihlukových stěn podél zkapacitněné dálnice D0.

Obecné zásady řešení kanalizačního systému po zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 jsou pak následující:

- osadit bezpečnostní stavítka do revizních šachet před vyústěním kanalizace, pro možnost uzavření trubního systému v případě rizika havarijního úniku nebezpečných látek do kanalizace
- upravit příkopy a otevřené odpady pro možnost osazení stabilní normé stěny a vytvořit prostor k zachycení nebezpečných látek. Objem záchytného prostoru by měl být dle technických možností cca 30 m³, minimálně však 10 m³.
- posoudit možnosti realizace dalších dešťových usazovacích nádrží podél trasy dálnice
- z hlediska rozšíření vozovky a nárůstu kvantity srážkových vod by dle možností mělo být posouzeno užití retenčních nádrží, a to zejména na stoce A, vyústěné do kapacitně vytíženého Jinočanského potoka
- vzhledem k rozšíření vozovky lze předpokládat nutnost prodloužení všech propustků na hlavní trase dálnice D0 a částečné prodloužení propustků na navazujících větvích mimoúrovňových křižovatek

Bilance množství odváděných dešťových vod z jednotlivých úseků dálnice bude upřesněna v dalším stupni přípravy. Odhad celkového množství dešťové vody, odtékající ze zkapacitněné dálnice, je uveden v následujícím přehledu:

- roční úhrn srážek: 476 mm
- délka hodnoceného úseku dálnice: 6,8 km
- šířka zpevnění stávající dálnice: $2 \times 10,75 = 21,5$ m
- šířka zpevnění rozšířené dálnice: $2 \times 14,5 = 29,0$ m
- plocha stávající dálnice: $6,8 / 1000 \times 21,5 = 146\,200$ m²
- plocha rozšířené dálnice: $6,8 / 1000 \times 29,0 = 197\,200$ m²
- celkový roční odtok ze stávající dálnice: $0,476 \times 146\,200 = 69\,591$ m³.rok⁻¹
- **celkový roční odtok z rozšířené dálnice: $0,476 \times 197\,200 = 93\,867$ m³.rok⁻¹**
- průměrný odtok z rozšířené dálnice: 3,0 l.s⁻¹

Doplnění dešťových usazovacích nádrží lze uvažovat na následujících místech podél dálnice D0 (viz výkres 5):

- km 16,10 vlevo (stoka X) v oku křižovatkové větve, případně na přilehlém poli
- km 18,50 vpravo (stoka D) v cestě u výusti do otevřeného odpadu vedle zahrádkářské osady

- km 19,16 vpravo (stoka C) změnou výusti mimo propustek a obtížným řešením příjezdu podél toku
- km 20,16 vpravo (stoka B) na příkopu před vyústěním do Jinočanského potoka v místě stávající polní cesty

Doplnění retenční nádrže je v aktuálním návrhu uvažováno mezi stávající DUN 1 a vyústěním do recipientu nebo přímo na Jinočanském potoce (cca km 20,3 vpravo). Celková retence vody při uvažovaném rozšíření vozovky $2 \times 25\,000\text{ m}^2$ odpovídá zadržení vod adekvátního objemu cca $2\,500\text{ m}^3$, a to dle technických podmínek TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací (MD ČR, 2014). Výpočet objemu retenční nádrže byl proveden dle ČSN 75 6261 – Dešťové nádrže:

- regulovaný odtok z nádrže do recipientu: $Q_o = 15\text{ l.s}^{-1}$
- redukováná plocha: $F_r = 5\text{ ha}$
- specifický odtok: $q_o = 3\text{ l.s}^{-1}.\text{ha}^{-1}$
- srážkoměrná stanice Praha – Hostivař dle ČSN 75 9010, periodicita srážky $n = 0,1$
- výpočet objemu retenční nádrže: $V = 0,06 \times (q_c \times F_r - Q_o) \times t_c$
- z tab. B.26. je patrné, že při regulovaném odtoku 15 l.s^{-1} je navrhován objem retenční nádrže $2\,277\text{ m}^3$

Tab. B.26. Výpočet objemu plánované retenční nádrže

Doba trvání srážky: t_c (min)	10	15	20	30	40	60	120	240	360	480
Návrhový úhrn srážky: h (mm)	19,5	23,2	25,3	28,1	30,2	33,1	37,9	45,7	52	52,8
Intenzita deště q_c ($\text{l.s}^{-1}.\text{ha}^{-1}$)	325,1	257,8	210,9	156,1	125,9	92,0	52,6	31,7	24,1	18,3
Objem retenční nádrže: V (m^3)	966	1 147	1 247	1 378	1 474	1 601	1 787	2 069	2 277	2 209

V dalších etapách projektu bude předpoklad na využití stávajících retenčních nádrží i návrh nově doplněné retenční nádrže prověřen a případně upraven, mj. s ohledem na předpoklad nárůstu frekvence a intenzity extrémních srážkových jevů ve vzdálenějším výhledu.

B.III.3. Odpady

Výstavba

Nakládání s odpady ze stavební činnosti bude zajišťováno v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. V době výstavby bude vznikat především odpad charakteristický pro stavební činnost (skupina 17, odpad z používání nátěrových hmot,

lepidel, těsnících materiálů (skupina 08), odpadní obaly (skupina 15) a odpady podobné komunálnímu odpadu (skupina 20).

V průběhu stavby budou probíhat demolic stávajících konstrukcí (mosty, protihlukové stěny, případně vozovky). Množství odpadu z demolic není v současné době známo, zemní úpravy nebudou příliš významné, neboť komunikace zůstane ve stávající stopě i výškovém vedení. Bilance množství výkopové zeminy a zeminy v násypech se předpokládá přibližně vyrovnaná a bude upřesněna v dalším stupni přípravy. Materiál z demolic, který nebude využit na místě, bude nabídnut k využití jiným subjektům nebo jako poslední možnost uložen na skládku.

Množství odpadu vzniklé během stavby není v současné době známo a bude upřesněno v dalších stupních přípravy, zejména ve fázi přípravy organizace výstavby. Odpady budou odstraňovány v jejím průběhu až do předání stavby. V průběhu stavby budou odpady skladovány na plochách zařízení staveniště na místech k tomu určených. Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude probíhat v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Zařízení staveniště bude vybaveno potřebným množstvím kontejnerů na odpad podle jeho složení a vlastností odpadu.

Většinu odpadů vznikajících při stavbě komunikace je možné recyklovat. Plochy určené pro zařízení staveniště budou po dokončení stavby vyklizeny, zrekultivovány a předány k plánovanému užívání. Umístění a vybavení zařízení staveniště projedná vybraný zhotovitel stavby se zástupci příslušného orgánu ochrany životního prostředí.

Součástí záměru je výstavba mostních objektů. Druh a množství odpadů z výstavby mostů bude záviset na technologii výstavby mostů a způsobu jejich zakládání a bude upřesněno v dalším stupni přípravy.

Při výstavbě dojde ke kácení vzrostlých dřevin včetně keřů, zároveň budou odstraněny pařezy. Dřevní hmota bude nabídnuta zájemcům o dřevo, větve budou štěpkovány a nabídnuty jako surovinná skladba kompostů či k mulčování.

Druhy stavebního odpadu, který bude vznikat během demoličních a stavebních prací, jsou odhadnuty v následující tabulce.

Tab. B.27. Druhy a kategorie odpadů – odpady vznikající při demoliční a stavební činnosti

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	O
08 04 09	Odpadní lepidla a těsnicí materiály obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N
08 04 10	Jiná odpadní lepidla a těsnicí materiály neuvedené pod číslem 08 04 09	O
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 06	Směsné odpady	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
17 01 01	Beton	O
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi bez obsahu dehtu	O
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 11	Kabely	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kameny	O
17 06 01	Izolační materiál s obsahem azbestu	N
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	N
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	O

Kategorie odpadu: O ostatní odpad
 N nebezpečný odpad

Provoz a údržba

Při provozu budou vznikat odpady zejména při údržbě komunikace (odpad z čištění silnice, zbytky barev a rozpouštědel apod.) a doprovodné zeleně (biologicky rozložitelný materiál). K vzniku odpadů bude docházet také při opravách silnice, případně v důsledku havárie nebo neukázněností řidičů.

Odpadem z provozu silnice je zemina ze seřezávky krajnic a středních dělicích pásů, která může být částečně využívána na utěsnění svahů, popř. uložena na skládku. Dalším druhem odpadu jsou zbytky pneumatik, zbytky PE patníků, materiál z drobných oprav vozovky, sečená tráva, dřeviny odstraněné při úpravách bezprostředního okolí silnice, odpad z vpustí, úniky ropných látek a absorpční prostředky v případě havárií, těla zvířat uhynulých po střetu s vozidly. Zbytky PE patníků a zbytky pneumatik budou shromažďovány v kontejnerovém hospodářství správce komunikace a následně předány oprávněné osobě k využití či odstranění, materiál z oprav vozovky bude recyklován, odpad z vpustí lze deponovat, kompostovat či spalovat. U případných úniků ropných látek se jedná o nebezpečné odpady, u nichž bude zajištěno odstranění osobou oprávněnou nakládat s nebezpečným odpadem. Na odstraňování těl uhynulých zvířat se zákon o odpadech nevztahuje, v tomto případě se bude postupovat podle zákona č. 302/2017 Sb., o veterinární péči.

Výčet předpokládaných druhů odpadů, které vzniknou při provozu komunikace, je uveden v následující tabulce. Průměrné množství odpadů je uvedeno z provozu 1 km silnice za 1 rok.

Tab. B.28. Druhy a kategorie odpadů – odpady vznikající při provozu dálnice

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Množství (kg/km/rok)
03 01 05	Piliny čisté	O	1
17 02 03	PE	O	1
17 02 03	Směs plastů	O	1
15 02 02	Piliny znečištěné	N	0,5
15 02 02	Vapex	N	10
13 05 02	Kaly z odlučovačů	N	250
15 01 06	Obaly - směs	O	0,5
15 02 02	Hadry, fibroil	N	2
16 01 03	Pneumatiky	O	5
16 06 01	Baterie	N	5
17 09 03	Stavební suť	N	110
17 04 05	Železný šrot	O	10
17 04 10	Odpad kabelů	N	1
17 05 04	Zemina	O	50
20 03 03	Odpad z vpustí	O	10
20 01 21	Výbojky a zářivky	N	2
20 01 27	Odpad z nátěrových hmot	N	2
20 03 01	Komunální odpad	O	50

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu	Množství (kg/km/rok)
20 03 03	Uliční smetky	O	50
20 02 01	Odpad z údržby zeleně	O	50
20 03 04	Kal ze septiků a žump	O	25

Kategorie odpadu: O ostatní odpad
N nebezpečný odpad

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

B.III.4.1. Hluk

Výstavba

V období demolice mostních objektů, realizace rozšíření dálnice D0 o jeden jízdní pruh pro každý směr jízdy a úpravy mimoúrovňových křižovatek budou dočasným zdrojem hluku stavební stroje a pojezdy nákladní dopravy po veřejných komunikacích. Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako významné činnosti označit zemní práce, výstavbu mostů a pokládku vozovky. Stavební stroje, které mohou být využívány během posuzovaných etap stavebních prací a jejich hlukové parametry, jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. B.29. Parametry předpokládaných stavebních strojů

Stroj	Hladina ak. výkonu L_{WA} (dB)	Stroj	Hladina ak. výkonu L_{WA} (dB)
Autodomíchávač	105	Grejdr	100
Autojeřáb	105	Kolový nakladač	105
Buldozer	108	Hutnicí stroje	107
Čerpadlo na beton	105	Pilotovací souprava	107
Fréza	106	Válec	108
Finišer	110		

Provoz

V období provozu je silniční doprava významným zdrojem hluku, který způsobují motorová vozidla pohybující se na komunikaci. Komunikace působí jako liniový zdroj hluku. Úroveň hladiny hluku emitované automobilem je závislá zejména na rychlosti vozidla – zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku motor, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk ze styku pneumatika–vozovka a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk.

Mezi další faktory, které ovlivňují hluk z automobilové dopravy, patří zejména stáří vozidel, jejich technický stav a způsob jízdy. Díky technickému vývoji se na komunikacích pohybuje stále větší podíl automobilů s příznivějšími hlukovými charakteristikami. Výslednou hladinu hlukové zátěže ovlivňují následující faktory:

- projíždějící motorová vozidla (intenzita a skladba vozového parku, jejich kategorie, technický stav a rychlost jízdy atd.)
- technické parametry komunikace (šířkové uspořádání, podélný sklon, vedení v násypu či zářezu)
- okolí komunikace (pohltivý nebo odrazivý terén, vzdálenost zástavby, vliv odrazů zvukových vln)
- technická opatření (protihlukové bariéry, valy apod.)

B.III.4.2. Záření

Posuzovaná dálnice nebude zdrojem elektromagnetického záření.

B.III.4.3. Světelné znečištění

Veřejné osvětlení stávající trasy a křižovatek dálnice D0 bylo realizováno na 2 + 2 jízdní pruhy. Jednotlivé stožáry jsou umístěny ve středním dělicím pásu a po obou vnějších stranách jízdních pásů. Při rozšíření vozovky bude stávající osvětlení odstraněno a zřízeno nové pro osvětlení zkapacitněné dálnice na 3 + 3 jízdní pruhy. Rozsah osvětlení zůstane zachován. Lze tedy předpokládat, že vlivem zkapacitnění stávající dálnice D0 nedojde ke zvýšení světelného znečištění na území okolních obcí.

B.III.5. Doplnující údaje

Intenzity dopravy

Dálnice D0 stavba 515 je v současnosti jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu, po dokončení a zprovoznění staveb 512, 513 a 514 v jihozápadní části dálnice D0 v roce 2010 došlo v hodnoceném úseku k nárůstu intenzit dopravy v řádu desítek procent. V roce 2013 společnost AF-CITYPLAN s. r. o. zpracovala studii „R1 SOKP 510 a 512 až 517 – vývoj a prognóza dopravních intenzit zprovozněných úseků“. Předmětem studie bylo zhodnocení vývoje intenzit dopravy na dálnici D0, kapacitní posouzení mimoúrovňových křižovatek a mezikřižovatkových úseků, vyhodnocení dopravní nehodovosti, identifikace hlavních příčin nespolehlivosti provozu a návrh opatření k řešení rizik provozu. Z této studie byly převzaty údaje pro

posuzovaný úsek dálnice D0 stavba 515, které byly dále doplněny o aktuální dostupné údaje a jsou uvedeny v následujícím přehledu.

Údaje o dopravním zatížení byly převzaty z Celostátního sčítání dopravy 2000 – 2016 (CSD 2000 – 2016), které provádí Ředitelství silnic a dálnic ČR. Intenzity dopravy pro jednotlivé úseky dálnice D0 stavba 515 jsou uvedeny v následující tabulce, a to v členění na celkem (všechna vozidla, odpovídá údajům SV dle CSD) a NA (nákladní automobily, odpovídá údajům TV dle CSD).

Tab. B.30. Vývoj intenzit dopravy na dálnici D0 stavba 515 dle Celostátního sčítání dopravy 2000 – 2016 (voz / 24 h)

Č. úseku*	Profil	CSD 2000		CSD 2005 [†]		CSD 2010		CSD 2016	
		Celkem	NA	Celkem	NA	Celkem	NA	Celkem	NA
1-7230	K Barrandovu – Ořešská	36 338	11 529	47 800	–	66 975	14 370	70 809	16 559
1-7236	Ořešská – Poncarova	–	–	57 000	–	63 182	14 263	73 000	17 277
1-7200	Poncarova - Chrášťany	35 335	10 049	–	–	60 369	14 225	75 092	17 983

*) číslo úseku dálnice D0 stavba 515 dle Celostátního sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic ČR

†) údaje poskytnuté ŘSD ČR; v roce 2005 neprobíhalo sčítání dopravy na dálnici D0

Z denních a týdenních variací (viz příloha 12), zpracovaných v rámci studie (AF-CITYPLAN s. r. o., 2013) pak vyplývá, že:

- špičková intenzita dopravy činí u osobních vozidel v ranní špičce (cca 8 hod) 7,9 – 8,1 % celodenních intenzit, v odpolední špičce (cca 17 hod) pak 7,6 – 8 %. U nákladních automobilů se špička významně neprojevuje, nejvyšší intenzita (6 – 6,8 % denních intenzit) je dosahována kolem 11 hod
- intenzity dopravy jsou nejvyšší v pátek (110 – 114 % průměrných intenzit) a nejnižší v neděli (70 – 71 %)

Další údaje o dopravním zatížení byly převzaty ze sčítání automobilové dopravy 2007 – 2018, které provádí Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Následující tabulky uvádějí celkové intenzity dopravy (počet vozidel za 24 hodin) pro jednotlivé úseky dálnice D0 stavba 515.

Tab. B.31. Vývoj intenzit dopravy na dálnici D0 stavba 515 dle sčítání dopravy TSK Praha 2007 – 2014 (voz / 24 h)

Č. uzlů*	Profil	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
5101 – 5064	K Barrandovu – Ořešská	53 200	54 200	54 300	79 300	77 300	83 800	85 200	86 700
5064 – 5076	Ořešská – Chrášťany	52 300	52 300	56 800	78 700	76 200	82 800	85 800	87 500
5076 – 5092	Chrášťany – Dálnice D5	49 400	48 300	51 800	74 100	71 900	75 200	78 200	80 300

*) čísla uzlů dálnice D0 stavba 515 dle sčítání automobilové dopravy Technické správy komunikací hl. m. Prahy

Tab. B.32. Vývoj intenzit dopravy na dálnici D0 stavba 515 dle sčítání dopravy TSK Praha 2015 – 2018 (voz / 24 h)

Č. uzlů*	Profil	2015	2016	2017	2018
5101 – 5064	K Barrandovu – Ořešská	91 700	94 600	96 900	95 400
5064 – 5976	Ořešská – Poncarova	91 600	95 100	97 800	96 500
5976 – 5076	Poncarova – Rozvadovská spojka	90 700	90 200	92 500	89 600
5076 – 5092	Chrášťany – Dálnice D5	83 800	81 400	83 600	78 100

*) čísla uzlů dálnice D0 stavba 515 dle sčítání automobilové dopravy Technické správy komunikací hl. m. Prahy

Z porovnání dat dle Celostátního sčítání dopravy (ŘSD ČR) a dle sčítání dopravy TSK Praha vyplývá, že počet vozidel, zaznamenaný TSK Praha, je proti celostátnímu sčítání vyšší, což je dáno odlišným metodickým postupem při provádění sčítání vozidel a následně rozdílným způsobem stanovení ročního průměru denních intenzit dopravy. Ve vztahu k dokumentaci EIA je významné, že závěry o nezbytnosti zkapacitnění dálnice D0 na základě vztahu intenzity dopravy a kapacity komunikace byly učiněny na základě dat ŘSD ČR (tzn. nižších hodnot), naopak pro hodnocení dopadů provozu na dálnici D0 na životní prostředí a obyvatele byla použita data TSK Praha (vyšší hodnoty). V obou případech tak byl zvolen postup „na straně bezpečnosti“, tj. tak, aby nedošlo ani k nadhodnocení potřebnosti záměru, ani k podhodnocení jeho dopadů.

Vzhledem k tomu, že nárůst intenzit dopravy na dálnici D0 ovlivňuje plynulost a bezpečnost dopravy, bylo v rámci studie (AF-CITYPLAN s. r. o., 2013) zpracováno kapacitní posouzení mimoúrovňových křižovatek a mezikřižovatek úseků. Dle ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic je pro dálnice požadován stupeň kvality dopravy C. Z provedeného vyhodnocení vyplynulo, že celý úsek posuzované dálnice D0 stavba 515 dosahuje stupně kvality dopravy E – kritický stav.

S ohledem na nárůst dopravy, nevyhovující stupeň kvality dopravy a vysoký výskyt dopravních nehod je dle závěru studie (AF-CITYPLAN s. r. o., 2013) pro

dosažení vyhovujícího stavu nutné zkapacitnění dálnice D0 stavby 515 na šestipruhové uspořádání.

Nehodovost

Údaje o dopravní nehodovosti byly převzaty z aplikace „Statistické zobrazení nehodovosti v silničním provozu ve vybraném správním území v mapě“, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. na základě údajů Ředitelství služby dopravní policie ČR. Následující tabulka uvádí počet dopravních nehod na dálnici D0 stavba 515 za období 2011 – 2013, kdy již byla zprovozněna jihozápadní část dálnice D0 (stavby 512, 513 a 514) a dále pak počet dopravních nehod za poslední sledované období 2016 – 2018. V porovnání s ostatními úseky dálnice D0 je nejvíce dopravních nehod zaznamenáno na posuzovaném úseku D0 515.

Tab. B.33. Počet nehod na dálnici D0 stavba 515 dle aplikace CDV

Sledované období	2011 – 2013	2016 – 2018
Počet nehod celkem	595	807
Počet usmrcených osob	0	1
Počet těžce zraněných osob	4	7
Počet lehce zraněných osob	78	75

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.I.1. Struktura a ráz krajiny

Posuzované území lze hodnotit jako jednu oblast krajinného rázu. Oblast představuje západní část Říčanské plošiny a jižní část Kladenské tabule. Zahrnuje území na jihozápadě Prahy a přilehlou část Středočeského kraje, tj. okolí obcí Ořech, Zbuzany, Jinočany a Chrástřany. Posuzovaný úsek komunikace prochází víceméně středem této oblastí krajinného rázu. Ta na východě přechází jednak do čistě urbánní krajiny panelových sídlišť a nebo sídel bývalých obcí a jednak do krajiny výrazných krajinných fenoménů, jako je např. Prokopské nebo Radotínské údolí. Na západě krajina přechází v přírodnější charakter Berounska a Kokořínska. Oblast krajinného rázu má z geomorfologického hlediska jednotný charakter. Oblast se jeví jako otevřená, mírně zvlněná, zemědělská krajina s občasnými pohledovými překážkami v podobě rozptýlené zeleně, zástavby nebo lokálních vyvýšenin.

Územně analytické podklady hl. m. Prahy vymezují východně od silničního okruhu kolem Prahy leso-zemědělskou krajinu doplněnou o zástavbu vesnické struktury. Jižně od dálnice D0 východně od obce Ořech je pak vymezena zemědělská krajina v rovině.

V územně analytických podkladech Středočeského kraje je širší okolí dálnice D0 hodnoceno jako krajina kulturní s průměrnou krajinářskou hodnotou (B_0). Území spadá do oblasti krajinného rázu Kladensko vymezené v rozsáhlém území západně a severozápadně od Prahy. V dotčené oblasti krajinného rázu nejsou vymezena žádná místa krajinného rázu. Okolí hodnocené komunikace není vymezeno jako krajina s estetickými hodnotami, harmonickým měřítkem nebo místo s historickými stopami vývoje krajiny.

Hlavní znaky krajinného rázu

Charakteristika: Oblast je vymezena v prostoru plošiny v jihozápadní části Prahy. Jedná se převážně o mírně zvlněnou krajinu, nadmořská výška terénu se pohybuje mezi 330 a 390 m n. m., bez výraznějších vyvýšenin nebo vrcholů. Oblast je využívána převážně jako zemědělská půda s minimem lesů, mimolesní zeleně nebo vodních toků. V oblasti není výrazné centrum osídlení, jedná se o okraj Prahy, venkovskou krajinu

s menšími obcemi historicky návesního typu, které se rozrůstají v satelitní městečka. Významnou antropogenní stavbou je liniový prvek – současná dálnice D0.

Znaky krajinného rázu:

dominantní: plošina mírně zvlněná, zemědělská půda ve velkých celcích, bez větších lesní celků, malé obce

hlavní: zeleň ve formě stromořadí a remízků; liniová zeleň podél silnic a cest, linie dálnice

doprovodné: ostatní kulturní liniové prvky (železnice, elektrické vedení), vodní toky, průmyslové plochy

Hodnocení pomocí indikátorů má za cíl objektivizovat celkový a subjektivní pohled na krajinný ráz hodnocením jednotlivých charakteristik a ukazatelů. Každý z ukazatelů představuje kladnou hodnotu, čím vyšší je počet získaných bodů, tím vyšší je hodnota a zachovalost krajinného rázu. Podrobné hodnocení je provedeno v příloze 10. Z hodnocení vyplývá, že dotčená krajina představuje krajinu bez výrazných pozitivních nebo negativních prvků. V krajině existují pozitivní prvky pouze v omezeném množství, jedná se o nevýraznou krajinu okraje velkoměsta s výraznými liniemi komunikací.

Ve smyslu třídění základní typologie krajiny lze celou zájmovou oblast zařadit do krajiny typu A, tj. krajina intermediální, která je charakterizovaná vyrovnaným vztahem mezi přírodou a člověkem. Krajinu v okolí záměru je možné hodnotit jako základní typ A₀, tj. podtyp bez výrazných negativních prvků, avšak s absencí zvýšených dochovaných hodnot.

Na podkladě výše uvedeného hodnocení je možné zařadit oblast krajinného rázu do kategorie základní ochrany krajinného rázu. Dálnice D0 prochází územím bez významných hodnot krajinného rázu vyžadujících zvýšenou ochranu.

C.I.2. Geomorfologické poměry

Z hlediska geomorfologického členění náleží zájmové území do provincie Česká vysočina, Poberounské subprovincie, Brdské oblasti a je součástí celku Pražská plošina, podcelku Říčanská plošina a okrsku Třebotovská plošina. Území je do značné míry ovlivněno lidskou činností. Po morfologické stránce představuje dotčené území peneplén, jedná se o parovinu, lokálně zvlněnou nevýraznými elevacemi. Výškové rozdíly byly nepatrné již v době předkřídové a křídová pokrývka tento krajinný rys jen dotvrdila. Výrazná morfologická členitost ordoviku, tak nápadná v jiných oblastech se silnější erozí, se zde uplatňuje nepatrně, a i tak odolná souvrství jako drabovské

křemence tvoří jen nízká nenápadná návrší. Místy je přirozený reliéf terénu výrazně poznamenán antropogenní činností (těžebny, násypy). Nadmořská výška v zájmovém území se pohybuje v rozmezí cca 330 – 390 m n. m.

C.I.3. Flóra, zvláště chráněné druhy rostlin

Pro lokalitu záměru byl zpracován biologický průzkum, který je uveden v příloze 7. Botanický průzkum probíhal od května 2018 do srpna 2019. Z hlediska rostlinných druhů výsledky průzkumu odpovídají charakteru zájmového území. Jedná se o zcela přeměněná stanoviště na dálničních náspech a zářezích, na zpevněných plochách nebo v intenzivně zemědělsky využívané krajině. Záměr nezasahuje do ploch přírodovědně cenných ani do cenných stanovišť se specifickými podmínkami. V rámci botanického průzkumu bylo zaznamenáno 201 taxonů cévnatých rostlin (viz příloha 7). Celé zájmové území je druhově chudší, hojně se vyskytují druhy ruderalní.

Nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh rostliny dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. Byl zjištěn 1 druh rostliny, který je zařazen na Červený seznam ohrožených druhů ČR. Jedná se o polní plevel hlaváček letní (*Adonis aestivalis*) (NT – téměř ohrožený), který byl nalezen v dotčeném území na náspu na severní straně stávající dálnice D0 u zahrádkářské kolonie jižně od městské části Praha – Řeporyje. V širším okolí posuzovaného záměru se uvedený druh vyskytuje celkem běžně.

Dále byl v trase posuzovaného úseku dálnice D0 proveden dendrologický průzkum (viz příloha 6). Některé úseky stávající dálnice jsou prakticky bez výraznějšího vegetačního doprovodu, okolí dálnice je porostlé pouze travou s drobnými izolovanými keři. V některých úsecích jsou naopak svahy zářezů nebo násypů porostlé zapojenými skupinami keřů a stromů, mezi kterými je možné nalézt i stromy s obvodem kmene přesahujícím 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí. Většinu dřevin podél stávající dálnice je možné charakterizovat jako původní výsadby, které jsou již zarostlé náletovými dřevinami. Druhově se jedná o běžné dřeviny jako jsou jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), javor klen (*Acer psaeudoplatanus*), javor mléč (*Acer platanoides*), bříza (*Betula pendula*), dub (*Quercus* sp.), jabloň (*Malus domestica*), lípa (*Tilia cordata*), líska (*Corylus avellana*), růže šípková (*Rosa canina*), slivoň myrobalán (*Prunus cerasifera*), topol osika (*Populus tremula*), trnka obecná (*Prunus spinosa*), trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), vrba bílá (*Salix alba*), borovice černá (*Pinus nigra*), borovice lesní (*Pinus silvestris*) a hloh (*Crataegus* sp.).

Záměr zasáhne pozemky, které jsou součástí celoměstského systému zeleně (CSZ), vymezeného v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Přes některé pozemky CSZ prochází již stávající dálnice D0 515, hranice dalších pozemků

zařazených do CSZ vede podél stávající dálnice D0 515. Jedná se o pozemky v následujících úsecích:

- km 16,7 – 17,1
- km 17,8 – 18,4
- km 18,5 – 19,2
- km 20,0 – 20,7
- km 21,2 – 21,4
- km 21,6 – 22,5

C.I.4. Fauna, zvláště chráněné druhy živočichů

Pro lokalitu záměru byl zpracován biologický průzkum, který je uveden v příloze 7. Terénní průzkumy probíhaly od května 2018 do srpna 2019. Vzhledem k liniovému charakteru záměru, byla pro účely průzkumu zájmová plocha rozdělena na 7 dílčích úseků – A, B, C, D1, D2, E, F (viz výkres 3), které jsou ohraničeny jednotlivými dálničními sjezdy a křížením s místními komunikacemi, včetně dvou úseků vymezených křížením s železniční tratí. Podrobný popis dílčích úseků vč. fotodokumentace je součástí biologického průzkumu.

Výsledky zoologického průzkumu pro dílčí úseky jsou shrnuty v následujícím přehledu. Jmenovitě jsou uvedeny pouze druhy zvláště chráněných živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. a druhy zařazené na Červený seznam ohrožených druhů ČR, které byly v rámci zoologického průzkumu zjištěny. Ostatní druhy živočichů zaznamenané v zájmovém území jsou uvedeny v biologickém průzkumu (viz příloha 7).

Bezobratlí

V rámci entomologického průzkumu bylo zaznamenáno 63 druhů brouků, 8 druhů blanokřídlých a 10 druhů motýlů (viz příloha 7). Zjištěné zvláště chráněné druhy bezobratlých a druhy zařazené na Červený seznam jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.1. Zjištěné zvláště chráněné druhy a druhy zařazené na Červený seznam – bezobratlí

Český název	Vědecký název	Vyhláška 395/1992 Sb. ¹⁾	Červený seznam ²⁾	Výskyt	
				Dílčí úsek	Početnost
Brouci					
krasec	<i>Coraebus elatus</i>	–	VU	A	lokálně hojně
prskavec menší	<i>Brachinus explodens</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E, F	ojediněle až velmi hojně
prskavec větší	<i>Brachinus crepitans</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E, F	ojediněle až velmi hojně
stehenáč	<i>Oedemera croceicollis</i>	–	VU	D2	lokálně hojně
zlatohlávek tmavý	<i>Oxythyrea funesta</i>	O	–	A, B, C, D2, E	ojediněle až hojně
Blanokřídli					
čmelák zemní	<i>Bombus terrestris</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E, F	ojediněle až hojně
mravenec stepní	<i>Formica cunicularia</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E, F	ojediněle až hojně
mravenec luční	<i>Formica pratensis</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E	ojediněle až velmi hojně
mravenec trávníkový	<i>Formica rufibarbis</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E	ojediněle až velmi hojně
Motýli					
soumračník podobný (bělopásný)	<i>Pyrgus armoricanus</i>	–	EN	D2	jednotlivě

1) O – ohrožený

2) EN – ohrožený, VU – zranitelný

Obratlovci

Obojživelníci a plazi

V rámci vertebratologického průzkumu byly zaznamenány 3 druhy obojživelníků a 3 druhy plazů, zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP a zároveň uvedených v Červeném seznamu. Zjištěné zvláště chráněné druhy obojživelníků a plazů a druhy zařazené na Červený seznam jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.2. Zjištěné zvláště chráněné druhy a druhy zařazené na Červený seznam – obojživelníci a plazi

Český název	Vědecký název	Vyhláška 395/1992 Sb. ¹⁾	Červený seznam ²⁾	Výskyt v dílčím úseku
Obojživelníci				
ropucha obecná	<i>Bufo bufo</i>	O	NT	D2, F
skokan štíhlý	<i>Rana dalmatina</i>	SO	NT	F
skokan skřehotavý	<i>Pelophylax ridibundus</i>	KO	NT	D2, F
Plazi				
ještěrka obecná	<i>Lacerta agilis</i>	SO	NT	A, D2, F
slepýš křehký	<i>Anguis fragilis</i>	SO	LC	F
užovka obojková	<i>Natrix natrix</i>	O	LC	F

1) KO – kriticky ohrožený, SO – silně ohrožený, O – ohrožený

2) NT – téměř ohrožený, LC – málo dotčený

Ptáci

V rámci vertebratologického průzkumu bylo zaznamenáno 60 druhů ptáků (viz příloha 7). Zjištěné zvláště chráněné druhy ptáků a druhy zařazené na Červený seznam jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.3. Zjištěné zvláště chráněné druhy a druhy zařazené na Červený seznam – ptáci

Český název	Vědecký název	Vyhláška 395/1992 Sb. ¹⁾	Červený seznam ²⁾	Výskyt v dílčím úseku
čejka chocholátá	<i>Vanellus vanellus</i>	–	VU	E
havran polní	<i>Corvus frugilegus</i>	–	VU	E
jiříčka obecná	<i>Delichon urbica</i>	–	NT	A, B, C, D1, D2, E, F
koroptev polní	<i>Perdix perdix</i>	O	NT	B, C, D2, E, F
krahujec obecný	<i>Accipiter nisus</i>	SO	VU	A, D2
krkavec velký	<i>Corvus corax</i>	O	VU	B, E, F
moták pochop	<i>Circus aeruginosus</i>	O	VU	E, F
racek chechtavý	<i>Larus ridibundus</i>	–	VU	D2, F
rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	O	–	A, B, C, D1, D2, E, F
slavík obecný	<i>Luscinia megarhynchos</i>	O	LC	A, D1, D2
strnad luční	<i>Miliaria calandra</i>	KO	VU	A, F
řuhýk obecný	<i>Lanius collurio</i>	O	NT	A, C, D1, D2
vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	O	LC	A, B, C, D1, D2, E, F

Český název	Vědecký název	Vyhláška 395/1992 Sb. ¹⁾	Červený seznam ²⁾	Výskyt v dílčím úseku
volavka popelavá	<i>Ardea cinerea</i>	–	NT	D2, F
vrabec domácí	<i>Passer domesticus</i>	–	LC	D1, D2,
vrabec polní	<i>Passer montanus</i>	–	LC	C, D1, D2, F
vrána obecná	<i>Corvus corone</i>	–	NT	A, B, D1, E, F
žluna zelená	<i>Picus viridis</i>	–	LC	C, D1

1) KO – kriticky ohrožený, SO – silně ohrožený, O – ohrožený

2) VU – zranitelný, NT – téměř ohrožený, LC – málo dotčený

Savci

V rámci vertebratologického průzkumu bylo zaznamenáno 16 druhů savců, z nichž je 7 druhů letounů (viz příloha 7). Zjištěné zvláště chráněné druhy savců a druhy zařazené na Červený seznam jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.4. Zjištěné zvláště chráněné druhy a druhy zařazené na Červený seznam – savci

Český název	Vědecký název	Vyhláška 395/1992 Sb. ¹⁾	Červený seznam ²⁾	Výskyt v dílčím úseku
křeček polní	<i>Cricetus cricetus</i>	SO	–	B, E
zajíc polní	<i>Lepus europaeus</i>	–	NT	A, B, C, D1, F
netopýr rezavý	<i>Nyctalus noctula</i>	SO	–	D1, D2, F
netopýr hvízdavý	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	SO	–	D1, F
netopýr nejmenší	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	SO	–	D1, D2, , F
netopýr večerní	<i>Eptesicus serotinus</i>	SO	–	C, D1, D2, E, F
netopýr vodní	<i>Myotis daubentonii</i>	SO	–	F
netopýr vousatý/Brandtův	<i>Myotis mystacinus/brandtii</i>	SO	–	C, D2
netopýr velký	<i>Myotis myotis</i>	KO	–	C

1) KO – kriticky ohrožený, SO – silně ohrožený

2) NT – téměř ohrožený

C.I.5. Zvláště chráněná území přírody

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území (ZCHÚ), která jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V širším okolí posuzované trasy se nacházejí následující ZCHÚ:

- **Chráněná krajinná oblast Český kras**, jejíž hranice se nachází cca 1,0 km jihozápadně od záměru a zahrnuje 2 národní přírodní rezervace, 4 národní přírodní památky, 9 přírodních rezervací a 6 přírodních památek. Chráněná krajinná oblast byla vyhlášena v roce 1972 k ochraně nejcennější části barrandienské pánve. Celková rozloha chráněné krajinné oblasti činí 130 km².
- **Národní přírodní památka Požáry** leží cca 0,5 km severně od záměru a je součástí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí. Předmětem ochrany je zářez cesty k lomu a opuštěný lom, kde je zachycen geologický profil mezinárodního významu. Celková rozloha národní přírodní památky činí 4,31 ha.
- **Národní přírodní památka Dalejský profil** se nachází cca 0,7 km severně od záměru a je součástí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí. Předmětem ochrany jsou svahy na levém břehu Dalejského potoka, klasický geologický profil ordovikem, silurem a spodním devonem s řadou mezinárodně významných geologických odkryvů a nalezišť zkamenělin; významná společenstva vápnomilných a teplomilných skalních stepí s výskytem chráněných a ohrožených druhů. Celková rozloha národní přírodní památky činí 23,66 ha.
- **Přírodní památka Zmrzlík** leží cca 1,0 km jihozápadně od záměru a je součástí přírodního parku Radotínsko – Chuchelský háj. Předmětem ochrany jsou terénní zářezy v pramenné oblasti Kopaninského potoka, geologické profily v kopaninském souvrství siluru, úsek staré zemědělské krajiny s vegetační mosaikou pastvin, zalesněných roklí a mokřadů podél vodotečí. Celková rozloha přírodní památky činí 15,97 ha.

C.I.6. Natura 2000

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 nezasahuje do žádné evropsky významné lokality ani do ptačí oblasti. Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Lochkovský profil, která je vzdálena cca 1 km jižně od záměru a nachází se na levém břehu Radotínského potoka na jihozápadním okraji Prahy. Jedná se o nejrozsáhlejší stepní porosty na území Prahy situované na plochem terénu, významné refugium teplomilného hmyzu. Předmětem ochrany je přástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*).

C.I.7. Památné stromy

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 se nepřiblíží k žádnému památnému stromu. Nejblíže památným stromem je lípa malolistá (*Tilia cordata*) v obci Zbuzany, vzdálená cca 380 m jihozápadně od záměru (viz výkres 3).

C.I.8. Přírodní parky

Záměr se dotkne přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí, jehož hranice vede podél stávající dálnice D0 stavba 515, a to v km 17,8 – 18,0 (viz výkres 3). Přírodní park má rozlohu 653 ha a rozkládá se od Řeporyjí a Nových Butovic až po Zlíchov nedaleko ústí Dalejského potoka do Vltavy. Jedná se o pozoruhodný komplex přírodovědecky cenných ekosystémů především na vápencích. Je zde celá řada zvláště chráněných území, z nichž některá (např. národní přírodní památka Požáry) obsahují velmi cenné geologické profily s bohatými nálezy zkamenělin a mají celosvětový význam.

Dalším přírodním parkem je Radotínsko – Chuchelský háj, který je vzdálený cca 0,5 km jihozápadně od záměru. Přírodní park má rozlohu 1 392 ha a zasahuje do CHKO Český kras a zároveň je z přírodovědeckého hlediska jedno z nejcennějších území hl. m. Prahy. Rozsáhlé území zahrnuje svahy údolí Vltavy a Berounky od Barrandovských skal na severu po Staňkovku na jihu včetně Čertovy strouhy, Přídolí a Radotínského údolí od hranic Prahy nad Rutickým mlýnem k okraji Radotína a přítoku Radotínského potoka od Zadní Kopaniny, Kosoře, Lochkova i Slavičího údolí.

C.I.9. Významné krajinné prvky

Posuzovanou trasou dálnice D0 stavba 515 není dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek (VKP). Nejblíže registrovaným významným krajinným prvkem je VKP Step v Řeporyjích, který leží cca 1,5 km severně od záměru a VKP Horka, který leží cca 1,6 km západně od záměru na území obce Jinočany.

VKP ze zákona představují lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. V blízkosti posuzované trasy záměru se nevyskytují žádná rašeliniště ani přírodní jezera. Posuzovaná trasa záměru zasahuje okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa (v km 18,1 – 18,3 a km 20,1 – 20,2). V km 20,1 – 20,2 se zábor dotýká porostů na těchto pozemcích. Posuzovaná trasa bude dále přetínat několik vodních toků a jejich nivy. Jejich přehled je uveden v následující tabulce.

Tab. C.5. Přehled přechodů dálnice D0 515 přes vodní toky

Staničení (km)	Vodní tok	Plánovaný způsob překonání vodního toku
19,1	Ořešský potok	Prodloužení stávajícího propustku
19,9	Mírešický potok	Prodloužení stávajícího propustku
20,3	Jinočanský potok	Prodloužení stávajícího propustku a rekonstrukce stávajícího mostu

V okolí trasy záměru se nachází jeden rybník, dvě retenční nádrže a jedna vodní plocha v lomu (viz výkres 5), rozšířené zemní těleso dálnice D0 stavba 515 zasahuje až k retenční nádrži na Dalejském potoce. Přehled vodních ploch ve vzdálenosti do 500 m od osy komunikace je uveden v následující tabulce.

Tab. C.6. Přehled rybníků v blízkosti trasy dálnice D0 515

Staničení (km)	Vodní plocha	Vzdálenost od osy komunikace (m)	Rozloha (ha)
17,3	Vodní plocha v lomu Požáry 2	490	1,8
18,5	Retenční nádrž Ořech na Ořešském potoce	400	1,0
20,8	Mírešický rybník	380	1,1
22,5	Retenční nádrž na Dalejském potoce	25	2,0

C.I.10. Územní systém ekologické stability krajiny

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je dle § 3 odst. 1, písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Podle významu jednotlivých prvků se rozlišuje místní / lokální, regionální a nadregionální ÚSES. Základními skladebnými prvky ÚSES dle § 1 vyhlášky č. 395/1992 Sb. jsou biocentrum a biokoridor. Interakční prvek je krajinný segment, který na lokální úrovni zprostředkovává příznivé působení základních skladebných částí ÚSES (biocenter a biokoridorů) na okolní méně stabilní krajinu do větší vzdálenosti. Prvky ÚSES, které zasahuje posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 jsou uvedeny v tab. C.7., další prvky ÚSES v širším okolí dálnice D0 515 jsou uvedeny v tab. C.8. Umístění prvků ÚSES je dále patrné z výkresu 3.

Tab. C.7. Přehled prvků ÚSES, které protíná záměr D0 515

Staničení	Obec	Č. prvku	Název prvku	Popis	Funkčnost prvku
Nadregionální úroveň					
km 17,8 – 18,0 km 20,2 – 20,5 km 22,0 – 22,5	Praha Chrástřany	N4/8 K177	Evropská – Zmrzlík Údolí Vltavy – K56	Nadregionální biokoridor je veden v ekologicky velmi málo stabilním území po jihozápadním okraji Prahy, vegetační kryt je téměř výhradně z polních plodin. NRBK je součástí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí.	nefunkční
Lokální úroveň					
km 17,0	Praha	I6/308	Zabitá rokle	Interakční prvek je tvořen mezi s porostem dřevin a je součástí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí.	nefunkční
km 16,7 – 17,1	Praha	I6/309	Hora I	Interakční prvek je tvořen ornou půdou a porostem dřevin podél stávající dálnice D0 a podél ulice K Austisu.	nefunkční
km 17,8 – 18,0	Praha	L2/218	Závětina	Biocentrum je tvořeno ornou půdou a pásem dřevin podél stávající dálnice D0.	nefunkční
km 18,5 – 18,6	Praha	L2/217	Matouška	Biocentrum je tvořeno ornou půdou a porostem dřevin při stávající dálnici D0.	nefunkční
km 21,3 – 21,4	Praha	L2/197	U Křížku	Biocentrum je tvořeno ornou půdou a porostem dřevin podél ulice Mírešická.	nefunkční
km 21,0 – 22,0	Jinočany	IP	–	Interakční prvek je tvořen ornou půdou a dřevinami podél stávající dálnice D0.	nefunkční

Tab. C.8. Přehled dalších prvků ÚSES v širším okolí dálnice D0 515

Staničení	Obec	Č. prvku	Název prvku	Funkčnost prvku
Regionální úroveň				
km 19,7	Praha	R4/30	Krteň – Novořeporyjská	nefunkční
km 22,6	Praha	R4/32	Třebonice – Bílá Hora	nefunkční
Lokální úroveň				
km 17,0	Praha	I5/308	Zabitá rokle	funkční
km 17,1	Praha	I6/310	Hora II	nefunkční
km 18,1	Ořech	LBK 55	Zmrzlík – hranice okresu	nefunkční
km 18,1	Ořech	IP	–	nefunkční
km 18,3	Praha	L4/243	Prokopské, Dalejské údolí	nefunkční
km 19,1	Ořech	IP	–	nefunkční

Staničení	Obec	Č. prvku	Název prvku	Funkčnost prvku
km 20,0	Praha	I6/302	Pod Zbuzany	nefunkční
km 20,0	Zbuzany	LBC 63	Oupor	funkční
km 20,4	Jinočany	LBC 49	–	nefunkční
km 20,4	Jinočany	LBK 49	U Trati pod cestou – Jinočanský potok	nefunkční
km 20,8	Jinočany	IP	–	nefunkční
km 21,7	Jinočany	LBC 50	Humna	nefunkční
km 21,8	Praha	I6/301	V zájezdě	nefunkční
km 22,1	Jinočany	IP	–	nefunkční
km 22,1	Jinočany	LBK 47	–	nefunkční
km 22,2	Chrást'any	LBK 50	U Trati pod cestou – U Chrást'an	nefunkční

C.I.11. Lesy

Posuzovaná trasa záměru zasahuje okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa (v km 18,1 – 18,3 a km 20,1 – 20,2), jak je patrné z výkresu 4. V km 20,1 – 20,2 se zábor dotýká přímo porostů dřevin na těchto pozemcích.

C.I.12. Ložiska nerostů

Podle registru České geologické služby – Geofondu se v trase řešeného úseku dálnice D0 (a jejím ochranném pásmu) nenachází žádné chráněné ložiskové území nerostných surovin. V širším okolí dálnice D0 se nacházejí ložiska nerostných surovin (viz výkres 5), z nichž některá jsou v současnosti těžena. V oblasti za rozvodnou Řeporyje cca 800 m jihozápadně od záměru se nacházejí ložiska společnosti LB MINERALS, s. r. o. Jedná se o v současnosti těžené ložisko keramických jílu Zadní Kopanina – Zmrzlík a prozatím netěžené ložisko Slivenec, kde se očekávají keramické jíly a písky. Dále se cca 400 m severně od záměru nacházejí vápencové lomy Požáry. Původní lom Požár 1 (Řeporyje 5) včetně tunelu pro malodrážku a souvisejících štol je veden jako staré důlní dílo, těžba byla ukončena ve 30. letech 20. století. V lomu Požár 2 (ložisko Řeporyje) v současnosti probíhá těžba pod vedením společnosti KAMENOLOMY ČR s. r. o.

V trase posuzované dálnice D0 stavba 515 je evidováno poddolované území. Okraj bývalého dobývacího prostoru dolů Nučice se nachází přímo pod tělesem stávající dálnice D0 cca v km 21,0 (viz výkres 5). Těžba železné rudy byla ukončena v první polovině 60. let 20. století. V širším okolí zájmové oblasti nejsou registrována žádná sesuvná území.

C.I.13. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Stávající dálnice D0 stavba 515 je vedena územím s archeologickými nálezy (ÚAN) ve smyslu ustanovení § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Celá trasa dálnice D0 stavba 515 leží v území II. kategorie, tj. území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100 %. Patří sem všechny sídelní útvary, území v těsné blízkosti ÚAN I. kategorie atd. Celé území Prahy je vymezeno jako ÚAN II. kategorie. Dále posuzovaný záměr přímo prochází několik území I. kategorie, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. Umístění archeologických lokalit je patrné z výkresu 6. Přehled archeologických lokalit v řešeném území je uveden v následujících tabulkách.

Tab. C.9. Přehled archeologických lokalit, kterými prochází záměr D0 515

Staničení	Archeologická lokalita	Poř. č. SAS	Katastrální území	Kategorie ÚAN
km 17,6 – 17,7	Řeporyje – Na Fořtu	12-41-05/12	Řeporyje	I
km 18,2 – 18,8	Závětina	12-41-05/3	Řeporyje, Ořech	I
km 19,0	trať Manouška	12-41-05/13	Řeporyje	I
km 19,0 – 19,6	Ořech – intravilán + extravilán	12-41-05/2	Řeporyje, Ořech	I
km 20,3 – 20,9	Zájezd	12-41-05/7	Jinočany	I

Tab. C.10. Přehled archeologických lokalit ve vzdálenosti do 500 m od záměru D0 515

Staničení	Archeologická lokalita	Poř. č. SAS	Katastrální území	Kategorie ÚAN
km 18,9	skládky	12-41-05/1	Ořech	I
km 19,3	Ve Výhledu	12-41-05/19	Řeporyje	I
km 20,0	Zbuzany – intravilán	12-41-05/10	Zbuzany	I
km 21,5	Jinočany – intravilán	12-41-05/8	Jinočany	II
km 23,0	Chrástřany	12-23-25/21	Chrástřany u Prahy	I

C.I.14. Území hustě zalidněná

V koridoru posuzované trasy dálnice D0 stavba 515 se nevyskytují rozsáhlá hustě zalidněná území. Jedná se o území využívané převážně jako zemědělská půda s minimálním zastoupením lesů, mimolesní zeleně nebo vodních toků. V zájmovém území není výrazné centrum osídlení, jedná se o okraj Prahy, venkovskou krajinu s menšími obcemi historicky návesního typu, které se rozrůstají v satelitní města.

C.I.15. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

V současné době jsou území, kde míra zatížení překračuje únosnou míru, zastavěná území městských částí Prahy a obcí v okolí stávající dálnice D0 stavba 515, a to zejména vlivem zvýšené hlukové a imisní zátěže. Zkapacitnění dálnice D0 by mělo přinést snížení tohoto negativního působení a zajistit požadovaný stupeň úrovně kvality dopravy na dálnici.

C.I.16. Staré ekologické zátěže

Místo kontaminace horninového prostředí, povrchových a podzemních vod je dokumentováno ve vzdálenosti cca 900 m od tělesa dálnice D0 v ulici K Betonárně na území městské části Praha – Řeporyje (viz výkres 5). Jedná se o areál bývalého stavebního dvora n. p. Inženýrské a průmyslové stavby, dnes Skanska a. s. Kontaminace je lokalizována v místě bývalé obalovny živičných směsí, která využívala jako teplonosné médium látku Delotherm, obsahující vysoké množství polychlorovaných bifenyly (PCB). Během požáru v listopadu 1984 došlo k úniku Delothermu, který byl hasebními pracemi rozplaven mimo zpevněné povrchy a přes dešťovou kanalizaci unikl do Jinočanského a dále do Dalejského potoka. Kontaminace byla zjištěna na počátku 90. let 20. století, ale tehdy navržená sanační opatření pro zamezení jejího šíření nebyla účinná. Po ukončení provozu obalovny a demolici této části areálu v červenci 2010 byla kontaminovaná zemina odtěžena a na území byla navedena ornice. Dále byly odtěženy dnové sedimenty z Jinočanského potoka v délce 200 m od předpokládaného vyústění dešťové kanalizace. Poslední posudek z roku 2013 konstatuje úspěšnost sanačních prací – koncentrace PCB v podzemní vodě klesla pod limit stanovený legislativou v daném roce. V současné době využívá společnost Skanska a. s. jen menší část areálu, část areálu je zdemolována, pozemky jsou využívány pro zemědělské účely a v některých částech sídlí spediční společnosti.

V okolí dálnice D0 stavba 515 se nacházejí i další místa potenciální kontaminace, která nejsou evidována jako staré ekologické zátěže a jsou uvedena v následujícím přehledu:

- stavebniny v ulici K Austisu na území městské části Praha – Slivenec
- autoservis, který se nachází v těsné blízkosti Ořešského potoka v komerční zóně u dálnice D0 na území obce Ořech
- čističky odpadních vod Ořech a Jinočany, z nichž případné úniky představují riziko pro vodní prostředí
- autoservis a čerpací stanice pohonných hmot v ulici Ořešská na území městské části Praha – Řeporyje
- autoservis v ulici Pražská na území obce Jinočany

- areál stavebnin a autoservis v ulici Mirešická na území městské části Praha 13
- skládka odpadu v bývalém sadu v ulici Mirešická, ve vzdálenosti cca 500 m od stavebnin
- autovraky v ulici Drahelčická na území městské části Praha 13
- průmyslový areál se stavebninami, betonárnou, strojírnami a výrobnou krmiv pro zvířata, který se nachází v ulici K Brůdce v Chrášťaněch
- prodejna nátěrových hmot v ulici V Chaloupkách na území obce Chrášťany

C.II. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, RESP. KRAJINY V DOTČENÉM ÚZEMÍ A POPIS JEHO SLOŽEK NEBO CHARAKTERISTIK, KTERÉ MOHOU BÝT ZÁMĚREM OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA OVZDUŠÍ, VODY, PŮDY, PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ, BIOLOGICKÉ ROZMANITOSTI, KLIMATU, OBYVATELSTVA A VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ, HMOTNÉHO MAJETKU A KULTURNÍHO DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

C.II.1. Ovzduší

Současný stav kvality ovzduší v širším okolí plánovaného záměru je možné vyhodnotit na základě údajů ze stanic imisního monitoringu. Pro vyhodnocení dodržení imisních limitů v území bylo v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší provedeno vyhodnocení imisní zátěže na základě pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ.

Pro vyhodnocení kvality ovzduší byly použity údaje z následujících nejbližších stanic imisního monitoringu:

- stanice Praha 5 – Stodůlky se nachází cca 2,5 km severovýchodně od záměru. Jedná se o pozadřovou městskou stanici v obytné zóně.
- stanice Praha 5 – Řeporyje se nachází cca 700 m severovýchodně od záměru. Jedná se o pozadřovou předměstskou stanici v obytné zemědělské zóně.

Tab. C.11. Koncentrace znečišťujících látek na stanicích v okolí dálnice D0 stavba 515

Kód			Praha 5 – Stodůlky				
Název			ASTO				
Provozovatel			ČHMÚ				
Rok měření			2014	2015	2016	2017	2018
Látka	Doba průměrování	Imisní limit	μg.m ⁻³				
PM ₁₀	24 hod (36 nejv. h.)*	50	46,8	37,0	34,1	36,8	41,7
	1 rok	40	26,2	21,6	20,4	21,1	23,7
PM _{2,5}	1 rok	25	16,9	15,3	16,5	16,7	18,0

*) V případě PM₁₀ je legislativou tolerováno nejvýše 35 překročení denního limitu. Pro vyhodnocení se proto uvádí 36. nejvyšší hodnota.

Kód			Praha 5 – Řeporyje				
Název			ARER				
Provozovatel			Zdravotní ústav Ústí n/L				
Rok			2014	2015	2016	2017	2018
Látka	Doba průměrování	Imisní limit	ng.m ⁻³				
As	1 rok	6	5,1	3,5	4,4	–	–
Cd	1 rok	5	0,3	0,1	0,2	–	–
Ni	1 rok	20	0,6	0,6	0,8	–	–
Pb	1 rok	500	9,8	7,3	9,1	–	–

Na základě zjištěných koncentrací lze charakterizovat kvalitu ovzduší v okolí záměru následovně:

- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ se na stanici Praha 5 – Stodůlky pohybovaly v rozmezí 51 – 66 % imisního limitu. V případě denních koncentrací se hodnoty pohybovaly v rozmezí 68 – 94 % imisního limitu.
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM_{2,5} se na stanici Praha 5 – Stodůlky pohybovaly v rozmezí 61 – 72 % imisního limitu.
- koncentrace těžkých kovů se pohybují výrazně pod úrovní limitů, jejich překračování je možné prakticky s jistotou vyloučit.

Při interpretaci měřených hodnot je třeba přihlížet k typu jednotlivých stanic a k jejich umístění. Stanice Praha 5 – Stodůlky a Praha 5 – Řeporyje jsou klasifikovány jako pozad'ové lokality. Lze předpokládat, že v hodnoceném území (okolí významně dopravně zatížené dálnice) budou hodnoty imisní zátěže vyšší než v okolí komunikací nižších tříd, u kterých se nacházejí stanice. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a 24hodinových koncentrací částic PM₁₀ nelze, vzhledem k hodnotám pozad'ových koncentrací, zcela vyloučit riziko překračování imisního limitu v bezprostředním okolí dálnice. V případě koncentrací kovů není automobilová doprava významným zdrojem znečišťování ovzduší a koncentrace se pohybují výrazně pod hranicí limitů, lze tedy předpokládat, že i v okolí posuzované dálnice budou imisní limity splněny.

Přímo v zájmové lokalitě je možné vyhodnotit kvalitu ovzduší na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2014 do roku 2018) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Tato data jsou uváděna pro čtverce 1×1 km. Trasa hodnocené dálnice prochází 11 čtverci. Následující tabulka přibližuje průměrné hodnoty imisní zátěže v trase hodnoceného záměru a jejich porovnání s hodnotami imisních limitů.

Tab. C.12. Průměrné hodnoty koncentrací za období 2014 – 2018

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	16,9 – 21,8	40	42,3 – 54,5
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	11,0 – 12,1	125	8,8 – 9,7
Částice PM ₁₀	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	24,1 – 24,8	40	60,3 – 62,0
Částice PM ₁₀	36. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	41,2 – 43,3	50	82,4 – 86,6
Částice PM _{2,5}	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	17,3 – 18,1	25	69,2 – 72,4
Benzen	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	1,0 – 1,2	5	20,0 – 24,0
Benzo[a]pyren	roční průměr	ng.m^{-3}	0,9 – 1,7	1	90 – 170
Arsen	roční průměr	ng.m^{-3}	1,6 – 3,5	6	26,7 – 58,3
Kadmium	roční průměr	ng.m^{-3}	0,2 – 0,3	5	4,0 – 6,0
Olovo	roční průměr	ng.m^{-3}	5,9 – 7,4	500	1,2 – 1,5
Nikl	roční průměr	ng.m^{-3}	0,6 – 0,7	20	3,0 – 3,5

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty překračující daný imisní limit.

Z tabulky je patrné, že v pětiletém průměru jsou v území, jímž je vedena posuzovaná dálnice, splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Na většině zájmového území je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.), imisní limit je překročen nejvýše o 70 %.

C.II.2. Povrchové a podzemní vody

C.II.2.1. Podzemní vody

Z hlediska hydrogeologické rajonizace lze zájmovou oblast rozdělit na dvě části, jejichž hranice vede v blízkosti obce Zbuzany. Jižní část zájmové oblasti (úsek dálnice D0 v km 15,5 – 19,9) patří do rajónu 6240 Svrchní silur a devon Barrandienu, severní část (úsek dálnice D0 v km 19,9 – 22,5) přísluší rajónu 6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy.

Mělký oběh podzemní vody je soustředěn na propustnější zeminy kvartérního pokryvu a na zóny přípovrchového zvětrání předkvartérních hornin. K dotaci zvodně dochází plošnou infiltrací. Odvodňování probíhá převážně prostřednictvím skrytých výronů do aluvií místních vodotečí. Hlubší oběh podzemní vody je soustředěn na rozsáhlejší tektonické poruchy a puklinové systémy dlouhého průběhu za předpokladu, že pukliny nejsou výrazně sevřené nebo vyplněné jílem. V případě vápencových poloh může docházet k výskytu krasových jevů.

Posuzovaná dálnice D0 stavba 515 se nachází uvnitř dvou útvarů podzemních vod, jejichž popis a hodnocení jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.13. Vodní útvary podzemních vod v zájmovém území

ID útvaru	62400
Název útvaru	Svrchní silur a devon Barrandienu
Litologie	Vápence
Geologická jednotka	Horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika
Plocha (km ²)	258,7
Dílčí povodí	Berounka
Kvantitativní stav	Vyhovující
Chemický stav	Nevyhovující
Celkový stav	Nevyhovující

ID útvaru	62500
Název útvaru	Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy
Litologie	Břidlice a droby
Geologická jednotka	Horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika
Plocha (km ²)	1181,5
Dílčí povodí	Dolní Vltava
Kvantitativní stav	Částečně nevyhovující
Chemický stav	Nevyhovující
Celkový stav	Nevyhovující

Z vodních zdrojů dominují v zájmovém území kopané nebo vrtané studny. Jejich vydatnost kolísá v souladu s rozptylem filtračních parametrů prostředí. Obecně slouží k individuálnímu zásobování, převážně pouze k zálivce. V rámci průmyslových a zemědělských areálů byly provedeny hlubší studny nebo vrty. V blízkosti posuzované trasy dálnice D0 stavba 515 bylo vytipováno 7 objektů podzemních vod (obecních studní a hydrogeologických monitorovacích vrtů), ve kterých byla změřena úroveň hladiny podzemní vody (viz příloha 11). Hloubka HPV se pohybuje v rozsahu 1 – 7 m pod terénem. Zaznamenané zdroje podzemních vod (viz výkres 5) jsou uvedeny v následujícím přehledu:

- studna se nachází v blízkosti dálnice D0 stavba 515 u západního okraje zahrádkářské kolonie na území městské části Praha – Řeporyje. Studna je zakryta zkorodovaným ocelovým zhlavím a opatřena zámkem.
- studna na obecním hřbitově v ulici Slivenecká na území obce Ořech je zakryta dvěma betonovými deskami a opatřena dvěma ručními pumpami

- obecní studna v místě křížení ulic Karlštejská a V Chaloupkách na území obce Ořech je zakryta dvěma betonovými deskami, opatřena ruční pumpou, její okolí je upraveno lomovým kamenem
- obecní studna v ulici Zbuzanská (v blízkosti křižovatky s ul. Karlštejská) na území obce Ořech je zakryta dvěma betonovými deskami a opatřena ruční pumpou
- pozorovací hydrovrt v poli (v blízkosti autobusové zastávky) podél ulice Zbuzanská na území obce Ořech je opatřen ocelovým zhlavím se zámkem
- obecní studna v místě křížení ulic Jinočanská a U Kovárny na území obce Zbuzany je zakryta dvěma betonovými deskami a opatřena ruční pumpou
- obecní studna v parčíku mezi ulicemi Plzeňská a V Chaloupkách na území obce Chrášťany je zakryta dvěma betonovými deskami a opatřena ruční pumpou

V rámci terénního průzkumu byly zjištěny i další jímací objekty, které ale nebyly v době pochůzky přístupné. Jedná se o studny v zahrádkářské kolonii na území městské části Praha – Řeporyje, případně o studny u rodinných domů ve větší vzdálenosti od posuzované dálnice D0.

Posuzovanou trasou dálnice D0 nebudou dotčena ochranná pásma vodních zdrojů ani chráněné oblasti přirozené akumulace vod dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách. Část posuzované trasy dálnice, která zasahuje území obcí Ořech, Zbuzany a Chrášťany, leží ve zranitelné oblasti dle nařízení vlády č. 235/2016 Sb.

C.II.2.2. Povrchové vody

Z hydrologického hlediska se zájmová oblast nachází v povodí Vltavy. Převážná část území leží v dílčím povodí Dolní Vltava, malá část území – širší okolí MÚK Slivenec až k rozvodně Řeporyje – spadá do dílčího povodí Berounky. Posuzovaná dálnice D0 stavba 515 se nachází v dílčích povodích dvou útvarů povrchových vod, jejichž popis a hodnocení jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.14. Vodní útvary povrchových vod v zájmovém území

ID útvaru	BER 0940
Název útvaru	Berounka od toku Litavka po ústí do toku Vltava
Páteční tok	Berounka
Plocha povodí (km ²)	229,034
Délka útvaru (km)	33,95
Silně ovlivněný vodní útvar (HMWB)	Ne
Dílčí povodí	Berounka
Ekologický stav	Poškozený stav
Chemický stav	Nedosažení dobrého stavu
Celkový stav	Nevyhovující

ID útvaru	DVL 0820
Název útvaru	Vltava od toku Berounka po ústí do Labe
Pátevní tok	Vltava
Plocha povodí (km ²)	445,13
Délka útvaru (km)	63,59
Silně ovlivněný vodní útvar (HMWB)	Ne
Dílčí povodí	Dolní Vltava
Ekologický stav	Poškozený stav
Chemický stav	Nedosažení dobrého stavu
Celkový stav	Nevyhovující

Vodní toky

Území, jímž prochází posuzovaná dálnice D0, náleží do hydrologických povodí 4. řádu – povodí Radotínského potoka (1-11-05-0490), Mlýnského potoka (1-11-05-0480), Jinočanského potoka (1-12-01-0090) a Dalejského potoka (1-12-01-0080 a 1-12-01-0100). Přehled povodí vodních toků je uveden v následující tabulce.

Tab. C.15. Přehled povodí vodních toků v území, jímž prochází dálnice D0 515

Vodní tok	Číslo hydrologického pořadí	Délka toku (km)	Plocha povodí (km ²)
Radotínský potok	1-11-05-0490	22,6	68,44
Mlýnský potok	1-11-05-0480	–	5,58
Jinočanský potok	1-12-01-0090	3,37	6,34
Dalejský potok	1-12-01-0080	13,5	7,72
	1-12-01-0100		23,70

V zájmovém území se nenachází významná a rozsáhlá síť vodních toků. Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 kříží Ořešský potok v km 19,1, Mirešický potok v km 19,9 a Jinočanský potok v km 20,3 (viz výkres 5). Jedná se o menší potoky, které jsou výrazně ovlivněny lidskou činností. Koryta potoků jsou uměle upravená, dna koryt opevněná a svahy často zarostlá travou. Přehled vodních toků, které křížuje dálnice D0 515, je uveden v následující tabulce.

Tab. C.16. Přehled vodních toků, které křižuje dálnice D0 515

Vodní tok	Délka toku (km)	Pramen	Průchod pod D0 515	Ústí
Ořešský potok	1,61	v poli u obce Ořech – výtok z městského odvodnění	trubní propustek DN 1500	přítok Dalejského potoka v ř. km 8,974
Mírešický potok	–	v poli u obce Zbuzany	trubní propustek	přítok Jinočanského potoka v ř. km 1,229
Jinočanský potok	3,37	v obci Jinočany – výtok z Jinočanského rybníka	propustek přesypané ocelové konstrukce IS-Tubosider o průřezu 3,2 m a délce 101,5 m	přítok Dalejského potoka v ř. km 9,721

V zájmovém území jsou dostupné základní hydrologické údaje pro Dalejský potok (ENVIPARTNER, s.r.o., 2018), který křižuje dálnice D0 v km 22,6. Hlásný profil je umístěn na silničním mostě na křižovatce ulic K Třebonicům a Ve Výrech. Hodnoty průtoků jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.17. Průtoky N-leté ($m^3 \cdot s^{-1}$) – Dalejský potok v ř. km 9,86

Q_1	Q_5	Q_{10}	Q_{50}	Q_{100}
0,8	1,8	2,6	5,6	8,1

V zájmovém území je kvalita vody monitorována Odborem ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, a to na profilu, který se nachází na Dalejském potoce na konci ulice Ve Výrech. Průměrné hodnoty ukazatelů kvality vody za posledních 5 let jsou uvedeny v následující tabulce. Stanovené průměrné hodnoty ukazatelů jsou dle „ČSN 75 7221 – Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod“ porovnávány s mezními limity tříd jakosti vody.

Tab. C.18. Průměrné hodnoty ukazatelů kvality vody – Dalejský potok v ř. km 10,9

Ukazatel	Jednotka	2014	2015	2016	2017	2018
vodivost	$mS \cdot m^{-1}$	127	125	135	127	147
NL	$mg \cdot l^{-1}$	23,8	13,4	4,7	5,2	7,1
O ₂	$mg \cdot l^{-1}$	9,8	9,8	11,7	11,5	9,5
BSK ₅	$mg \cdot l^{-1}$	5,3	4,3	2,7	2,5	2
CHSK _{Cr}	$mg \cdot l^{-1}$	25,7	32,4	19	20,4	19,1
TOC	$mg \cdot l^{-1}$	5,1	7,6	5,3	5,4	3,8
N-NH ₄	$mg \cdot l^{-1}$	0,14	0,54	0,24	0,96	0,28
N-NO ₃	$mg \cdot l^{-1}$	2,56	3,2	3,41	3,08	2,87
P _{celk.}	$mg \cdot l^{-1}$	0,213	0,285	0,291	0,357	0,178
Cl	$mg \cdot l^{-1}$	128	127	183	171	177
SO ₄	$mg \cdot l^{-1}$	215	229	201	199	261

Ukazatel	Jednotka	2014	2015	2016	2017	2018
Mn	mg.l ⁻¹	0,2	0,19	0,11	0,11	0,53
Fe	mg.l ⁻¹	0,442	0,295	0,144	0,133	0,393
Ca	mg.l ⁻¹	164	172	161	151	197
Mg	mg.l ⁻¹	35,7	36,4	34,1	28,8	40,3
F coli	KTJ.ml ⁻¹	27	6	3	4	9

Legenda:

- Světle modrá – velmi čistá voda – I. třída
- Tmavě modrá – čistá voda – II. třída
- Zelená – znečištěná voda – III. třída
- Žlutá – silně znečištěná voda – IV. třída
- Červená – velmi nečistá voda – V. třída

Záměr neleží v záplavovém území ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách. Záměr protíná záplavová území pro průtok Q_{100} , která jsou vymezena v územně analytických podkladech hl. m. Prahy pro drobné vodní toky. Jedná se o záplavové území Ořešského, Mirešického a Jinočanského potoka.

Vodní nádrže

V bezprostřední blízkosti posuzované dálnice D0 515 se nachází retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrášťany (km 22,5). V širším okolí trasy posuzované dálnice D0 se nachází rybník, retenční nádrž a vodní plocha v lomu (viz výkres 5). Jedná se o vodní plochu v lomu Požáry 2 na území městské části Praha – Řeporyje, retenční nádrž na Ořešském potoce na území městské části Praha – Řeporyje a Mirešický rybník na území obce Jinočany. Retenční nádrže na Dalejském a Ořešském potoce jsou součástí stávajícího odvodnění dálnice. Přehled vodních nádrží je uveden v následující tabulce.

Tab. C.19. Přehled vodních nádrží v blízkosti trasy dálnice D0 515

Vodní plocha	Městská část / obec	Rozloha (ha)
Vodní plocha v lomu Požáry 2	Praha – Řeporyje	1,8
Retenční nádrž Ořech na Ořešském potoce	Praha – Řeporyje	1,0
Mirešický rybník	Jinočany	1,1
Retenční nádrž na Dalejském potoce	Chrášťany	2,0

Dále byly podél stávající dálnice D0 stavba 515 vybudovány dešťové usazovací nádrže – DUN 1 v km 20,40, DUN 2 v km 22,68 a DUN 3 v km 22,69 (viz výkres 5). Uvedené DUN jsou součástí stávajícího odvodnění dálnice.

C.II.3. Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska náleží zájmová oblast do Barrandienu. Podloží je tvořeno sedimentárními (lokálně i magmatickými) horninami různého stáří. Nejstarší horniny představují břidlice, v menší míře pak pískovce a bazaltové intruze středního až svrchního ordoviku. V centrální části Barrandienu se nacházejí karbonátové sedimenty – vápence silurského a devonského stáří, které mohou být lokálně penetrovány diabasovými žilami. Plošně omezený je výskyt nejmladších křídových hornin. Jedná se o klastické sedimenty perucko-korycanského souvrství.

Kvartérní pokryv ve značné míře tvoří eolické sedimenty – spraše a sprašové hlíny. Břidlice zvětrávají na hlinitokamenité eluvium. Oblasti vodních toků jsou charakteristické fluviálními (nivními) sedimenty, na svazích se vyskytují deluviální sedimenty. Taktéž se vyskytují přechodné typy těchto sedimentů, deluvio-fluviální či deluvio-eolické. Většina území je pokryta humózní vrstvou (ornicí), což dokládá převážně zemědělské využití zájmové oblasti. Jelikož stavba prochází až na výjimky mimo intravilán dotčených obcí, lze navážky očekávat jen při křížení se staršími liniovými stavbami (silnice, železnice) nebo v blízkosti průmyslových areálů. Mocnost kvartérního pokryvu je závislá na druhu podložní horniny a morfologii terénu; obvykle nepřesáhne 5 metrů.

Shrnutí geologických poměrů v dílčích úsecích trasy dálnice D0 uvádí následující přehled:

- km 15,7 – km 19,8 – trasa dálnice je vedena v zářezu do hloubky cca 5 m. Pod humózní vrstvou se mohou vyskytovat eolické sedimenty, v oblasti za MÚK Slivenec i deluviální sedimenty. V okolí Ořešského potoka se vyskytují fluviální sedimenty. V podloží kvartérních sedimentů se nacházejí křídové sedimenty perucko-korycanského souvrství. Přibližně od km 17,7 je skalní podklad tvořen horninami paleozoického stáří – silurskými a devonskými vápenci, dále ve směru staničení též ordovickými břidlicemi.
- km 19,8 – km 21,2 – trasa dálnice přechází na těleso násypu do výšky cca 8 m. Pod humózní vrstvou vystupují deluviální sedimenty, v blízkosti Jinočanského potoka fluviální sedimenty. Skalní podloží je tvořeno ordovickými horninami.
- km 21,2 – km 22,4 – trasa dálnice probíhá v zářezu do hloubky cca 5 m. Pod humózní vrstvou se nacházejí deluviální a eolické sedimenty, skalní podloží je tvořeno ordovickými horninami.
- km 22,4 – km 22,8 – trasa dálnice přechází na těleso násypu do výšky cca 2 m. Pod humózní vrstvou vystupují eolické sedimenty, v blízkosti Dalejského potoka fluviální sedimenty. Podloží je tvořeno ordovickými horninami.

C.II.4. Půda

V řešeném území se nacházejí pozemky zemědělského půdního fondu i pozemky určené k plnění funkcí lesa (viz výkres 4), rozsah jejich záboru je uveden v kap. B.II.1. Zábor ZPF se bude týkat zejména půdy v I. třídě ochrany, která představuje 57 % z celkové plochy záboru ZPF, půdy ve IV. třídě ochrany, která tvoří 25 % z celkové plochy záboru ZPF. Zemědělská půda je v zájmovém území zastoupena převážně černozeměmi a hnědozeměmi, ojediněle se vyskytují kambizemě, rendziny, pararendziny a černice. Podél Ořešského, Mirešického, Jinočanského a Dalejského potoka se nacházejí černice. V řešeném území jsou černozemě, hnědozemě a kambizemě využívány většinou jako pole, v menší míře jako louky nebo se na nich vyskytují porosty dřevin. V řešeném území se vyskytují zejména hluboké půdy, v menší míře jsou zastoupeny půdy hluboké až středně hluboké. Z hlediska skeletovitosti je půda v zájmovém území charakterizována jako bezskeletovitá, místy se vyskytuje půda bezskeletovitá až slabě skeletovitá, případně středně skeletovitá. Přehled půdních typů, přes které prochází posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515, je uveden v následující tabulce.

Tab. C.20. Přehled půdních typů, přes které prochází posuzovaná dálnice D0 515

Staničení	Půdní typ
km 15,7 – 18,0	hnědozemě
km 18,0 – 18,4	kambizemě
km 18,4 – 18,5	rendziny, pararendziny
km 18,5 – 19,7	černozemě
km 19,7 – 20,0	rendziny, pararendziny
km 20,0 – 20,2	černozemě
km 20,2 – 20,4	černice
km 20,4 – 21,2	černozemě
km 21,2 – 21,4	kambizemě
km 21,4 – 21,5	rendziny, pararendziny
km 21,5 – 22,0	černozemě
km 22,0 – 22,4	kambizemě
km 22,4 – 22,5	černice

C.II.5. Přírodní zdroje

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 neprochází žádným zdrojem zemních materiálů. Nejbližší zdroj se nachází ve vzdálenosti cca 300 m severně od záměru. Jedná se o prognózní zdroj stavebního kamene – vápence, který navazuje na vápencové lomy Požáry.

C.II.6. Biologická rozmanitost

Posuzovaná dálnice D0 stavba 515 prochází urbanizovaným územím. V trase hodnoceného záměru se vyskytují zcela přeměněná stanoviště na dálničních náspech a zářezech, na zpevněných plochách nebo v intenzivně zemědělsky využitě krajině. Posuzovaný záměr nezasahuje do ploch přírodovědně cenných ani do cenných stanovišť se specifickými podmínkami. V blízkém okolí záměru byl zjištěn výskyt následujících přírodních biotopů (viz výkres 3):

- K2.1 Vrbové křoviny hlinitých a písčitých náplavů – výskyt v km 20,2 u Jinočanského potoka
- M1.1 Rákosiny eutrofních stojatých vod – výskyt v km 22,7 u retenční nádrže na Dalejském potoce

Celé zájmové území je druhově chudší, hojně se vyskytují druhy ruderalní. V rámci botanického průzkumu bylo zaznamenáno 201 druhů cévnatých rostlin. Nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. V dotčeném území byl nalezen 1 druh, který je uveden v Červeném seznamu ohrožených druhů ČR, a to na náspu na severní straně dálnice D0 v úseku C (viz výkres 3).

Z hlediska biodiverzity jsou v zájmovém území významné podmáčené a dočasně zamokřené plochy, xerothermní stanoviště s menším zastoupením sukcesních dřevin, případně přechodné plochy, na kterých se mohou uplatňovat přírodní procesy. Naopak téměř zanedbatelné jsou v území zahuštěné výsadby dřevin a intenzivně obhospodařované plochy polí nebo travních porostů, včetně intenzivně udržovaných rekultivovaných ploch.

V rámci entomologického průzkumu bylo zaznamenáno 63 druhů brouků, z nichž 3 druhy jsou zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. a 2 druhy jsou uvedeny v Červeném seznamu ohrožených druhů ČR. Dále bylo zaznamenáno 8 druhů blanokřídlých, z nichž 4 jsou zvláště chráněné dle vyhlášky MŽP a 10 druhů motýlů, z nichž 1 druh je uveden v Červeném seznamu. V rámci vertebratologického průzkumu byly zaznamenány 3 druhy obojživelníků a 3 druhy plazů, zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP a zároveň uvedených v Červeném seznamu. Dále bylo zaznamenáno 60 druhů ptáků, z nichž 9 druhů je zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP nebo jsou uvedeny v Červeném seznamu. Ze savců bylo zaznamenáno 16 druhů, z nichž 1 druh hlodavce a 7 druhů letounů je zvláště chráněných dle vyhlášky MŽP a 1 druh zajíce je uveden v Červeném seznamu.

C.II.7. Klima a rozptylové podmínky

Zájmové území v okolí dálnice D0 stavba 515 je v klimatologickém členění dle Quitta zařazeno do klimatické oblasti T2. Následující tabulka uvádí základní klimatologické charakteristiky pro uvedenou oblast.

Tab. C.21. Klimatické charakteristiky oblasti T2 dle Quitta (1971)

Charakteristika	Označení	Oblast T2
Počet letních dní	LetD	50 – 60
Počet dní s teplotou 10 °C a více	HVO	160 – 170
Počet mrazových dní	MD	100 – 110
Počet ledových dní	LD	30 – 40
Průměrná teplota v lednu (°C)	t I	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci (°C)	t VII	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu (°C)	t IV	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu (°C)	t X	7 – 9
Počet dní se srážkami 1 mm a více	s > 1 mm	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	s VO	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	s VZ	200 – 300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	sp	40 – 50
Počet dní zamračených	O > 0,8	120 – 140
Počet dní jasných	O < 0,2	40 – 50

Základní popis klimatu dané oblasti na základě Atlasu podnebí Česka z roku 2007 uvádí následující tabulka. Uvedeny jsou klimatické charakteristiky, které mají spojitost s klimatickou změnou a jsou tedy v tomto směru vypovídající.

Tab. C.22. Klimatické charakteristiky zájmového území dle Atlasu podnebí Česka (2007)

Charakteristika	Zájmové území
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	8 – 9
Průměrný počet tropických dní	7 – 10
Průměrný počet letních dní	40 – 50
Průměr ročních maxim (°C)	33 – 34
Počet dní s přechodem přes 0°C	60 – 80
Průměrný počet mrazových dní	100 – 120
Průměrný počet ledových dní	< 30
Průměrný počet arktických dní	< 1
Průměrný počet bouřkových dní	24 – 27
Průměrné roční srážkové úhrny (mm)	500 – 600
Průměrné roční jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	35 – 40
Absolutní jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	81 – 100
Počet dní s kroupami	2,0 – 2,5
Počet dní se sněhovou pokrývkou nad 10 cm	10 – 20
Průměrná rychlost větru (m/s)	2 – 3

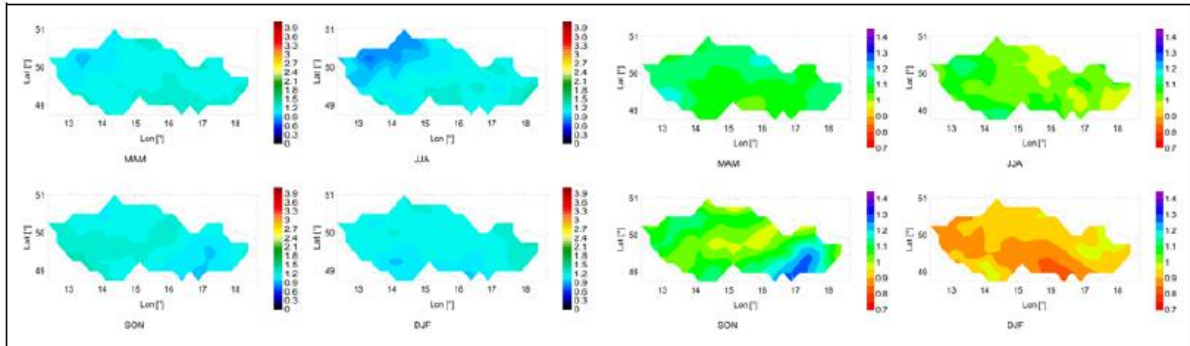
V porovnání s jinými regiony České republiky jde o teplejší oblast s průměrnými srážkovými úhrny, menším počtem dnů se sněhovou pokrývkou a průměrnou rychlostí větru.

V souvislosti s probíhající změnou klimatu je nutno očekávat určité změny výše uvedených charakteristik. Problematice se v České republice věnuje řada studií, např. „Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR“ (Birklen et al., 2015). Na základě aktuálních studií lze v území očekávat nárůst průměrné teploty vzduchu v prvním období (2010 – 2039) průměrně o 1 °C, s tím, že nejmenší nárůst bude v letním období, v druhém období (2040 – 2069) bude nárůst cca okolo 2,4 – 2,7 °C na jaře a v létě a okolo 1,8 – 2,1 °C na podzim a v zimě. V posledním předpovědním období (2070 – 2099) lze očekávat na jaře a v létě nárůst teploty o 3,3 – 3,6 °C a na podzim a v zimě okolo 3 °C. Všechny nárůsty jsou predikované v porovnání s referenčním obdobím 1961 – 1990.

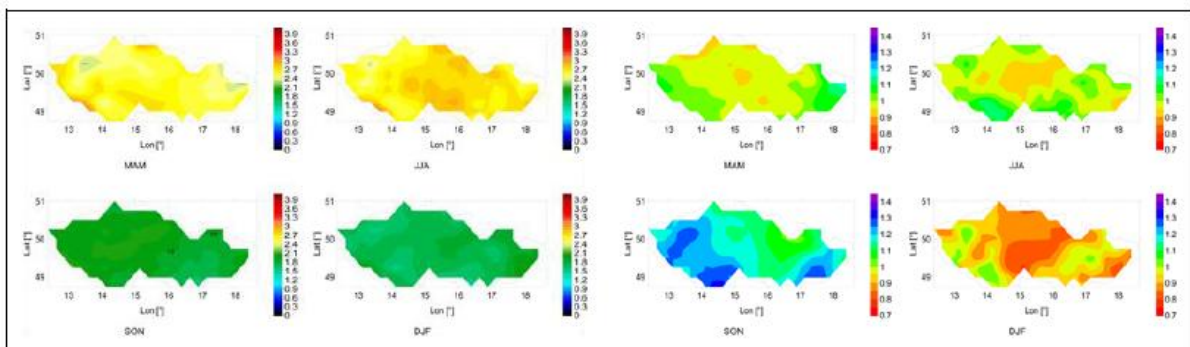
Celkové množství průměrných srážkových úhrnů za rok se ve sledované lokalitě z dlouhodobého hlediska příliš nezmění. Změny však nastanou v distribuci srážek v rámci roku. Z hlediska srážek lze v zájmové lokalitě dle výsledků studie očekávat v prvním období (2010 – 2039) na jaře, v létě a na podzim nárůst srážek do 15 %

oproti referenčnímu období (1961 – 1990) a v zimě pokles srážek do 10 %. V druhém období (2040 – 2069) scénáře predikují na jaře a v létě setrvalý stav, v zimě pokles srážek o 10 %, na podzim pak nárůst srážek o 20 % ve srovnání s referenčním obdobím. V posledním předpovědním období (2070 – 2099) lze na jaře očekávat nárůst srážek o 15 %, v létě pokles srážek o 5 – 10 %, na podzim nárůst srážek o 5 % a v zimním období setrvalý stav nebo pokles srážek o 5 % ve srovnání s referenčním obdobím. Počet bezsrážkových dní bude v prvním období srovnatelný nebo mírně vyšší než v referenčním období (cca 80 – 90 dní v roce), v následujících dvou obdobích se předpokládá nárůst počtu těchto dní o 10 až 20 dní v roce.

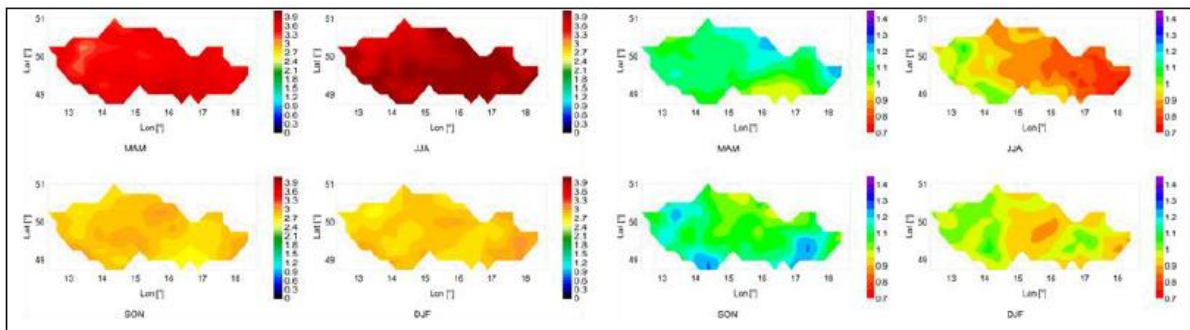
Obr. C.1. Predikovaný vývoj klimatu (teplota vzduchu a úhrny srážek) ve třech předpovědních obdobích dle modelu ALADIN 25 (Birklen et al., 2015)



Obr. TS.1.7: Rozdíl průměrných denních teplot (°C) (vlevo) a podíl sezónních srážek (vpravo) vypočítané z korigovaných dat modelu ALADIN 25 pro období 2010–2039 a 1961–1990 během zimy (DJF), jara (MAM), léta (JJA) a podzimu (SON)



Obr. TS.1.8: Jako obr. TS.1.7, ale pro období 2040–2069



Obr. TS.1.9: Jako obr. TS.1.7, ale pro období 2070–2099.

Vzhledem k charakteru území lze očekávat, že v případě klimatických změn bude území náchylné k vlivu vyšších teplot, a to i těch extrémních. Při srovnání se zbytkem republiky bude vývoj teplot v daném území srovnatelný, popřípadě bude nárůst teplot lehce vyšší. V případě množství srážek a jejich rozložení v rámci roku na tom bude daná lokalita podobně jako jiné části České republiky, a to bez výraznějších extrémů.

Rozptylové podmínky v území je možné odhadnout podle větrných růžic charakteristických pro danou oblast, které byly zpracovány Českým hydrometeorologickým ústavem z průměrných hodnot za období 2007 – 2016 a jejichž podoba je uvedena v tab. C.23. a na obr. C.2. Jak je patrné, v posuzovaném území jsou nejčastějšími směry nabíhajícího proudění západojihozápad a jihozápad. Nejméně časté je proudění od severovýchodu.

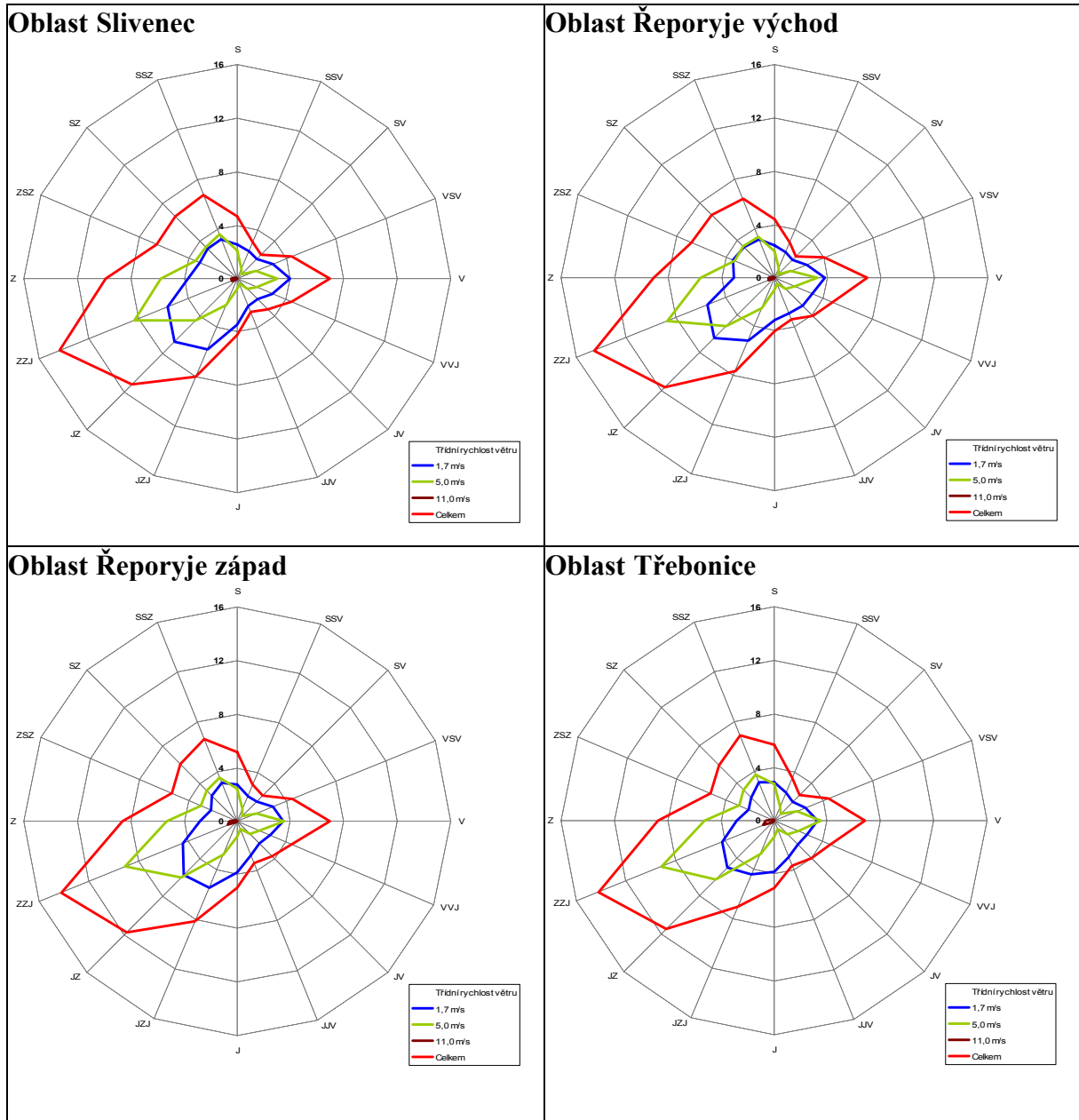
Z hlediska rozptylových podmínek je důležitý zejména výskyt bezvětří a nízkých rychlostí větru. Bezvětří je možné očekávat v zájmovém území po 0,45 – 0,70 % roční doby, průměrná rychlost větru se pohybuje mezi 3,2 a 3,4 m.s⁻¹, výskyt vyšších rychlostí činí 49 – 56 %. V zájmovém území je možné očekávat průměrné prostředí pro rozptyl znečišťujících látek.

Tab. C.23. Větrné růžice v řešeném území (četnost proudění větru v %)

TR*	Oblast Sliveneč																Calm	součet
m.s ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	2,56	2,21	2,06	2,87	3,96	2,85	2,19	2,23	3,47	5,75	6,70	5,63	3,67	3,03	3,11	3,19	0,55	56,03
5,0	2,08	0,79	0,46	1,53	3,00	1,59	1,08	0,45	0,76	2,19	4,41	8,27	5,76	3,38	3,41	3,58	0,00	42,74
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,06	0,47	0,46	0,15	0,05	0,01	0,00	1,23
Σ	4,64	3,00	2,52	4,40	6,96	4,44	3,28	2,68	4,23	7,96	11,17	14,37	9,89	6,56	6,57	6,78	0,55	100,00
TR*	Oblast Řeponyře východ																Calm	součet
m.s ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	2,43	2,09	1,83	2,63	3,78	3,09	2,96	2,86	3,17	5,07	6,45	5,39	3,04	3,40	3,28	3,05	0,68	55,20
5,0	1,99	0,76	0,41	1,36	3,17	1,63	1,12	0,50	0,87	2,50	5,07	8,68	5,57	3,24	3,32	3,33	0,00	43,52
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,02	0,08	0,52	0,44	0,14	0,05	0,01	0,00	1,28
Σ	4,42	2,85	2,24	3,99	6,95	4,72	4,09	3,37	4,04	7,59	11,60	14,59	9,05	6,78	6,65	6,39	0,68	100,00
TR*	Oblast Řeponyře západ																Calm	součet
m.s ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	2,76	2,02	2,11	2,88	3,45	2,65	2,33	2,73	3,83	5,43	5,67	4,37	2,79	2,18	2,70	3,10	0,57	51,57
5,0	2,40	0,99	0,54	1,58	3,50	1,81	1,33	0,63	1,14	2,67	5,92	9,07	5,27	3,00	3,26	3,53	0,00	46,64
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,02	0,13	0,78	0,56	0,16	0,07	0,03	0,00	1,79
Σ	5,16	3,01	2,65	4,46	6,96	4,47	3,67	3,37	4,97	8,12	11,72	14,22	8,62	5,34	6,03	6,66	0,57	100,00
TR*	Oblast Třebonice																Calm	součet
m.s ⁻¹	S	SSV	SV	VSV	V	VVJ	JV	JJV	J	JZJ	JZ	ZZJ	Z	ZSZ	SZ	SSZ		
1,7	2,89	2,27	1,96	2,57	3,26	2,65	2,47	2,95	3,81	4,36	4,99	4,21	2,82	2,13	2,45	3,12	0,45	49,36
5,0	2,77	1,22	0,72	1,84	3,52	1,95	1,46	0,69	1,20	2,65	6,22	9,10	5,25	2,90	3,28	3,71	0,00	48,48
11,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01	0,01	0,01	0,00	0,02	0,17	0,92	0,65	0,18	0,12	0,05	0,00	2,16
Σ	5,66	3,49	2,68	4,41	6,80	4,61	3,94	3,65	5,01	7,03	11,38	14,23	8,72	5,21	5,85	6,88	0,45	100,00

*TR – Třídni rychlost větru, Calm – podíl výskytu bezvětří

Obr. C.2. Větrné růžice v řešeném území (četnost proudění větru v %)



C.II.8. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Posuzovaná dálnice D0 stavba 515 se nachází na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, prochází zemědělskou krajinou přecházející do krajiny urbanizované a vede dopravu mimo obytnou zástavbu okolních městských částí a obcí. Zájmové území zahrnuje obce a části Prahy s osídlením venkovské struktury. Typické jsou vesnice původně návesního typu, které prošly změnou v satelitní sídla velkoměsta.

Sídla mají velikost od 1 do 2 tis. obyvatel. Posuzovaná trasa dálnice D0 zasahuje městské části Praha – Slivenec, Praha – Řeporyje a Praha 13 a obce Ořech, Zbuzany, Jinočany a Chrášťany. Počet obyvatel v jednotlivých městských částech a obcích, jejichž územím posuzovaný záměr prochází, je uveden v následujících tabulkách.

Tab. C.24. Počet a průměrný věk obyvatel v městských částech hl. m. Prahy

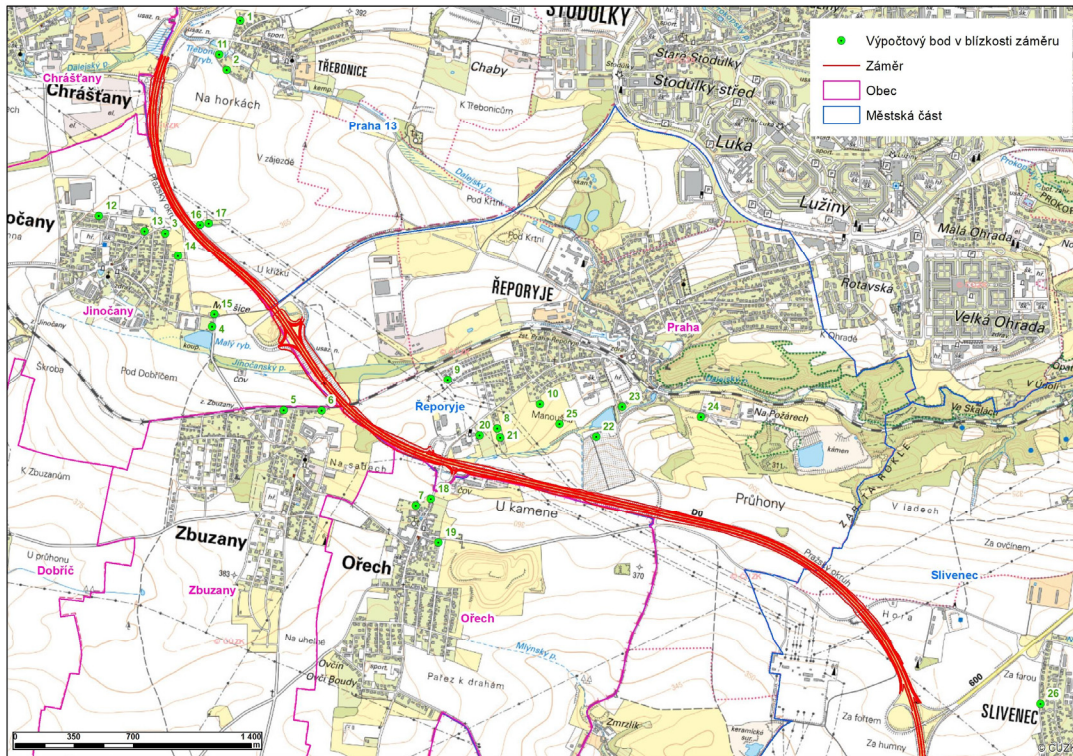
Městská část	Počet obyvatel k 31. 12. 2018			Průměrný věk obyvatel k 31. 12. 2018		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
Praha – Slivenec	4 829	2 444	2 385	38,8	38,4	39,1
Praha – Řeporyje	3 663	1 799	1 864	39,0	38,4	39,7
Praha 13	62 937	30 604	32 333	40,3	39,1	41,4

Tab. C.25. Počet a průměrný věk obyvatel v obcích na území Středočeského kraje

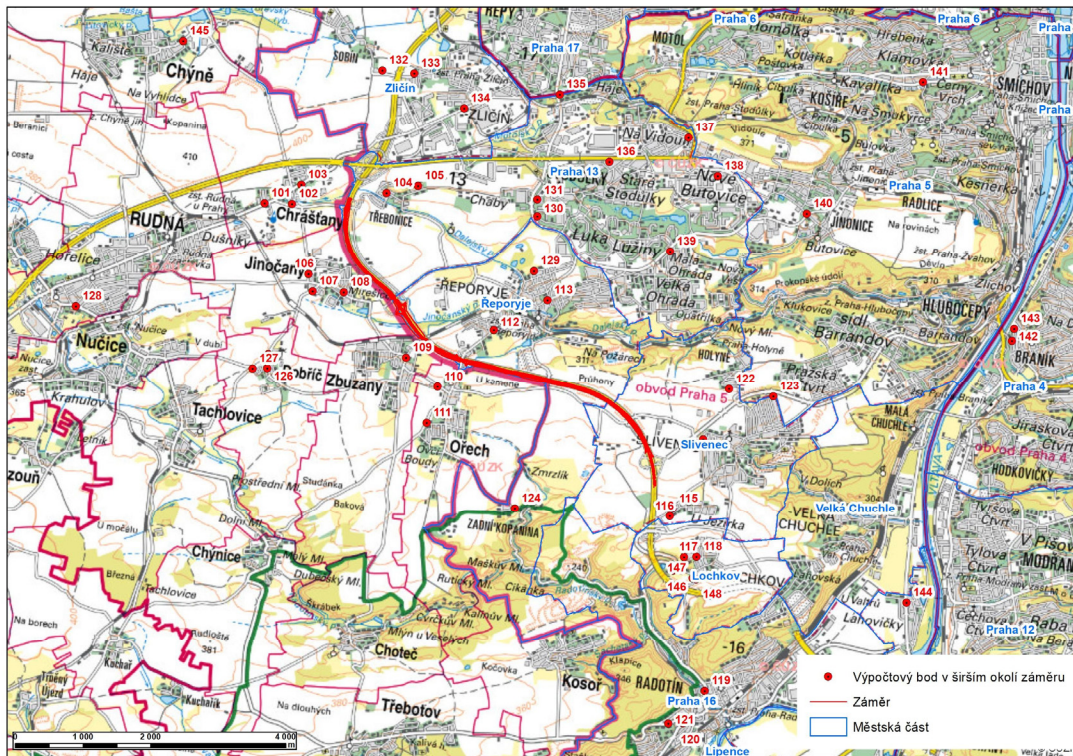
Obec	Počet obyvatel k 1. 1. 2019			Průměrný věk obyvatel k 1. 1. 2019		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
Ořech	995	490	505	41,4	38,8	44,0
Zbuzany	1 304	666	638	38,7	39,4	38,0
Jinočany	1 952	915	1 037	35,2	34,0	36,2
Chrášťany	962	462	500	38,2	37,3	38,9

Záměrem nebude ovlivněno pouze obyvatelstvo v blízkém okolí hodnoceného úseku, ale i v širším okolí, neboť zkapacitněním dálnice D0 dojde k částečnému převedení automobilové dopravy ze silnic nižších tříd a městských komunikací na dálnici. Na základě údajů o změnách v intenzitách automobilové dopravy na komunikační síti, ke kterým dojde vlivem zkapacitnění úseku D0 515, byly vybrány charakteristické body, pro které bylo provedeno hodnocení imisní i hlukové zátěže (viz přílohy 3 a 4) a následně i vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví (viz příloha 5). V případě bodů v okolí záměru se jedná převážně o body reprezentující okrajové části zástavby, nejvíce přilehlé k tělesu dálnice. V případě bodů pro hodnocení vlivů v širším okolí jsou pak doplněny i body, které reprezentují významnější bloky obytných objektů a tedy i vyšší počet obyvatel. Umístění bodů reprezentujících obytnou zástavbu je uvedeno na následujících obrázcích.

Obr. C.3. Rozmístění bodů reprezentujících obytnou zástavbu v blízkosti záměru



Obr. C.4. Rozmístění bodů reprezentujících obytnou zástavbu v širším okolí



Jednotlivým bodům byl na základě odborného odhadu přiřazen počet obyvatel, který je těmito body reprezentován. Nejedná se tedy o počet obyvatel daných domů – každý bod reprezentuje určitou část zástavby, pro niž lze očekávat obdobné vlivy záměru na imisní či akustickou zátěž. Celkový počet dotčených obyvatel se dle provedené analýzy pohybuje na úrovni cca 1 650 obyvatel v okolí dálnice D0 a dalších cca 14 tisíc obyvatel v širším ovlivněném území.

C.II.9. Hmotný majetek a kulturní dědictví

Hodnocená lokalita se nachází mimo ochranné pásmo Pražské památkové rezervace. V těsném okolí místa výstavby se nenachází žádná kulturní památka, která by měla být posuzovaným záměrem dotčena. Umístění kulturních památek v širším okolí posuzovaného záměru je patrné z výkresu 6. Výčet nejbližších památek je uveden v následující tabulce.

Tab. C.26. Přehled kulturních památek v širším okolí posuzovaného záměru

Památka	Vyhlášena dne	Č. rejstříku	Vzdálenost od záměru	Adresa
železniční most viadukt	22. 10. 1997	49444/1-2251	800 m severovýchodně	Dalejská, Praha – Řeporyje
kostel sv. Petra a Pavla	3. 5. 1958	41129/1-1902	800 m severovýchodně	Hasičů, Praha – Řeporyje
venkovská usedlost	3. 5. 1958	41391/1-2076	800 m severovýchodně	Na tržišti č. p. 1, Praha – Řeporyje
kostel Stětí sv. Jana Křtitele s farou	3. 5. 1958	22352/2-2278	400 m jihozápadně	Baarovo náměstí, Ořech
smírčí kříž	7. 4. 1999	49835/2-4369	800 m jihozápadně	Zbuzany
kaplička	3. 5. 1958	41146/1-1912	800 m východně	K Chabům, Praha – Třebonice
socha sv. Jana Nepomuckého	3. 5. 1958	18230/2-3392	800 m západně	Chrástřany
venkovský dům	3. 5. 1958	26223/2-3391	800 m západně	Chrástřany

V zájmovém území se nachází řada objektů určených k bydlení. Přehled obytných objektů ve vzdálenosti do 200 m od trasy dálnice D0 stavba 515 je uveden v následující tabulce.

Tab. C.27. Přehled obytných objektů v blízkosti trasy dálnice D0 515

Charakter zástavby	Ulice	Městská část / obec	Vzdálenost od záměru (m)
rodinný dům	Mrákovská 737/9	Praha – Řeporyje	190
objekt k bydlení	Ořešská 744	Praha – Řeporyje	180
objekt k bydlení	Karlštejská 51	Ořech	200
objekt k bydlení	U Trati 164	Zbuzany	80
rodinný dům	Školní 247	Jinočany	150
rodinný dům	Drahelčická 74	Praha 13	70
rodinný dům	Drahelčická 75	Praha 13	30
rodinný dům	Lidická 228	Jinočany	120

C.II.10. Hluk

Dominantní vliv na akustickou situaci v zájmové lokalitě má provoz na stávající dálnici D0. Hlukové mapy, prezentované v atlasu životního prostředí Prahy, uvádějí pro území v okolí dálnice následující hladiny hluku:

- denní doba – v místě vlastní dálnice 75 – 85 dB, v úrovni nejbližší zástavby okolních částí Prahy 65 – 70 dB
- noční doba – v místě vlastní dálnice 70 – 80 dB, v úrovni nejbližší zástavby okolních částí Prahy 55 – 60 dB, v nejexponovanějších částech až 65 dB

Vyhodnocení akustické situace v posuzované lokalitě bylo dále provedeno na základě měření hluku v chráněném venkovním prostoru staveb. Na všech vybraných místech probíhalo kontinuální měření hluku ze silniční dopravy po dobu 24 hodin. Místa měření a naměřené hladiny akustického tlaku jsou uvedeny v tab. C.28. – C.30. Popis provedených měření hluku je uveden v následujícím přehledu:

- Na území hl. města Prahy v městských částech Praha 13 – Třebonice a Praha 5 – Řeporyje, a na území Praha – západ v obcích Jinočany, Zbuzany a Ořech probíhalo měření hluku ze silniční dopravy provozované na dálnici D0 stavba 515 ve dnech 4., 11. a 19. 4. 2018 (viz příloha 4). Celkem bylo vybráno deset míst měření. Místa měření M1, M2, M3, M5, M6, M8 a M10 jsou před hlukem ze silniční dopravy na dálnici D0 chráněna protihlukovými stěnami. Místa měření M7 a M9 jsou před hlukem částečně chráněna vedením komunikace v terénním zářezu. Místo měření M4 není před hlukem chráněno protihlukovou stěnou ani není komunikace vedena v terénním zářezu.
- Na území Praha – západ v obci Jinočany probíhalo měření hluku ze silniční dopravy provozované na dálnici D0 stavba 515 dne 16. 4. 2019 (viz příloha 4). Celkem byla vybrána dvě místa měření. Místo měření M1 je před hlukem ze silniční dopravy na

dálnici D0 chráněno protihlukovou stěnou, místo měření M2 není před hlukem chráněno protihlukovou stěnou.

- Na území hl. města Prahy v městské části Praha – Slivenec probíhalo měření hluku ze silniční dopravy provozované na dálnici D0 stavba 514, která navazuje na posuzovanou dálnici D0 stavba 515 (viz příloha 4). Celkem byla vybrána tři místa měření. Místa měření M1 – M3 jsou před hlukem ze silniční dopravy na dálnici D0 chráněna protihlukovými stěnami.

Tab. C.28. Celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb (EKOLA group, spol. s r. o., 2018)

Místo měření	Adresa místa měření	Naměřená hodnota	
		Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)
M1	Na Klínech č. p. 95, Praha 13 – Třebonice	54,6 ± 2	55,5 ± 2
M2	K Jinočanům č. p. 84, Praha 13 – Třebonice	51,3 ± 2	53,8 ± 2
M3	Lidická č. p. 228, Jinočany, Praha – západ	63,0 ± 2	58,9 ± 2
M4	Hlavní č. p. 233, Jinočany, Praha – západ	63,0 ± 2	57,1 ± 2
M5	U Trati č. p. 150, Zbuzany, Praha – západ	57,3 ± 2	56,4 ± 2
M6	U Trati č. p. 164, Zbuzany, Praha – západ	60,5 ± 2	58,1 ± 2
M7	V Chaloupkách č. p. 287, Ořech, Praha – západ	57,1 ± 2	59,1 ± 2
M8	Mrákovská č. p. 735/7, Praha 5 – Řeporyje	53,5 ± 2	52,0 ± 2
M9	Řadová č. p. 1116/5, Praha 5 – Řeporyje	55,1 ± 2	56,1 ± 2
M10	Drahovská č. p. 799, Praha 5 – Řeporyje	54,1 ± 2	54,0 ± 2

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty překračující navržený hygienický limit.

Tab. C.29. Celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb (EKOLA group, spol. s r. o., 2019)

Místo měření	Adresa místa měření	Naměřená hodnota	
		Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)
M1	Lidická č. p. 228, Jinočany, Praha – západ	61,7 ± 2	60,5 ± 2
M2	Hlavní č. p. 233 Jinočany, Praha – západ	61,4 ± 2	58,3 ± 2

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty překračující navržený hygienický limit.

Tab. C.30. Celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb (Jurtin, P. – AMETRIS, 2019)

Místo měření	Adresa místa měření	Naměřená hodnota	
		Den $L_{Aeq,16h}$ (dB)	Noc $L_{Aeq,8h}$ (dB)
M1	K Cikánce č. p. 803/93, Praha 5 – Slivenec	52,1 ± 2	49,0 ± 2
M2	K Cikánce č. p. 790, Praha 5 – Slivenec	53,9 ± 2	50,2 ± 2
M3	Frančíkova č. 299/57, Praha 5 – Slivenec	52,0 ± 2	48,0 ± 2

Vyhodnocení hlukové zátěže v zájmovém území ve stávajícím stavu je provedeno na základě porovnání naměřených hodnot s navrženými hygienickými limity pro hluk ze silniční dopravy. Hodnoty navržených hygienických limitů jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. C.31. Navrhované hygienické limity pro hluk ze silniční dopravy pro stávající zástavbu – současný stav

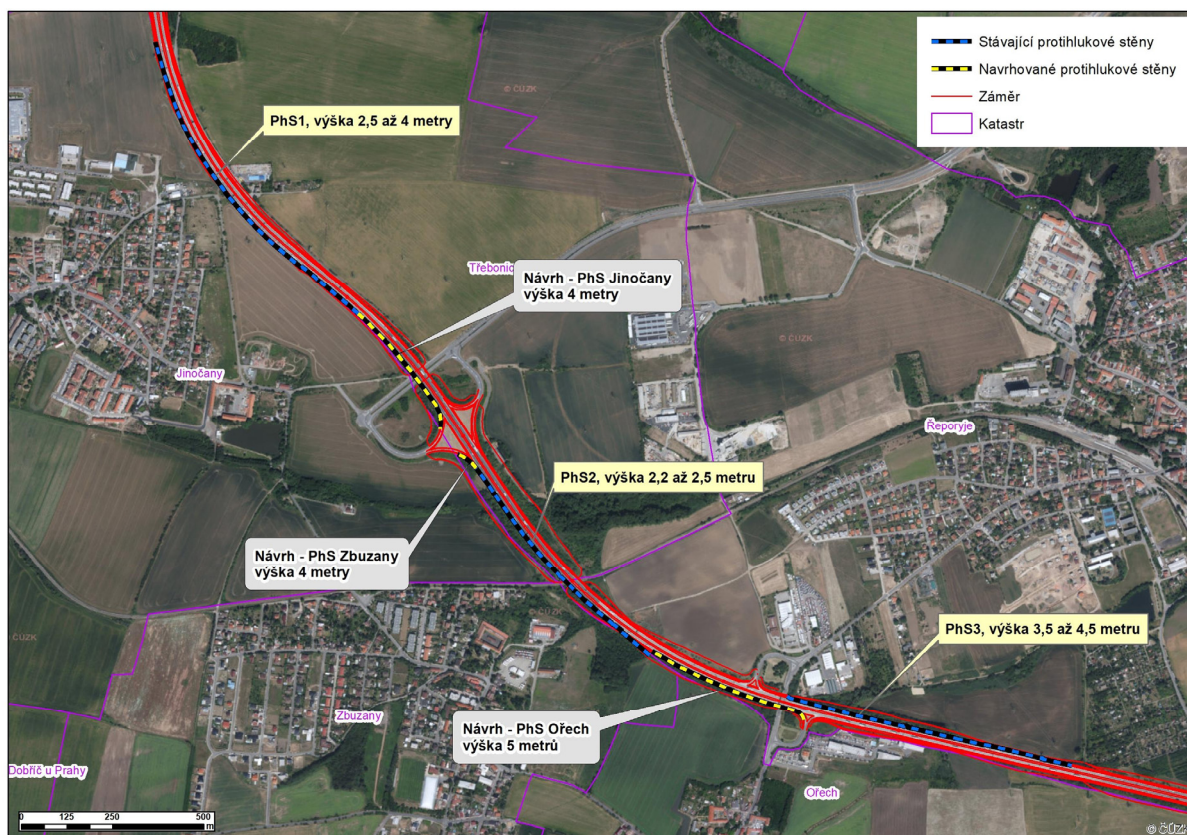
Výpočtový bod [*]	Adresa	Den $L_{Aeq, 6-22}$ (dB)	Noc $L_{Aeq, 22-6}$ (dB)
		Navrhovaný hygienický limit pro hluk ze silniční dopravy	
1	Na Klínech 95, Praha 13 – Třebonice	64,7	57,7
2	K Jinočanům 84, Praha 13 – Třebonice	60,0	52,0
3	Lidická 228, Jinočany	65,0	55,0
4	Hlavní 233, Jinočany	65,0	55,0
5	U Trati 150, Zbuzany	65,0	55,0
6	U Trati 164, Zbuzany	65,0	55,0
7	V Chaloupkách 287, Ořech	65,0	55,0
8	Mrákovská 735/7, Praha 5 – Řepryje	60,0	55,0
9	Řadová 1116/5, Praha 5 – Řepryje	65,0	55,0
10	Raškova 799/17, Praha 5 – Řepryje	60,0	55,0
115	K Cikánce 790/109, Praha 5 – Slivenec	60,0	50,0
116	Frančíkova 1096/59, Praha 5 – Slivenec	60,0	50,0

^{*}) číslo výpočtového bodu dle značení v akustické studii (viz příloha 4)

Z tabulek je patrné, že v řešeném území je nutné očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době. Ve čtyřech lokalitách je překročen navržený hygienický limit pro hluk ze silniční dopravy v noční době. Jedná se o objekty na území obcí Ořech, Zbuzany a Jinočany, kde je plánováno doplnění mobilních protihlukových stěn podél stávající dálnice D0, a to ještě před jejím zkapacitněním.

Podél stávající trasy dálnice D0 stavba 515 jsou umístěny protihlukové stěny (PhS1 – PhS3). Současně investor ŘSD ČR plánuje v krátkodobém výhledu (v letech 2020 – 2021) doplnění mobilních protihlukových stěn (PhS Ořech, PhS Zbuzany a PhS Jinočany), a to ještě před zkapacitněním D0 515. Přehled protihlukových stěn je uveden v tab. C.32. a na následujícím obrázku.

Obr. C.5. Rozsah stávající a navrhované protihlukové ochrany podél stávající D0 515



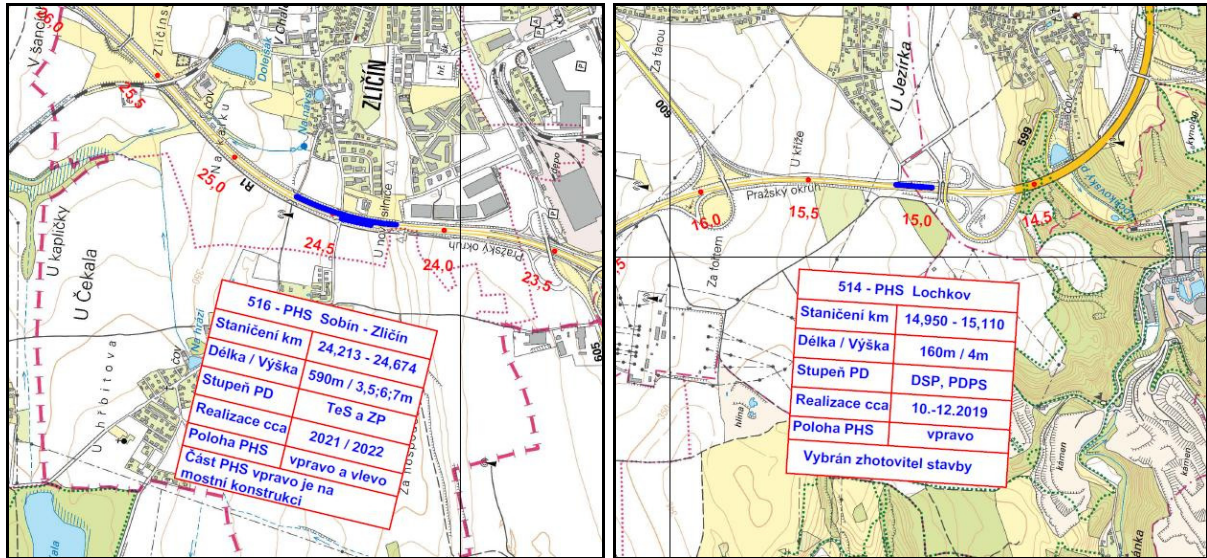
Tab. C.32. Rozsah stávající a navrhované protihlukové ochrany podél stávající D0 515

Označení	Výška(m)	Délka (m)	Umístění, parametry
Stávající protihlukové stěny			
PhS3	3,5 – 4,5	810	Na terénu; kategorizace min. A2, B2, svislá
PhS2	2,2 – 2,5	720	Na terénu; kategorizace min. A2, B2, svislá Na mostě; kategorizace A0, B2, svislá
PhS1	2,5 – 4,0	960	Na terénu; kategorizace min. A2, B2, svislá
Navrhované mobilní protihlukové stěny (v letech 2020 – 2021)			
PhS Ořech	5	463	Mobilní / na terénu; kategorizace min. A2, B2, svislá
PhS Zbuzany	4	65	Mobilní; kategorizace min. A2, B2, svislá
PhS Jinočany	4	400	Mobilní; kategorizace min. A2, B2, svislá Na mostě; kategorizace A0, B2, svislá

Dále investor ŘSD ČR plánuje v krátkodobém výhledu (v letech 2020 – 2022) doplnění protihlukové ochrany na úsecích D0 516 a D0 514, které navazují na

posuzovaný záměr D0 515. Umístění protihlukových stěn je patrné z následujícího obrázku.

Obr. C.6. Rozsah navrhované protihlukové ochrany podél D0 516 a D0 514.



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 POSODIT

Stávající dálnice D0 stavba 515 se nachází na rozhraní hlavního města Prahy a Středočeského kraje, prochází zemědělskou krajinou přecházející do krajiny urbanizované a vede dopravu mimo obytnou zástavbu okolních městských částí a obcí. Krajina je silně pozměněna civilizačními zásahy, dominují sídelní celky a zemědělské plochy. Výraznější lesní porosty v krajině chybí. V krajině se jako významná liniová struktura projevuje stávající dálnice D0, pohledově významná jsou i vedení vysokého napětí, které vycházejí z rozvodny Řeporyje na severozápad víceméně v souběhu se stávající dálnicí D0. Doplňující charakter mají ostatní silnice, železniční trať, příp. liniová vedení elektrické energie nižších napětí.

V území dotčeném rozšířením stávající dálnice D0 se nevyskytuje žádné zvláště chráněné území. V úseku dlouhém cca 250 m je vymezena hranice přírodního parku až na hranici stávajícího tělesa dálnice. V dotčeném území se nenacházejí registrované významné krajinné prvky. Co se týká VKP ex lege, budou dotčeny ve velmi malé míře lesy (rozloha dotčení lesního porostu činí cca 200 m²), trasa stávající dálnice též přechází přes vodní toky a dotkne se retenční nádrže na Dalejském potoce. Systém ÚSES je v území vymezen, ale je nefunkční, přičemž dotčené území zasahuje do vymezeného ÚSES jen okrajově.

V dotčeném území nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh rostliny dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. Dřevinnou vegetaci v blízkém okolí stávající dálnice představuje zejména její vlastní vegetační doprovod. Některé části dotčeného území jsou prakticky bez porostu dřevin, v některých úsecích podél stávající dálnice jsou naopak svahy zářezů nebo násypů porostlé zapojenými skupinami keřů a stromů. Druhově se jedná o běžné dřeviny, pocházející buď z původní výsadby nebo z náletů, kterými okolí stávající dálnice postupně zarůstá.

V rámci zoologického průzkumu bylo v dotčeném území zaznamenáno celkem 30 zvláště chráněných druhů živočichů, z toho:

- 3 druhy brouků, všichni v kategorii ohrožený druh
- 4 druhy blanokřídlých (ohrožený druh)
- 3 druhy obojživelníků, z toho jeden kriticky ohrožený druh (skokan skřehotavý) a jeden silně ohrožený (skokan štíhlý)

- 3 druhy plazů, z toho dva silně ohrožené (ještěrka obecná, slepýš křehký)
- 9 druhů ptáků, z toho 1 kriticky ohrožený (strnad luční) a 1 silně ohrožený (krahujec obecný)
- 8 druhů savců, z toho jeden kriticky ohrožený (netopýr velký) a 8 silně ohrožených (křeček polní a 7 dalších druhů netopýrů)

V blízkosti trasy stávající dálnice D0 stavba 515 bylo zaznamenáno 6 zdrojů podzemní vody (studní), další studny se nacházejí v zahrádkářské kolonii na území MČ Praha – Řeporyje, z nichž jedna je umístěna ve vzdálenosti cca 25 m od stávající protihlukové stěny.

V zájmovém území se nenachází významná a rozsáhlá síť vodních toků. Stávající dálnice kříží tři vodní toky – Ořešský, Mirešický a Jinočanský potok, které jsou vesměs výrazně ovlivněny lidskou činností. V bezprostřední blízkosti stávající dálnice se nachází retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrášťany.

Vzhledem k tomu, že stávající dálnice D0 prochází v podstatné míře územím zemědělsky využívaným, vyžádá si její rozšíření zábor zemědělské půdy v rozsahu cca 3,4 ha, z čehož budou 65 % činit půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany.

Stávající dálnice D0 je vedena územím s archeologickými nálezy II. kategorie (území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100 %) a přímo prochází několik území I. kategorie, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

V zájmovém území je hojně zastoupena obytná zástavba. Území však nemá výrazné centrum osídlení, jedná se o okraj Prahy, tzn. původně venkovskou krajinu s menšími obcemi historicky návěsného typu, které se postupně rozrůstají v satelitní sídla pražské aglomerace. Trasa stávající dálnice D0 zasahuje městské části Praha – Slivenec, Praha – Řeporyje a Praha 13 a obce Ořech, Zbuzany, Jinočany a Chrášťany. Na základě provedených analýz je počet dotčených obyvatel v okolí stávající dálnice odhadován na úrovni cca 1 650 obyvatel a v širším území na dalších cca 14 tisíc obyvatel.

Z hlediska únosnosti zatížení území jsou relevantní zejména dva faktory, související s automobilovou dopravou, a to znečištění ovzduší a hluk. Současnou kvalitu ovzduší v zájmovém území je možné vyhodnotit na základě pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (od roku 2014 do roku 2018) publikovaných ČHMÚ. Podle ČHMÚ jsou v území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží, a to nejvýše o 70 %.

Vyhodnocení stávající akustické situace bylo provedeno na základě hlukových map a výsledků měření hluku v chráněném venkovním prostoru okolních staveb. Z hlukových map vyplývá, že v nejbližší zástavbě okolních částí Prahy lze očekávat hladiny hluku ve dne na úrovni 65 – 70 dB, v noci pak 55 – 60 dB, v nejexponovanějších částech až 65 dB. Dle naměřených hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku je nutné v řešeném území očekávat zvýšenou hladinu hluku z dopravy, a to zejména v noční době. Ve čtyřech lokalitách je překročen navržený hygienický limit pro hluk ze silniční dopravy v noční době. Jedná se o objekty na území obcí Ořech, Zbuzany a Jinočany, kde investor ŘSD ČR plánuje v blízké době (2021 – 2022) doplnění mobilních protihlukových stěn podél stávající dálnice D0, a to ještě před jejím zkapacitněním. Nejbližší dva obytné objekty v ulici Drahelčická, u kterých není možné zajistit splnění hygienického limitu, budou dle informací investora ŘSD ČR odkoupeny a nebudou dále plnit obytnou funkci (což ovšem platí bez ohledu na realizaci záměru zkapacitnění D0).

V případě neprovedení záměru je možné v souvislosti s nárůstem intenzit dopravy očekávat další navyšování kapacitních problémů na daném úseku dálnice D0. Skokové zhoršení stavu pak je nutno předpokládat zejména v případě, že budou před zkapacitněním zprovozněny další navazující úseky dálniční a silniční sítě. V takovém případě nebude dálnice D0 schopna další nárůst dopravy absorbovat a bude docházet k jejímu přesunu na okolní komunikace, procházející ve větší míře obytnou zástavbou. Nárůsty intenzit automobilové dopravy na těchto komunikacích mohou znamenat nárůst zatížení obyvatelstva hlukem a znečištěním ovzduší a zvýšení rizika dopravních nehod.

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, 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

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

Obyvatelé v okolí záměru budou dotčeni změnou jednotlivých složek životního prostředí, které mohou mít vliv na jejich zdraví a dále změnou socioekonomického prostředí. Při posuzování možných vlivů na zdraví obyvatel žijících v okolních domech je nutno obecně brát v úvahu všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví.

Zkapacitněná dálnice D0 nebude zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit obyvatelstvo, ani zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá kontaminace vody využívané obyvatelstvem ani půdy chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou znečištění ovzduší a hluk.

Vyhodnocení těchto vlivů záměru na veřejné zdraví je předmětem samostatného posouzení, které je uvedeno v příloze 5. Podkladem pro hodnocení byla rozptylová a hluková studie (viz přílohy 3 a 4). Hodnocení bylo provedeno pro obyvatele potenciálně dotčené realizací záměru, a to na základě údajů o změnách imisní a hlukové zátěže ve vybraných bodech, reprezentujících obytnou zástavbu v širším okolí posuzovaného úseku dálnice (viz kap. C.II.8.). Každému bodu byl na základě odborného odhadu přiřazen počet obyvatel, který je daným bodem reprezentován.

Následně byla provedena kvantifikace očekávaných změn ukazatelů zdravotního rizika.

Jak je patrné, do hodnocení je zahrnuta stávající zástavba v řešeném území a počet obyvatel, vázaný na jednotlivé referenční body, je proto ve všech časových horizontech shodný. Do hodnocení nebyly zahrnuty počty obyvatel v případně nově vzniklé zástavby, neboť jejich distribuci v území v daných časových horizontech nelze na základě dostupných dat určit. Veškeré kvantitativní ukazatele míry zdravotního rizika zjištěné v předkládané studii (viz příloha 5) tak vycházejí z jednoho souboru údajů o počtu obyvatel.

Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví – provoz komunikace

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly v souladu s autorizačním návodem SZÚ k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren. V souladu s platnými metodikami bylo postupováno následovně:

- v případě NO₂, PM₁₀ a PM_{2,5}, tj. nekarcinogenních polutantů, bylo provedeno srovnání se směrnými hodnotami Světové zdravotnické organizace (WHO) a dále kvantifikace očekávaných změn ve výskytu zdravotních účinků u obyvatel v zájmovém území na základě doporučeného metodického postupu WHO (Health risks of air pollution in Europe, 2013)
- u karcinogenů (benzen, benzo[a]pyren) je posuzováno riziko výskytu karcinogenního účinku na základě dat WHO o nebezpečnosti daných látek

V případě oxidu dusičitého se hodnotí chronická i akutní expozice (tj. průměrné roční i maximální hodinové koncentrace), u ostatních látek pak chronická expozice (u suspendovaných částic s tím, že vyjmenované účinky zahrnují i vlivy krátkodobých expozic).

Vlivem uvedení záměru do provozu byl obecně vypočten nárůst imisní zátěže v blízkosti posuzovaného úseku dálnice D0, kde se nacházejí spíše solitérní objekty (s počtem obyvatel v jednotkách, nejvýše v řádu několika desítek). Oproti tomu pokles imisní zátěže byl vypočten podél některých kapacitních komunikací, vedoucích častěji souvislou zástavbou, počet obyvatel se zde pohybuje v řádu desítek až stovek. Celkově tak poměrně výrazně převažuje počet obyvatel v oblastech s poklesem imisní zátěže oproti počtu obyvatel v pásmech nárůstu imisní zátěže.

Oxid dusičitý je spojován zejména s respiračními onemocněními. Hodnotí se chronická i akutní expozice (tj. průměrné roční i maximální hodinové koncentrace),

příčemž u akutních expozic se předpokládá, že pod úrovní směrné hodnoty WHO ($200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) riziko nevzniká. V řešené oblasti tato hodnota nebyla dosažena v žádném výpočetním stavu. U chronické expozice je stanovena směrná hodnota $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro roční průměr, ani tato hodnota nebude v zájmovém území překročena. Zdravotní riziko z expozice NO_2 lze tak v celém území považovat za nízké.

Pro chronickou expozici byla dále provedena kvantifikace změn v četnosti výskytu zdravotních účinků, jejíž výsledky sumarizuje následující tabulka.

Tab. D.1. Vyhodnocení zdravotního rizika v oblastech s nárůstem imisní zátěže (NO_2)

Oxid dusičitý		Rok 2027	Rok 2027	Rok 2050
		Bez Radlické radiály	S Radlickou radiálou	
Počet obyvatel		15 730	15 730	15 730
Hospitalizace s respiračními chorobami	Výchozí stav	212,2096	212,2096	212,2096
	Stav se záměrem	212,2120	212,2120	212,2135
	Rozdíl	0,0024	0,0024	0,0039
Úmrtnost u dospělých > 30 let	Výchozí stav	145,2419	145,2419	145,2419
	Stav se záměrem	145,2376	145,2366	145,2425
	Rozdíl	-0,0043	-0,0053	0,0006
Prevalence bronchitidy u dětí 5 – 14 let	Výchozí stav	36,2358	36,2358	36,2358
	Stav se záměrem	36,2391	36,2392	36,2413
	Rozdíl	0,0033	0,0034	0,0055

Jak je zřejmé z uvedené tabulky, u míry zdravotního rizika vyjádřené jako úmrtnost u dospělých bylo pro výpočtové stavy k roku 2027 vypočteno celkové snížení, a to v řádu tisíců nového případu, naopak pro rok 2050 bylo vypočteno celkové zvýšení, a to v řádu desetitisíců nového případu. V případě hospitalizace s respiračními chorobami a prevalence bronchitidy u dětí byl vypočten nárůst míry rizika statisticky také výrazně pod hranicí jednoho nového případu (v řádu tisíců případu) v celé dotčené populaci. Ačkoliv se ukazuje, že hodnocený záměr způsobí v případě některých účinků nárůst zdravotního rizika, jedná se o hodnoty pouze statistické, a to výrazně pod hranicí nového případu, a to i v nejvíce ovlivněné obytné zástavbě (v oblasti Zbuzan). Ani v bodě s nejvyšším nárůstem imisní zátěže však nebylo vypočteno průkazné zvýšení zdravotních účinků u žádné ze sledovaných charakteristik.

Hodnoty průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} se dle podkladů ČHMÚ v oblasti hodnoceného záměru pohybují v rozmezí $24,1 - 24,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u částic $\text{PM}_{2,5}$ pak v rozmezí $17,3 - 18,1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jedná se o průměrné hodnoty pro čtverce $1 \times 1 \text{ km}$, přičemž obecně u hlavních komunikací je možné čekat

imisi zátěž poněkud vyšší. Směrné hodnoty WHO jsou stanoveny ve výši $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro PM_{10} a $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ pro $\text{PM}_{2,5}$. Již vzhledem k úrovni imisiho pozadí je tedy nutno očekávat výskyt zvýšeného zdravotního rizika v případě obou frakcí suspendovaných částic v celém zájmovém území.

Následující tabulka pak shrnuje výsledky kvantifikace změn v úrovni ukazatelů zdravotního rizika, spojovaných s expozicí částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$, pro území reprezentované charakteristickými výpočtovými body.

Tab. D.2. Vyhodnocení zdravotního rizika v oblastech s nárůstem imisi zátěže (PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$)

Suspendované částice PM_{10}		Rok 2027 Bez Radlické radiály	Rok 2027 S Radlickou radiálou	Rok 2050
Počet obyvatel		15 730	15 730	15 730
Kojenecká úmrtnost (do 1 roku)	Výchozí stav	0,428071	0,428071	0,428071
	Stav se záměrem	0,428046	0,428070	0,428069
	Rozdíl	-0,000025	-0,000001	-0,000002
Prevalence bronchitidy u dětí 6 – 12 let	Výchozí stav	257,371880	257,371880	257,371880
	Stav se záměrem	257,344914	257,361730	257,366424
	Rozdíl	-0,026966	-0,010150	-0,005456
Incidence chron. bronchitidy u dosp. (> 18 let)	Výchozí stav	63,161371	63,161371	63,161371
	Stav se záměrem	63,152372	63,157984	63,159551
	Rozdíl	-0,008999	-0,003387	-0,001820
Suspendované částice $\text{PM}_{2,5}$		Rok 2027 Bez Radlické radiály	Rok 2027 S Radlickou radiálou	Rok 2050
Počet obyvatel		15 730	15 730	15 730
Úmrtnost u dospělých > 30 let (počet osob)	Výchozí stav	159,7559	159,7559	159,7559
	Stav se záměrem	159,7509	159,7538	159,7550
	Rozdíl	-0,0050	-0,0021	-0,0009
Hospitalizace s kardiovaskulárními chorobami	Výchozí stav	485,1787	485,1787	485,1787
	Stav se záměrem	485,1763	485,1776	485,1781
	Rozdíl	-0,0024	-0,0011	-0,0006
Hospitalizace s respiračními chorobami	Výchozí stav	211,5419	211,5419	211,5419
	Stav se záměrem	211,5396	211,5409	211,5414
	Rozdíl	-0,0023	-0,0010	-0,0005
Dny s omezenou aktivitou	Výchozí stav	181425,52	181425,52	181425,52
	Stav se záměrem	181420,98	181423,52	181424,65
	Rozdíl	-4,54	-2,00	-0,87
Dny pracovní neschopnosti	Výchozí stav	137405,90	137405,90	137405,90
	Stav se záměrem	137402,65	137404,47	137405,27
	Rozdíl	-3,25	-1,43	-0,63

Příznaky astmatu u astmatických dětí	Výchozí stav	5365,5636	5365,5636	5365,5636
	Stav se záměrem	5365,4839	5365,5286	5365,5483
	Rozdíl	-0,0797	-0,0350	-0,0153

Z uvedené tabulky vyplývá, že celkově převažuje snížení zdravotního rizika. Změny v míře zdravotního rizika vyjádřené jako kojenecká úmrtnost (imisní zátěž PM_{10}) se pohybují v řádu stotisícin až miliontin nového případu v celé dotčené populaci. I v nejvíce dotčené obytné zástavbě (oblast Lochkova) je změna v míře zdravotního rizika nejvýše v řádu miliontin nového případu. V případě úmrtnosti u dospělých nad 30 let opět převažuje z celkového pohledu snížení zdravotního rizika, změna se pohybuje v řádu tisícín nového případu. I v nejvíce ovlivněné zástavbě bude nárůst míry zdravotního rizika v řádu desetitisícín nového případu.

I další hodnocené ukazatele jsou povětšinou pod statistickou hranicí jednoho nového případu, pouze s výjimkou dnů s omezenou aktivitou a dnů s pracovní neschopností, kde se celkový pokles pohybuje v jednotlivých stavech na úrovni jednotek případů. Ani v bodě s nejvyšším nárůstem imisní zátěže nebylo vypočteno zvýšení počtu dnů s omezenou aktivitou nebo s pracovní neschopností nad hranicí jednoho případu, ale pouze v řádu několika desetin.

Změny v úrovni zdravotního rizika vlivem provozu záměru budou i v nejvíce dotčené obytné zástavbě nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví a budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování.

Vzhledem k tomu, že v místech přiblížení dálnice D0 stavba 515 k obytné zástavbě je dále navrženo opatření spočívající ve výsadbě vegetačních pásů s protiprašnou funkcí v takovém rozsahu, aby záchyt prachu zcela vykompenzoval vliv zkapacitnění dálnice, lze konstatovat, že výsledný (byť nevýznamný) nárůst rizika vlivem záměru bude dále snížen, zatímco přínosy záměru ve smyslu snížení zdravotních rizik v širším území budou zachovány.

V případě benzenu lze v zájmovém území očekávat ve všech výchozích stavech hodnoty nejvýše do $1,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Benzen přispívá k vzniku leukémie, tento účinek je bezprahový a proto není uvedena směrná hodnota. V souladu s informacemi SZÚ je hranice tzv. přijatelného rizika uvažována na úrovni 10^{-6} , tzn. v řádu jednotek případů na milion obyvatel. Uvedená úroveň imisní zátěže odpovídá míře karcinogenního rizika $8,4 \times 10^{-6}$, jedná se tedy o hodnoty na hranici přijatelné míry rizika. Vlivem zkapacitnění byl vypočten nejvyšší nárůst imisní zátěže v obytné zástavbě (v oblasti Zbuzan, Lochkova a Radotína) o $0,004 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Této změně odpovídá změna rizika

výskytu zdravotních účinků z chronické expozice benzenu nejvýše o $2,4 \times 10^{-8}$ (1 případ na téměř 42 milionu obyvatel). Vzhledem k počtu zasažených obyvatel (řádově stovky), lze konstatovat, že vypočtené změny ve zdravotním riziku se v reálné situaci rozpoznatelně neprojeví. Jak je zřejmé, ani v oblastech s nejvyšším nárůstem imisní zátěže není třeba očekávat jakkoliv významné zvýšení výskytu zdravotních účinků.

Benzo[a]pyren představuje rovněž karcinogenní polutant s bezprahovým působením. Výchozí hodnoty se pohybují na úrovni $0,9 - 2,0 \text{ ng.m}^{-3}$, což odpovídá hodnotám $7,8 - 17,4 \times 10^{-5}$. Tyto hodnoty jsou již nad hranicí přijatelného rizika a ve většině zástavby i nad hranicí imisního limitu 1 ng.m^{-3} . Jedná se však o situaci typickou pro celé území Prahy a okolí. Úroveň přijatelného rizika v řádu 10^{-6} by byla dosažena teprve při koncentraci na úrovni $0,1 \text{ ng.m}^{-3}$ nebo nižších, což je hodnota několiknásobně překročená na všech měřicích stanicích v ČR.

Vlivem zkapacitnění dálnice byl vypočten nejvyšší nárůst imisní zátěže v prostoru obytné zástavby (oblast Zbuzan) do $0,015 \text{ ng.m}^{-3}$. Uvedené změně koncentrací odpovídá změna karcinogenního rizika na úrovni nejvýše $1,305 \times 10^{-6}$ (jeden případ na téměř 770 tisíc obyvatel). Vzhledem k počtu zasažených obyvatel (nejvýše nižší stovky), se vypočtené změny ve zdravotním riziku v reálné situaci rozpoznatelně neprojeví, přesto se však již jedná o navýšení, které je vhodné dále řešit. V rámci podkladové rozptylové studie (viz příloha 3) byla navržena opatření ke snížení imisních příspěvků a ke kompenzaci produkce emisí benzo[a]pyrenu. Za předpokladu realizace těchto opatření bude výsledný nárůst rizika v nejvíce exponované zástavbě významně nižší.

V souhrnu lze tedy konstatovat, že vlivem provozu záměru dojde ke snížení celkové míry zdravotního rizika z expozice obyvatel znečištění ovzduší, přičemž ani v oblastech s nejvyšším nárůstem imisní zátěže není třeba očekávat jakkoliv významné zvýšení výskytu zdravotních účinků.

Vlivy znečištění ovzduší na veřejné zdraví – výstavba komunikace

Vliv na obyvatele žijící v nejbližších domech je nutno očekávat také během stavebních prací. Zdrojem znečištění ovzduší bude jak samotný prostor staveniště, tak i vyvolaná automobilová doprava.

Kvantifikace míry zdravotního rizika byla v tomto případě provedena pro výskyt lehčích příznaků dýchacích obtíží typu kašle. Z provedeného hodnocení vyplynulo, že s nejvyšší pravděpodobností není třeba v žádném výpočtovém bodě očekávat zvýšení

počtu případů s výskytem dýchacích obtíží mezi dotčenou populací (tzn. v žádném bodě nebylo vypočteno riziko odpovídající 1 případu či více).

Podkladová rozptylová studie (viz příloha 3) nicméně navrhuje celou řadu opatření ke snížení emisí PM₁₀ při výstavbě záměru (viz kap. D.IV.), a to ve dvou úrovních: základní opatření pro celou stavbu a dále přísnější opatření pro výstavbu v místech přiblížení k zástavbě. Výsledné vlivy stavební činnosti na zdraví obyvatel tak budou oproti provedené kvantifikaci dále sníženy.

Vlivy hluku na zdraví obyvatel

V případě hluku jsou v souladu s platnými metodikami uvažovány pouze vlivy chronické expozice, tj. jen vliv provozu záměru.

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí. Při běžné expozici hluku z dopravy se projevují zejména systémové (nespecifické) účinky, které jsou spojeny zejména s rušením spánku a se stresovou reakcí na obtěžování hlukem. Nejvíce průkazných dat o zdravotním riziku se týká vlivů na kardiovaskulární systém, jako ukazatel byl hodnocen počet případů infarktu myokardu (resp. jeho změna vlivem hluku z dopravy). Pro kvantifikaci ostatních účinků byly použity ukazatele míry obtěžování lidí hlukem a míry rušení spánku. Metodiky rozlišují tři úrovně obtěžování a rušení, v rámci hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví byly jako ukazatele uvažovány součty počtu osob obtěžovaných a silně obtěžovaných, resp. rušených a silně rušených.

Výpočetní vztahy pro provedení kvantifikace účinků vycházejí z metodických doporučení WHO a odborných studií. Podkladem pro výpočet jsou výsledky akustické studie (viz příloha 4), konkrétně pak hodnoty ekvivalentních hladin hluku v denní a noční době v jednotlivých výpočtových bodech. Z povahy vlivů hluku vyplývá, že do hodnocení je zahrnuta pouze zástavba v blízkém okolí hodnocené komunikační sítě, včetně posuzovaného úseku D0. Umístění výpočtových bodů je uvedeno v akustické studii.

Tab. D.3. Porovnání hodnot míry obtěžování, rušení při spánku a výskytu infarktu myokardu v dotčené populaci

Výpočetní stav	Počet obtěžovaných obyvatel			Počet obyvatel rušených při spánku			Počet případů výskytu infarktu myokardu		
	Výchozí stav	Stav se záměrem	Rozdíl	Výchozí stav	Stav se záměrem	Rozdíl	Výchozí stav	Stav se záměrem	Rozdíl
Rok 2027									
Bez Radlické radiály	4971,1	4881,3	-89,8	2709,3	2668,0	-41,3	40,867	40,769	-0,098
Rok 2027									
S Radlickou radiálou	4694,9	4643,1	-51,8	2580,7	2555,6	-25,1	40,577	40,526	-0,051
Rok 2050	4694,4	4655,3	-39,1	2577,6	2557,0	-20,6	40,571	40,543	-0,028

Z provedeného hodnocení vyplývá, že v okolní obytné zástavbě je možné ve výchozích stavech počty obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v jednotlivých výpočetních stavech očekávat v řádu několika tisíců. Vlivem zkapacitnění dálnice bylo zaznamenáno celkové snížení počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu desítek případů a snížení rizika výskytu infarktu myokardu v řádu setin nového případu.

Ani v obytné zástavbě, nejvíce dotčené nárůstem hlukové zátěže, není třeba očekávat zvýšení kardiovaskulárního rizika významného ve smyslu ohrožení zdraví, v některých výpočtových bodech však může dojít k nárůstu počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel.

V souhrnu lze pak konstatovat, že záměr nepředstavuje nárůst zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a celkově dojde ke snížení jak kardiovaskulárního rizika, tak obtěžování a rušení při spánku.

Výše uvedené závěry platí i pro případné synergické efekty znečištění ovzduší a hluku na zdraví obyvatel. S těmito efekty by bylo možné potenciálně uvažovat např. v případě kardiovaskulárních onemocnění nebo celkové úmrtnosti. Lze konstatovat, že ani při hypotetickém součtu nejvyšších hodnot u všech relevantních nepříznivých účinků nelze předpokládat jakkoli významný nárůst zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví obyvatel.

Socioekonomické vlivy

Zkapacitnění dálnice D0 má význam ze socioekonomického hlediska. Po dokončení se zvýší bezpečnost cestování a zároveň se odlehčí doprava na komunikacích nižších tříd. Kvalitní dopravní napojení v oblasti širšího okolí hodnocené komunikace též zvýší možnosti ekonomického rozvoje. Na druhé straně však může dojít k poklesu tržeb u podniků na stávajících komunikacích, které slouží jako náhradní trasa pro přetížený stávající úsek D0. Tento efekt bude částečně vyvážen zlepšením životních podmínek v dotčené obytné zástavbě.

Vlivy na nehodovost

Pozitivní vliv bude mít zkapacitnění dálnice D0 na nehodovost a na faktory pohody a kvality života pro obyvatele v zástavbě podél úseků s poklesem intenzit automobilové dopravy, které jsou obvykle v těsném kontaktu se zástavbou. Zkapacitnění hodnoceného úseku D0 odvede část automobilové dopravy z komunikací nižších tříd a městských ulic na dálnici D0, která je vedena mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou, bez možnosti přístupu chodců a cyklistů a bez úrovnových křižovatek. Tím se výrazně sníží riziko zranění nebo usmrcení osob. Odvedení dopravy rovněž zvýší pocit životní pohody pro obyvatele v intravilánu Prahy a okolních obcí, kteří nebudou vystaveni stresu z přítomnosti tranzitní dopravy a zvýšeného nebezpečí poškození zdraví nebo úmrtí.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

D.I.2.1. Vlivy na kvalitu ovzduší

Vlivy na kvalitu ovzduší byly vyhodnoceny v rozptylové studii, která je uvedena v příloze 3.

Vlivy v období výstavby

Vyhodnocení vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro modelové hodnoty nárůstu průměrných denních koncentrací suspendovaných prachových částic PM_{10} a maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého. Jedná se o nejvhodnější imisní charakteristiky pro popis vlivu stavby na kvalitu ovzduší s ohledem na platné imisní limity. Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu

zeminy. Modelování vlivů stavební činnosti na kvalitu ovzduší proto bylo vypracováno pro tuto nejméně příznivou etapu stavby.

Modelové výpočty byly provedeny pro výpočtové body, reprezentující obytnou zástavbu v okolí záměru (viz kap. C.II.8.), které byly dále rozděleny do oblastí podle lokalit, v nichž bude stavební činnost probíhat. Aby bylo možné posoudit potenciální riziko překračování krátkodobých limitů během stavby, byly jednotlivým bodům přiřazeny údaje o imisním pozadí. V případě 24hodinových koncentrací PM₁₀ se jedná o data ČHMÚ ve čtvercové síti 1×1 km, u hodinových hodnot NO₂ (pro něž nejsou údaje ve čtvercích uvedeny), byla použita jednotná hodnota dle údajů imisního monitoringu. Při analýze výsledků bylo u PM₁₀ přihlíženo též k výstupům modelování celkové imisní zátěže v území, neboť v blízkosti komunikací se mohou vyskytovat hodnoty vyšší, než je průměrná hodnota v kilometrovém čtverci.

Nejvyšší příspěvek stavební činnosti k hodinovým koncentracím oxidu dusičitého dosahuje 73 μg.m⁻³, odhadovaná úroveň imisního pozadí činí 110 μg.m⁻³. Z výsledků modelových výpočtů tak vyplývá, že imisní limit pro hodinové koncentrace NO₂ (200 μg.m⁻³) bude u nejbližší obytné zástavby dodržen ve všech případech. V některých lokalitách však existuje s ohledem na nejistoty ve stanovení imisního pozadí určité riziko přiblížení se k limitní hodnotě. Z tohoto důvodu jsou navržena opatření ke splnění imisního limitu s dostatečnou rezervou (viz kap. D.IV.) – jedná se o dodržení minimálních emisních parametrů nákladních vozidel (EURO V) a stavebních strojů (Stage IV).

Nejvyšší příspěvek stavební činnosti k 24hodinovým koncentracím suspendovaných částic PM₁₀ činí 7,3 μg.m⁻³. V případě této imisní veličiny bylo identifikováno několik oblastí, v nichž existuje potenciální riziko překračování imisního limitu (50 μg.m⁻³, sleduje se 36. nejvyšší hodnota v roce) již ve výchozím stavu a další zvýšení imisní zátěže je tudíž nežádoucí. Jedná se vesměs (s jednou výjimkou) o lokality, v nichž je limit dle podkladů ČHMÚ splněn, modelové výpočty však ukazují na riziko překračování limitu v blízkosti dálnice. V těchto lokalitách byla navržena opatření, při jejichž dodržení lze důvodně předpokládat, že stavební práce nebudou mít vliv na nárůst četnosti překračování 24hodinového imisního limitu PM₁₀. V souladu s příslušným metodickým pokynem MŽP jsou pak navržena další opatření, platná pro celou stavbu (viz kap. D.IV.).

Dále bylo provedeno samostatné posouzení imisních příspěvků ze staveništní dopravy. Z hodnocení je patrné, že imisní příspěvky budou dosahovat jen minimálních hodnot, u krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého nepřekročí 0,2 μg.m⁻³, u 24hodinových koncentrací prachových částic PM₁₀ pak 0,07 μg.m⁻³. Vliv staveništní dopravy na imisní zatížení území je možné považovat za zanedbatelný.

V rámci posouzení vlivů fáze výstavby na imisní zatížení území byla též posuzována skutečnost, že v průběhu výstavby bude provoz na dálnici D0 omezen, čímž se sníží atraktivita této trasy a může dojít k přesunu části dopravy na jiné komunikace. V tomto případě se nejedná o krátkodobé působení konkrétních prací v dané lokalitě, ale o souhrnný vliv, který bude působit po celou dobu výstavby. Sledovanými imisními veličinami jsou proto průměrné roční koncentrace všech znečišťujících látek, relevantních pro automobilovou dopravu, tj. částice PM₁₀ a PM_{2,5}, oxid dusičitý, benzen a benzo[a]pyren. Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že změny v zatížení komunikací se projeví nárůstem imisních příspěvků NO₂ a PM₁₀ v obytné zástavbě nejvýše o 0,07 µg.m⁻³, u částic PM_{2,5} maximálně o 0,03 µg.m⁻³, u benzenu o 0,002 µg.m⁻³ a u benzo[a]pyrenu o 0,004 ng.m⁻³. Ve vztahu k úrovním imisní zátěže i k imisním limitům se jedná o mírné, prakticky nerozpoznatelné změny.

Vlivy v období provozu

Modelování vlivů záměru ve fázi provozu na kvalitu ovzduší bylo v souladu s dopravně inženýrskými podklady provedeno pro výhledový stav po realizaci záměru (rok 2027 – variantně pro stav bez Radlické radiály a s Radlickou radiálou) a pro dlouhodobý výhled (rok 2050, resp. 2040+).

Z provedených modelových výpočtů pro všechny výhledové stavy (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého a roční koncentrace benzenu. Velmi lokálně, v nejbližším okolí nejvýznamnějších komunikací může docházet k překračování imisního limitu pro roční koncentrace částic PM₁₀ a PM_{2,5}, v pásmu okolo nejvýznamnějších komunikací pak i možné překročení limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀. Na většině zájmového území pak lze očekávat překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Změny imisní zátěže, k nimž dojde vlivem zkapacitnění dálnice D0 stavba 515, jsou komentovány v následujícím textu. Komentář je uveden pro stav roku 2027 bez Radlické radiály, který představuje nejméně příznivou výpočetní variantu. Následně je provedeno srovnání s dalšími dvěma modelovanými stavy.

- **Oxid dusičitý – průměrné roční koncentrace:** nejvyšší nárůst koncentrací podél úseku D0 515 byl vypočten na úrovni 0,5 – 0,8 µg.m⁻³, a to v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a ulicí Ořešská. Podél úseku mezi ulicí Ořešská a Lochkovským tunelem byl vypočten nárůst v rozmezí 0,2 – 0,5 µg.m⁻³. Další lokalitou s nárůstem koncentrací je okolí ulice K Barrandovu, kde se koncentrace vlivem

zkapacitnění D0 515 zvýší nejvýše o $0,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby byl vypočten do $0,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v oblasti Zbuzan. Snížení koncentrací bylo vypočteno zejména v oblasti Stodůlek, Košíř a Smíchova, podél ulic Rozvadovská spojka, Radlická a Plzeňská, a to až o $0,15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jedná se o oblast s hustou obytnou zástavbou. Zkapacitnění dálnice D0 nezpůsobí překračování imisního limitu.

- **Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace:** nejvyšší hodnoty se pohybují okolo $90 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v okolí Zlíchovského tunelu. Změny v imisní zátěži vlivem zkapacitnění budou nejvýše v řádu jednotek $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst byl vypočten okolo $8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v oblasti podél hodnoceného úseku. V prostoru obytné zástavby byl vypočten nejvyšší nárůst okolo $5,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v těsné blízkosti trasy hodnocené komunikace (Zbuzany, Jinočany, Třebonice). Naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zejména v oblasti Smíchova a Radlic, a to nejvýše na úrovni okolo $2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Zkapacitnění dálnice D0 nezpůsobí překračování imisního limitu.
- **Benzen – průměrné roční koncentrace:** nejvyšší nárůst koncentrací podél úseku D0 515 byl vypočten na úrovni do $0,018 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v okolí křížení s ulicí Poncarova. Podél úseku v širším okolí křížení s ulicí K Barrandovu byl vypočten nárůst nejčastěji $0,002 - 0,008 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby byl vypočten na úrovni $0,004 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v oblasti Zbuzan, Lochkova a Radotína. Pokles imisní zátěže byl vypočten na úrovni až $0,007 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v lokalitách Smíchov, Jinonice, Stodůlky a Zadní Kopanina. Zkapacitnění dálnice D0 nezpůsobí překračování imisního limitu.
- **Suspendované částice PM₁₀ – průměrné roční koncentrace:** nejvyšší nárůst podél úseku D0 515 byl vypočten lokálně na úrovni $1,0 - 1,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a ulicí Ořešská. Podél úseku mezi ulicemi Ořešská a Lochkovským tunelem byl vypočten nárůst v rozmezí $0,5 - 1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Další lokalitou s nárůstem koncentrací je okolí ulice K Barrandovu. Zde se koncentrace vlivem zkapacitnění D0 515 zvýší nejvýše o $0,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby byl vypočten do $0,35 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v oblasti Lochkova. Snížení koncentrací bylo vypočteno zejména v oblasti Smíchova, Zadní Kopaniny a Radotína, a to až o $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nelze zcela vyloučit možné překračování imisního limitu, a to již ve výchozím stavu (bez ohledu na zkapacitnění dálnice), avšak pouze lokálně, v těsné blízkosti hodnocené dálnice, mimo obytnou zástavbu.
- **Suspendované částice PM₁₀ – 24hodinové koncentrace:** překračování limitu po více než 50 případech za rok bylo vypočteno lokálně podél dálnice D0 a také v oblasti Barrandovského mostu. Více než 35 případů za rok pak lze očekávat prakticky souvisle kolem celého úseku D0 v zájmovém území a dále v okolí Barrandovského mostu a podél navazujících úseků Jižní spojky a Strakonické. Vlivem zkapacitnění může dojít v několika nejvíce přilehlých objektech k nárůstu počtu překročení, a to i v oblastech, kde je dle modelového výpočtu již limit překročen. Riziko nárůstu v pásmu nadlimitních hodnot o více než 1 případ ročně bylo vypočteno ve třech lokalitách na okraji Zbuzan, Třebonic a Řeporyjí. Z tohoto důvodu jsou navržena opatření ke snížení imisních příspěvků dálnice D0 k imisní zátěži PM₁₀.

- **Suspendované částice PM_{2,5} – průměrné roční koncentrace:** nejvyšší nárůst koncentrací podél úseku D0 515 byl vypočten lokálně na úrovni do 0,40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a ulicí Ořešská. Podél úseku mezi ulicí Ořešská a Lochkovským tunelem byl vypočten nárůst v rozmezí 0,10 – 0,20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Další lokalitou s nárůstem koncentrací je okolí ulice K Barrandovu. Zde se koncentrace vlivem zkapacitnění D0 515 zvýší nejvýše o 0,10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby byl vypočten do 0,10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v oblasti Lochkova. Snížení koncentrací bylo vypočteno zejména v oblasti Smíchova, Zadní Kopaniny a Radotína, a to do 0,11 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nelze zcela vyloučit možné překračování imisního limitu, výskyt případných nadlimitních koncentrací však může být pouze lokální, v těsné blízkosti hodnocené dálnice.
- **Benzo[a]pyren – průměrné roční koncentrace:** nejvyšší nárůst koncentrací podél úseku D0 515 byl vypočten lokálně na úrovni do 0,06 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a ulicí Ořešská. Podél úseku mezi ulicí Ořešská a Lochkovským tunelem byl vypočten nárůst v rozmezí 0,01 – 0,03 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Další lokalitou s nárůstem koncentrací je okolí ulice K Barrandovu. Zde se koncentrace vlivem zkapacitnění D0 515 zvýší nejvýše o 0,01 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby byl vypočten do 0,015 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, a to v oblasti Zbuzan. Snížení koncentrací bylo vypočteno zejména v oblasti Smíchova, Stodůlek, Zadní Kopaniny a Radotína, a to až o 0,008 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. V případě této znečišťující látky dochází k překračování imisního limitu již ve výchozím stavu na většině zájmového území. Realizace záměru však tuto situaci prakticky neovlivní, neboť automobilová doprava je zcela minoritním zdrojem imisní zátěže benzo[a]pyrenu (dominantní podíl má spalování pevných paliv v malých zdrojích). Přes tyto skutečnosti jsou navržena opatření ke snížení imisních příspěvků dálnice D0 k imisní zátěži benzo[a]pyrenu.

Rozložení změn imisní zátěže v dalších dvou modelových stavech je obdobné. Jejich porovnání umožňuje následující tabulka, která pro každý stav a imisní veličinu uvádí nejvyšší nárůst hodnot, vypočtený v rámci celého řešeného území a nejvyšší nárůst v obytné zástavbě. Jak je patrné, jsou u stavu roku 2027 s Radlickou radiálou i u stavu roku 2050 nejvyšší hodnoty poněkud nižší ve srovnáním se stavem komentovaným výše.

Tab. D.4. Nejvyšší nárůst imisních hodnot vlivem realizace záměru

Imisní veličina	Rok 2027 – bez Radlické radiály		Rok 2027 – s Radlickou radiálou		Rok 2050	
	celé území	obytná zástavba	celé území	obytná zástavba	celé území	obytná zástavba
IH _r oxid dusičitý (μg.m ⁻³)	0,80	0,30	0,55	0,26	0,45	0,22
IH _k oxid dusičitý (μg.m ⁻³)	8,0	5,5	7,0	4,5	4,0	3,5
IH _r benzen (μg.m ⁻³)	0,018	0,004	0,012	0,004	0,010	0,003
IH _r částice PM ₁₀ (μg.m ⁻³)	1,30	0,35	1,1	0,3	1,0	0,24
IH _d PM ₁₀ (μg.m ⁻³)	11,0	6,5	8,0	6,0	8,0	5,0
IH _r částice PM _{2,5} (μg.m ⁻³)	0,40	0,10	0,30	0,08	0,28	0,07
IH _r benzo[a]pyren (ng.m ⁻³)	0,060	0,015	0,045	0,013	0,040	0,012

Z výsledků modelových výpočtů tedy vyplývá, že imisní limity pro průměrné roční i hodinové koncentrace oxidu dusičitého a průměrné roční koncentrace benzenu budou v celém zájmovém území splněny i s vlivem zkapacitnění hodnocené dálnice. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ i PM_{2,5} nelze zcela vyloučit překračování imisního limitu, ale to jen v těsné blízkosti hodnocené dálnice, jedná se však vždy o lokality bez obytné zástavby. Kromě toho je třeba připomenout skutečnost, že v pětiletých průměrech koncentrací je již zahrnut příspěvek stávající dopravy na hodnoceném úseku dálnice. Celkové koncentrace tak budou pravděpodobně nižší, než činí prostý součet pětiletých průměrů a vypočteného příspěvku automobilové dopravy.

V případě 24hodinových koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ je v současnosti dle ČHMÚ imisní limit v okolí dálnice D0 splněn, modelové výpočty však ukazují na riziko překračování limitu v blízkosti dálnice, přičemž toto překročení zasahuje i obytnou zástavbu. Možným důvodem je skutečnost, že data ČHMÚ jsou zpracována pro čtverce 1×1 km a v těsné blízkosti dálnice se tak mohou vyskytovat hodnoty poněkud vyšší. Vlivem realizace záměru pak dle výpočtu může v některých bodech dojít i v pásmu nadlimitních hodnot k zvýšení počtu překročení limitu o více než 1 případ. Jedná se o úseky, kde se dálnice přibližuje k okrajové zástavbě Zbuzan, Třebonic a Řeporyjí. V těchto případech je navržena výsadba vegetační bariéry s takovou účinností, aby bylo zajištěno snížení imisních příspěvků dálnice minimálně v rozsahu odpovídajícím nárůstu imisních příspěvků v důsledku zkapacitnění dálnice (viz kap. D.IV.).

V případě benzo[a]pyrenu pak lze očekávat výskyt nadlimitních koncentrací na většině zájmového území již ve výchozích stavech. Realizace záměru však tuto situaci prakticky neovlivní, neboť automobilová doprava je zcela minoritním zdrojem imisní

zátěže benzo[a]pyrenu (dominantní podíl má spalování pevných paliv v malých zdrojích). Přes tyto skutečnosti jsou navržena opatření ke snížení imisních příspěvků dálnice D0 k imisní zátěži benzo[a]pyrenu (viz kap. D.IV.). Návrh reaguje na požadavek Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru ochrany prostředí, na eliminaci příspěvků benzo[a]pyrenu vznikajících během provozu záměru. Z provedené analýzy vyplynulo, že pro úplnou eliminaci imisních příspěvků záměru by bylo nutno vysadit vegetační bariéry v takové výšce, která je nepřijatelná z hlediska bezpečnosti provozu na dálnici. Z tohoto důvodu je navrženo vysadit bariéry v maximální přijatelné výšce a doplnit je dalšími výsadbami za účelem kompenzace emisí benzo[a]pyrenu. Tyto výsadby je zapotřebí realizovat přednostně formou vegetačních pásů podél zástavby přilehlých sídel a ozelenění protihlukových stěn v blízkosti zástavby (záchyt částic v recirkulační zóně za stěnou). Lokalizace dalších výsadeb pak bude záviset na dohodě s příslušnými orgány (zejm. obcí a městských částí), přičemž obecně je vhodné upřednostnit výsadby ve vazbě na zdroje emisí (např. u dalších komunikací či u plošných zdrojů prašnosti) či v blízkosti obytných domů. V rámci rozptylové studie (viz příloha 3) byl proveden předběžný výpočet potřebného množství stromů pro celkovou kompenzaci nárůstu emisí benzo[a]pyrenu s tím, že přesná kvantifikace bude provedena v rámci projektu vegetačních úprav v další etapě přípravy záměru (viz kap. D.IV.).

Z § 11 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vyplývá, že Ministerstvo životního prostředí vydává závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce. Vzhledem ke skutečnosti, že hodnocený záměr nebude procházet zastavěným územím obce, nebude vydáno ani závazné stanovisko. Z pohledu zákona o ochraně ovzduší tedy nejsou vyžadována kompenzační opatření, jejichž návrhem je dle odstavce 5 podmíněno právě vydání souhlasného závazného stanoviska. Přes uvedenou skutečnost jsou kompenzační opatření navržena (viz kap. D.IV.).

D.I.2.2. Vlivy na klima

Vyhodnocení vlivů záměru na klimatický systém (a zranitelnosti záměru vůči dopadům klimatické změny) sestává ze čtyř částí:

- posouzení záměru z pohledu klíčových strategických dokumentů v oblasti klimatické změny
- posouzení vlivů záměru na emise skleníkových plynů jakožto základního ukazatele vlivu na globální změnu klimatu
- posouzení vlivů záměru na lokální (mikro)klimatické podmínky území
- posouzení zranitelnosti záměru vůči dopadům změny klimatu

Posouzení záměru z hlediska souladu se strategickými dokumenty v oblasti klimatu

Strategické dokumenty, zaměřené na problematiku změny klimatu, lze rozdělit na mitigační a adaptační. Mitigační strategie (ochrana klimatu) si kladou za cíl zmírnění příčin zesilování přirozeného skleníkového efektu atmosféry, a to především snižováním emisí skleníkových plynů. Adaptační strategie se pak snaží nadcházejícím dopadům změny klimatu postupně přizpůsobovat.

Základním národním strategickým dokumentem v oblasti ochrany klimatu ČR (mitigační strategie) je Politika ochrany klimatu v České republice. Politika definuje hlavní cíle a opatření v oblasti ochrany klimatu na národní úrovni tak, aby zajišťovala splnění cílů snižování emisí skleníkových plynů v návaznosti na povinnosti vyplývající z mezinárodních dohod. Politika ochrany klimatu v České republice, schválená v roce 2017, se zaměřuje na období let 2017 – 2030 s výhledem do roku 2050.

Vztah posuzovaného rozšíření dálnice D0 stavba 515 k cílům Politiky ochrany klimatu je možné vzhledem k rozsahu záměru a z toho vyplývajícího mírného vlivu na produkci emisí skleníkových plynů (viz tab. D.8.) považovat za neutrální.

Adaptace na změnu klimatu je na národní úrovni řešena Strategií přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, která byla schválena usnesením vlády č. 861 ze dne 26. října 2015. Cílem Adaptační strategie ČR je zmírnit dopady změny klimatu přizpůsobením se této změně v co největší míře, zachovat dobré životní podmínky a uchovat, případně vylepšit hospodářský potenciál pro příští generace. Adaptační strategie ČR identifikuje prioritní oblasti (sektory), u kterých se předpokládají největší dopady změny klimatu. Implementačním dokumentem strategie je Národní akční plán adaptace na změnu klimatu z ledna 2017.

Následující tabulky porovnávají vztah hodnoceného záměru k opatřením v sektoru dopravy dle adaptační strategie a k specifickým cílům dle akčního plánu (0 žádný či neutrální vztah, – záměr je v rozporu s cílem či opatřením, + záměr podporuje naplnění cíle či opatření, lomítko vyjadřuje přechodný či mírný vliv).

Tab. D.5. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR – adaptační opatření v sektoru dopravy a jejich vztah k záměru

Opatření	Hodnocení
3.8.3.1 Zajistit flexibilitu a spolehlivost dopravního sektoru, zajištění provozu po extrémních projevech počasí	
Posoudit plánovaná opatření pro zajištění spolehlivosti vodních cest z hlediska dopadů změny klimatu a předpokládaných častějších extrémů, zejména dlouhodobějšího nedostatku vody, a zvážit, zda je v těchto souvislostech jejich realizace ekonomicky a ekologicky vhodná.	0
Zvýšení spolehlivosti dopravního sektoru odstraňováním „bottlenecks“ s cílem optimálního zajištění dopravní obslužnosti (segregované trasy městské a příměstské dopravy,	+

Opatření	Hodnocení
vysokorychlostní železnice, příměstská železnice, zkvalitnění a rozvoj nemotorové dopravy, inteligentní dopravní prvky, zvyšování bezpečnosti).	
Napojení územního plánování a řízení rizik při tvorbě koncepcí dopravní infrastruktury, prevenci možných škod a včasnou likvidaci následků způsobených extrémními projevy počasí, implementace inženýrských opatření, která chrání a zabezpečují dopravní infrastrukturu (vyvýšení, odstínění, apod.).	0/+
Výstavba nových a zvyšování kapacity existujících objízdných tras zejména na železnici výrazně zlepšují jízdní vlastnosti a tím i propustnost tratí.	0
Zajistit kvalitní a rychlé napojení ČR na evropské námořní přístavy železnicí s dopravou námořních kontejnerů a podpořit fungování veřejných logistických center na železnici.	0
Využití telematických a inteligentních dopravních systémů, například pro řízení dopravy při mimořádných a krizových událostech – informace o stavu a sjízdnosti, řízení plynulosti atd.	0/+
Železnice, silnice I. tříd a dálnice konstruovat s ohledem na 100letou vodu.	0
3.8.3.2 Identifikovat a monitorovat nevyhovující technologie v oblasti dopravní infrastruktury, podpořit výzkum a vývoj nových materiálů	
Zohlednit při projektování staveb a dopravních konstrukcí důsledky změny klimatu, extrémní výkyvy teplot, odvod přívalových vod, vyhodnotit nezámrznou hloubku, účinky vysokého rozpálení povrchů, požární bezpečnost atd.	0/+
V návaznosti na adaptační opatření 3.4.3.5 Opatření v oblasti urbanistického rozvoje, stavebnictví a architektury podpořit výzkum a vývoj nových materiálů a technologií, které sníží riziko negativních technických, ekonomických a zdravotních vlivů.	0
Zvýšit životnost prováděné infrastruktury dopravních konstrukcí a požadovat mnohaleté záruky na kvalitu zhotoveného díla.	0/+
Přizpůsobit zejména stavební zákony, normy týkající se stavebních konstrukcí, v souvislosti s předpokládanou změnou klimatu, jako jsou silné nárazové větry, extrémní srážkové či sněhové úhrny.	0
3.8.3.3 Optimalizace teplot v dopravních prostředcích	
K zajištění atraktivity veřejné dopravy je nezbytné, aby objednatelé veřejné dopravy jako zadávací podmínku pro vozidla veřejné dopravy požadovali od dopravců nasazování klimatizovaných vozidel alespoň u vozidel s předpokládanou delší dobou jízdy.	0
Je nezbytné vybírat klimatizaci a vytápění ve vozidlech se zřetelem na vysokou účinnost a hospodárnost vzhledem ke spotřebě energie, minimalizaci produkce rizikových emisí a finančních nákladů.	0
Dále je třeba využít potenciál moderních technologií a inovací ve vývoji a výrobě. V případě veřejné dopravy skýtá objem a velikost vozidel dobré podmínky pro zesílení jejich tepelné izolace, pohonné jednotky vozidel nabízejí zdroj tepla pro tepelný výměník zajišťující chlazení i ohřívání interiéru vozidla.	0
3.8.3.4 Opatření v oblasti zastínění komunikací	
Přijetí doporučení či nařízení o systematické výsadbě dřevin a křovin ve vhodné vzdálenosti podél silnic a železnic. Součástí by mělo být stanovení postupu výběru dřevin a křovin, které jsou pro danou lokalitu vhodné jak biologicky, tak z technických hledisek, z hlediska minimálního rizika pádu do dopravní cesty resp. na trakční vedení následkem silného větru, jehož výskyt v souvislosti se změnou klimatu bude častější.	0/+

Tab. D.6. Národní akční plán adaptace na změnu klimatu – specifické cíle a jejich vztah k záměru

Specifický cíl		Hodnocení
SC1	Podpora přirozených adaptačních schopností lesů a posilování jejich odolnosti proti změně klimatu	0
SC2	Ochrana a obnova přirozeného vodního režimu v lesích	0
SC3	Zvýšení efektivity pozemkových úprav s ohledem na změnu klimatu	0
SC4	Zajištění a zachování genetických zdrojů v oblasti zemědělství	0
SC5	Zastavení degradace půdy nadměrnou erozí, vyčerpáním živin, ztrátou organické hmoty a utužením	0
SC6	Omezení vzniku a dopadů zemědělského sucha	0
SC7	Posílení stability a biologické rozmanitosti agroekosystémů	0
SC8	Zajištění udržitelnosti a produkční funkce zemědělského hospodaření v krajině za účelem snížení negativních dopadů změny klimatu	0
SC9	Zlepšení řízení rizik v zemědělství	0
SC10	Zlepšení hospodaření se srážkovými vodami v urbanizovaných územích jejich využíváním	0/+
SC11	Zvýšení přirozené retenční schopnosti vodních toků a niv	0
SC12	Efektivní ochrana a využívání vodních zdrojů	0
SC13	Zmírňování následků povodní v urbanizovaném území	0/+
SC14	Posílení ekologické stability a snížení rizik spojených s teplotou a kvalitou ovzduší v urbanizované krajině	0/+
SC15	Adaptace staveb na změnu klimatu	0/+
SC16	Podpora adaptability sídel snižováním stopy urbanizovaných území	0/+
SC17	Zvýšení ekologicko stabilizačních funkcí a prostupnosti krajiny	0/+
SC18	Koncepční rozšíření ochrany přírody o perspektivy změny klimatu	0
SC19	Omezení šíření invazních druhů	0
SC20	Zajištění výzkumu, prevence, zdravotní péče a eliminace infekčních a neinfekčních chorob	0
SC21	Řízení a rozvoj šetrného a udržitelného cestovního ruchu s ohledem na změnu klimatu	0
SC22	Posílení znalostní základny vzájemných vztahů a dopadů změny klimatu na cestovní ruch	0
SC23	Zajištění flexibility a spolehlivosti dopravního sektoru s ohledem na projevy změny klimatu, zajištění provozu po extrémních projevech počasí	0/+
SC24	Zajištění bezpečnosti průmyslových zařízení vzhledem k očekávaným dopadům změny klimatu	0
SC25	Zajištění strategických zásob ČR	0
SC26	Zajištění možnosti ostrovního provozu	0
SC27	Zajištění vysoké odolnosti přenosové sítě ČR, diverzifikace přepravních tras a zdrojových teritorií	0
SC28	Obnovitelné zdroje energie odolávající dopadům změny klimatu	0
SC29	Ochrana obyvatelstva, systém včasného varování před mimořádnými událostmi	0
SC30	Rozvoj a posílení integrovaného záchranného systému	0
SC31	Zvýšení ochrany kritické infrastruktury	0
SC32	Zvyšování environmentální bezpečnosti	0
SC33	Rozvoj bezpečnostního výzkumu a vývoje	0

Specifický cíl		Hodnocení
SC34	Výchova, vzdělávání, osvěta s ohledem na změnu klimatu	0

Ve vztahu k adaptačním opatřením má posuzované rozšíření dálnice D0 stavba 515 vztah převážně neutrální (většina opatření a cílů se jej netýká), v některých případech mírně pozitivní až pozitivní. Záměr počítá se zlepšením prostupnosti krajiny pro faunu oproti stávajícímu stavu, v souvislosti s vegetačními úpravami okolí komunikace lze očekávat též zlepšení podmínek ekologické stability krajiny, převedení většího objemu dopravy na dálnici přispěje k snížení stopy urbanizovaného území, úprava odvodnění komunikace zlepší nakládání se srážkovými vodami v území. Ve všech těchto případech se ovšem jedná jen o mírné změny oproti současnému stavu, což je dáno rozsahem záměru (nejde o novou stavbu, ale jen o přidání jízdních pruhů na stávající komunikaci). Výraznější pozitivní vliv je pak identifikován u opatření na zvýšení plynulosti dopravy, neboť k tomuto účelu je záměr navržen. Případné negativní vlivy na lokální klimatické poměry (ve smyslu mírného nárůstu zpevněných ploch) budou účinně omezeny výsadbou vegetace.

Produkce emisí skleníkových plynů

Porovnání vlivů záměru na produkci emisí skleníkových plynů je standardně prováděno pomocí metodiky Evropské investiční banky „The carbon footprint of projects financed by the Bank“ (dále jen metodika EIB). V metodice EIB jsou emise stanoveny pro tzv. CO₂ ekvivalent, jehož hodnota zahrnuje kromě oxidu uhličitého i další látky, přispívající ke skleníkovému efektu – oxid dusnatý (N₂O) a metan (CH₄). Tyto látky jsou produkovány v řádově menší míře, avšak jednotkově (při porovnání „působení jedné molekuly“) přispívají ke změně klimatu mnohonásobně více než CO₂. Hodnota CO₂ ekvivalentu je stanovena tak, že se emise N₂O a CH₄ vynásobí potenciálovým koeficientem, který určuje kolikrát více přispívá 1 molekula N₂O nebo CH₄ ke změně klimatu než molekula CO₂. Následně jsou všechny tři hodnoty (tj. emise CO₂, přenásobená emise N₂O a přenásobená emise CH₄) sečteny. Na vzniku skleníkového efektu se podílejí též tzv. F-plyny, ty však nejsou provozem automobilů produkovány.

Emisní hodnoty dle metodiky EIB, které byly použity pro vyhodnocení vlivů záměru, jsou uvedeny v následující tabulce. V případě emisí z provozu autobusů, kde metodika EIB obsahuje chybný údaj, byla použita oprava dle studie (Karel et al., 2016). V případě lehkých nákladních automobilů s benzínovým pohonem, pro něž není v metodice emisní faktor uveden, byla hodnota dopočtena analogicky k osobním automobilům.

Tab. D.7. Emisní faktory CO₂ ekvivalentu (g/km) dle metodiky EIB

Osobní automobily		Lehké nákladní automobily		Těžké nákladní automobily	Autobusy (městské)
benzín	diesel	benzín	diesel		
210	200	283,5	270	820	1 215

Vstupním údajem pro emisní výpočet jsou intenzity dopravy, tj. počty vozidel na komunikacích za 24 hodin. Z nich byl odvozen celkový roční dopravní výkon řešeného území v členění podle kategorie vozidel (vozokilometry/rok), který byl následně použit pro výpočet emisí. Vyhodnocení bylo provedeno pro celou silniční síť řešeného území ve stejném rozsahu a pro shodné výpočetní stavy jako v rozptylové studii (viz příloha 3).

Tab. D.8. Porovnání emisní bilance CO₂ ekvivalentu (tis. t/rok)

Výpočetní stav	Osobní automobily	Lehké nákladní automobily	Těžké nákladní automobily	Autobusy	Celkem
Rok 2027– bez Radlické radiály					
Stav bez zkapacitnění	446,2	65,8	208,6	25,5	746,0
Stav se zkapacitněním	450,5	66,4	210,9	25,5	753,3
Rozdíl	4,4	0,6	2,3	0,0	7,3
Změna (%)	0,99	0,99	1,10	0,00	0,99
Rok 2027 – s Radlickou radiálou					
Stav bez zkapacitnění	449,6	66,3	210,5	25,5	751,9
Stav se zkapacitněním	453,2	66,8	212,2	25,5	757,8
Rozdíl	3,6	0,5	1,7	0,0	5,9
Změna (%)	0,81	0,81	0,82	0,00	0,79
Rok 2050					
Stav bez zkapacitnění	436,0	64,3	176,6	32,2	709,2
Stav se zkapacitněním	439,3	64,8	177,9	32,2	714,3
Rozdíl	3,3	0,5	1,3	0,0	5,1
Změna (%)	0,75	0,75	0,75	0,00	0,72

Z provedené bilance vyplývá, že celková produkce emisí CO₂ ekvivalentu z automobilové dopravy v rámci hodnocené sítě komunikací se pro rok 2027 pohybuje mezi 746 a 758 kt/rok, v roce 2050 pak činí 709 – 714 kt/rok. Vlivem realizace záměru dojde v rámci celé komunikační sítě (pokrývající rozsáhlé území) k nárůstu emisí

v řádu jednotek kt/rok (nejvýše o 7,3 kt/rok), což představuje nárůst nejvýše o 1 % bilancovaných emisí.

Uvedené změny lze považovat za zcela mírné, což je mimo jiné dáno celkově malým podílem automobilové dopravy na produkci emisí skleníkových plynů. Pro srovnání lze uvést, že produkci emisí CO₂ ekvivalentu odpovídající nárůstu o 7 kt/rok by měly 2 – 3 středně významné stacionární zdroje na zemní plyn. Skutečný vliv záměru na produkci emisí skleníkových plynů však navíc bude pravděpodobně podstatně nižší, neboť metodika EIB neumožňuje zohlednit vývoj emisních faktorů v závislosti na výpočtovém roce. Ve skutečnosti je však nutno očekávat, že měrné emise CO₂ z vozidel se budou postupně snižovat a emisní faktory pro výhledový stav tedy budou nižší, než jsou faktory platné pro současný vozový park.

Vlivy na lokální (mikroklimatické) podmínky

Kromě působení emisí skleníkových plynů bude rozšíření komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti s větším rozsahem zpevněných ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd.

Vyhodnocení vlivů záměru na klimatické změny a změn klimatu na záměr vychází z doporučení Ministerstva dopravy (MD) pro zpracování žádosti o podporu z Operačního programu Doprava, část F.8. Zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně a odolnost vůči katastrofám, podle nějž jsou určeny tzv. primární klimatické faktory (změny v průměrných teplotách i frekvenci a rozsahu extrémních teplot, změny v průměrném množství srážek, frekvenci a síle extrémních srážkových jevů, změny průměrné i maximální rychlosti větru, vlhkost, sluneční záření) a následně jsou pomocí bodové stupnice hodnoceny pravděpodobnosti výskytu daného nebezpečí, závažnosti dopadu a celkové riziko, jak je uvedeno v následující tabulce.

Tab. D.9. Matice pro hodnocení možných negativních vlivů záměru na klima

	Závažnost	Nevýznamná	Nízká	Střední	Významná	Katastrofální
Pravděpodobnost		1	2	3	4	5
Zřídka	1	1	2	3	4	5
Nepravděpodobné	2	2	4	6	8	10
Možné	3	3	6	9	12	15
Pravděpodobné	4	4	8	12	16	20
Téměř jisté	5	5	10	15	20	25

Tmavě zelená – nízké riziko, Světle zelená – střední riziko, Žlutá – vysoké riziko, Červená – velmi vysoké (neakceptovatelné) riziko

Vlivy záměru na výskyt rizik souvisejících se změnou klimatu (mimo vliv produkce emisí CO₂) jsou v souladu s metodikou MD vyhodnoceny v následující tabulce.

Tab. D.10. Přehled možných negativních vlivů záměru na klima

Riziko	Popis	Pravděpodobnost vlivu	Závažnost dopadu	Výsledné riziko
Rostoucí průměrná teplota vzduchu	Průběžný nárůst průměrných teplot	3	1	3
Extrémní nárůsty teplot a vln veder	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými, nejvyššími a nejnižšími teplotami)	3	1	3
Vlhkost	Změny v množství vodních par v atmosféře	3	1	3
Kvalita vzduchu	Zvýšené místní koncentrace znečišťujících látek, včetně událostí jako např. smogová situace	4	1	4

Tmavě zelená – nízké riziko

Z uvedeného přehledu je patrné, že vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko). Rozšíření stávající komunikace bude představovat nárůst v množství zpevněných ploch na úkor zeleně v blízkosti současné dálnice, a to cca o 25 %. Tato změna ve využití ploch mírně ovlivní mikroklima v bezprostředním okolí silnice, a to např. ve smyslu ohřátí povrchu, v povrchovém odtoku dešťových vod apod. Závažnost uvedených vlivů bude, ve vztahu k současné situaci, velice nízká a již ve vzdálenosti řádově jednotek či nejvýše málo desítek metrů od silničního tělesa bude ovlivnění zcela nerozpoznatelné.

Zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu

Hodnocení citlivosti posuzovaného záměru vůči klimatickým změnám je provedeno shodnou metodikou, jako v předešlém případě. Jak vyplývá z kap. C.II.7., v zájmovém území lze očekávat podobné dopady změny klimatu jako ve zbytku ČR. Navíc již v současné době patří oblast k teplejším částem ČR.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR ukládá jako součást adaptačních opatření v sektoru dopravy mj. zohlednit při projektování staveb a dopravních konstrukcí důsledky změny klimatu – extrémní výkyvy teplot, odvod

přivalových vod, vyhodnotit nezámrznou hloubku, účinky vysokého rozpálení povrchů, požární bezpečnost atd.

V následující tabulce jsou identifikována možná rizika, která mohou nastat v souvislosti s predikovanou změnou vývoje klimatu v dané lokalitě, pravděpodobnost výskytu u daného projektu a závažnost dopadu.

Tab. D.11. Přehled možných rizik pro záměr souvisejících se změnou klimatu

Riziko	Popis	Pravděpo- dobnost vlivu	Závažnost dopadu	Výsledné riziko
Extrémní nárůsty teplot a vln veder	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými, nejvyššími a nejnižšími teplotami)	3	3	9
Změny v extrémním množství dešťových srážek	Změny ve frekvenci a intenzitě období s intenzivními dešťovými nebo jinými srážkami	3	3	9
Maximální rychlost větru	Nárůst maximální síly poryvů větru	2	3	6
Prachové bouře	Bouře, při které se vlivem silného větru zvedne do vzduchu prach	2	4	4
Mrazy	Prodloužená období s extrémně nízkými teplotami	2	3	6
Škody vlivem mrznutí a tání	Opakované mrznutí a tání může poškozovat strukturu materiálů vlivem napětí, jako např. u betonu	3	3	9

Tmavě zelená – nízké riziko, Světle zelená – střední riziko

Z tabelárního přehledu vyplývá, že rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena převážně jako střední. Jedná se zejména o častější výskyt teplotních a srážkových extrémů a nárůst četnosti i síly poryvů větru, které mohou být v zemědělské ploše spojeny se vznosem prachu. Jako závažnější pro vlastní konstrukci silnice byly hodnoceny škody vlivem změn teplot, kterým je nutno předejít použitím stavebních materiálů, odolných proti těmto výhledově se vyskytujícím situacím.

Co se týká vlivů větru a prachu, je uvažován vliv s ohledem na skutečnost, že u záměru není podrobněji definován rozsah vegetačních úprav, které mohou tento negativní vliv významně snížit. Doporučuje se osazení podstatné části komunikace pásy dřevin, které budou plnit mimo jiné i funkci ochrany před poryvy větru a přenosem prachu z okolních zemědělských ploch. To se týká zejména úseků komunikace, které nejsou vedeny v zářezu. V případě výskytu problémů po

zprovoznění komunikace je možné výsadby doplnit, nebo situaci řešit provozními opatřeními (výstražné dopravní značení).

Vlivy potenciálně se vyskytujících extrémních srážek je nutno řešit dostatečně kapacitním odvodněním komunikace. Z tohoto důvodu je nutno v rámci dalších stupňů přípravy prověřit návrh odvodnění, zahrnující kapacity dešťové kanalizace, dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží ve vazbě na předpoklady zvýšení srážkových extrémů. V případě, že bude identifikován nevyhovující stav, bude navrženo zvýšení kapacity prvků odvodňovacího systému, případně doplnění dalších retenčních nádrží na jednotlivých recipientech.

Z provozních opatření je zapotřebí zajistit zejména minimalizaci vzniku dopravních kongescí (ochrana řidičů před vedrem). Přehled opatření je uveden v kap. D.IV.

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

Vlivy na akustickou situaci byly vyhodnoceny v akustické studii, která je uvedena v příloze 4.

Vlivy v období výstavby

Pro hluk ze stavební činnosti je rozhodující počet stavebních strojů s vysokým akustickým výkonem, které při práci na staveništi tvoří rozhodující složku hlukové zátěže pro okolní prostředí, jedná se zejména o těžkou techniku. Výstavba proběhne v několika etapách:

- demolice stávajících a výstavba nových nadjezdů v km 15,869, 16,640, 18,020, 19,328 a 22,338
- rozšíření dálničních mostů v km 19,995, 20,264 a 20,705
- rozšíření obou jízdních pásů na jejich vnější straně

Stavební práce budou probíhat zejména v denní době od 7:00 – 21:00, uvažovaná pracovní doba je 10 hodin. U demolice nadjezdů se očekává noční uzavírka dálnice D0 515 a noční práce.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že na fasádách nejbližších chráněných budov lze očekávat při výstavbě v průběhu zemních prací nejvyšší hodnoty do 56,6 dB, při betonáži do 63,4 dB a při pokládce vozovky do 57,4 dB. V průběhu realizace betonových konstrukcí v noční dobu (případně bourání) na vybraných místech (nadjezdy v km 15,869, 16,640, 18,020, 19,328 a 22,338) byly vypočteny nejvyšší akustické příspěvky do 39,8 dB, což je dáno zejména vzdáleností nejbližší chráněné

zástavby, která se nachází 200 m od vlastní stavby. Hygienický limit 45 dB nebude v průběhu těchto činností překročen při dodržování základních zásad pro snížení akustických dopadů v průběhu stavebních prací (viz kap. D.IV.). Při dalších činnostech budou dle předpokladu nasazeny stroje s nižším akustickým výkonem a lze očekávat, že hygienický limit bude v průběhu ostatních etap výstavby splněn. Na základě výsledků modelových výpočtů lze konstatovat, že v průběhu výstavby bude hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby zajištěn. Vzhledem k tomu, že není znám dodavatel stavebních prací ani přesný plán organizace výstavby, jedná se o předběžné výsledky, které budou upřesněny v dalším stupni přípravy.

Realizace stavebních prací a dopravní omezení na dálnici D0 stavba 515 se projeví i ve změnách intenzit dopravy na okolní komunikační síti, kterou budou řidiči používat jako krátkodobé objízdné trasy. Pro tyto objízdné trasy platí hygienický limit ve výši 70 dB v denní a 60 dB v noční dobu. Na změny oproti stávajícímu stavu má vliv několik faktorů – oproti stávajícímu stavu budou podél posuzovaného úseku dálnice D0 dobudovány protihlukové stěny, dále bude v průběhu stavebních prací na posuzovaném úseku dálnice snížena nejvyšší povolená rychlost. Podél vlastní trasy dálnice D0 tak k navýšení hlukové zátěže nedojde. V dalším stupni přípravy budou s ohledem na technickou proveditelnost vytipována místa podél záměru, kde by bylo možné umístit mobilní protihlukové stěny na dobu výstavby záměru.

Ve větší vzdálenosti od záměru dochází vlivem přesunu dopravy v průběhu výstavby na další komunikace v několika bodech k navýšení hlukové zátěže, kde je již hygienický limit 70 dB v denní a 60 dB v noční dobu v současném stavu překročen. Jedná se o objekty podél ulice Plzeňská v Chrášťanech, podél ulice Smíchovská v Řeporyjích, podél ulice Vrchlického v Košířích a objekty podél ulice Strakonická na Zbraslavi.

V dalším stupni přípravy bude zpracována podrobná akustická studie, která zhodnotí hlučnost podél tras staveništní dopravy. V případě potvrzení nadlimitních hodnot bude u vybraných objektů projednáno časově omezené povolení (viz kap. D.IV.). Jedná se o dočasný stav, který bude trvat maximálně po dobu provádění stavby, dle stávajícího plánu dvě stavební sezóny a překročení limitů hluku se pohybuje v řádu desetin dB, tedy v hodnotách v reálné situaci neměřitelných.

Vlivy v období provozu

V akustické studii byly vyhodnoceny jak vlivy hluku na rozšířené dálnici D0, tak vlivy změn dopravy v širším území. V modelovém hodnocení jsou stanoveny ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ z provozu na posuzovaném záměru pro

porovnání s hygienickými limity hluku. Akustické příspěvky z provozu na rozšířené dálnici byly vyčísleny v bodech u stávající chráněné zástavby v bezprostřední blízkosti záměru.

Bez dodatečných protihlukových opatření by byl hygienický limit v některých výpočtových bodech překročen, akustické příspěvky by pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 bez Radlické radiály) dosahovaly až 63,4 dB v denní a 58,1 dB v noční dobu. Akustické příspěvky by pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 s Radlickou radiálou) dosahovaly až 63,1 dB v denní a 57,8 dB v noční dobu. Akustické příspěvky pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2050) byly bez opatření vypočteny do 62,8 dB v denní a 57,4 dB v noční dobu.

Opatření byla v akustické studii navržena v rozsahu uvedeném v kapitole D.IV. tak, aby byl hygienický limit po zprovoznění záměru zajištěn. Po realizaci protihlukových opatření budou nejvyšší akustické příspěvky u stávající chráněné zástavby určené k bydlení dosahovat hodnot v rozmezí od 48,8 do 59,7 dB v denní dobu a od 43,3 až 54,4 dB v noční dobu pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 bez Radlické radiály). Pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 s Radlickou radiálou) lze zaznamenat hodnoty v rozmezí od 48,4 do 59,4 dB v denní dobu a od 43,0 do 54,1 dB v noční dobu, pro výhledový stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2050) poté hodnoty v rozmezí od 48,1 do 59,1 dB v denní dobu a od 42,6 do 53,8 dB v noční dobu. Z vyhodnocení vyplývá, že navrhované hygienické limity u stávajících objektů pro bydlení budou zajištěny.

V širším okolí dálnice D0 515 lze očekávat následující změny hladin akustického tlaku:

- Podél ulice K Barrandovu dojde vlivem zprovoznění záměru k mírnému nárůstu hlukové zátěže. I přes nárůst zde bude hygienický limit splněn s velkou rezervou.
- U jižní okrajové zástavby Slivence dojde vlivem zprovoznění záměru k nárůstu hlukové zátěže, a to nejvýše do 0,3 dB v denní a do 0,2 dB v noční dobu. Dle výsledků modelových výpočtů je již v současném stavu hygienický limit v dotčených výpočtových bodech překročen. V oblasti však investor ŘSD ČR plánuje doplnění protihlukové ochrany (viz kap. C.II.10.). Současně je velikost překročení hygienického limitu v nejistotě měření (2 dB), která se odečítá od výsledků měření prováděného pro účely ochrany veřejného zdraví podle § 32a zákona č. 258/2000 Sb. Jako opatření je formulován požadavek provést v dotčených bodech měření hluku a v případě, že nebude hygienický limit dodržen, budou doplněna protihluková opatření podél dálnice D0 stavba 514, tj. bude provedeno navýšení stávající protihlukové stěny mezi MÚK Slivenec a MÚK Lochkov.
- V Řeporyjích lze vlivem zprovoznění záměru zaznamenat u zástavby podél D0 515 pouze nárůst hlukové zátěže, který se bude pohybovat do 1,0 dB v denní dobu a do

0,9 dB v noční dobu. I při nárůstu bude ve všech výpočtových bodech hygienický limit po zprovoznění záměru splněn. Lokální snížení lze očekávat u zástavby podél místních komunikací, kde dojde k poklesu dopravní zátěže, jedná se o ulice Smíchovská a U Skopců. V bodech, kde byl podél místních komunikací překročen hygienický limit, dojde vlivem zprovoznění záměru pouze k poklesu hlukové zátěže.

- Ve výpočtových bodech na území obcí Ořech a Zbuzany dojde pouze k poklesu hlukové zátěže (vlivem realizace protihlukových opatření podél záměru). Pokles byl vypočten až 2,0 dB v denní a až 2,3 dB v noční dobu na území obce Ořech a až 3,3 dB v denní a až 3,5 dB v noční dobu na území obce Zbuzany. V denní dobu bude hygienický limit po zprovoznění záměru ve všech hodnocených bodech splněn, v noční dobu lze zaznamenat překročení hygienického limitu pouze v jednom bodě podél místní komunikace, i zde ale dojde vlivem zprovoznění záměru k poklesu hlukové zátěže.
- Na Praze 13 v Třebonicích lze vlivem zprovoznění záměru zaznamenat mírné změny hlukové zátěže. Změny (nárůst i pokles) byly vypočteny podél hlavních zdrojů hlukové zátěže, dálnice D0 515 a Rozvadovské spojky. Větší změny jsou patrné u místní komunikace K Řeporyjím. I v případě nárůstu hlukové zátěže však vlivem zprovoznění posuzovaného záměru nedojde v žádném bodě k překročení hygienického limitu.
- Ve výpočtových bodech na území obce Jinočany dojde podél posuzovaného záměru pouze k poklesu hlukové zátěže (vlivem realizace protihlukových opatření podél záměru). Pokles byl vypočten až 3,1 dB v denní a až 3,3 dB v noční dobu. Lokální zvýšení lze očekávat u zástavby podél místních komunikací, kde dojde k nárůstu dopravní zátěže. I přes nárůst zde bude hygienický limit splněn. V bodech, kde byl podél místních komunikací překročen hygienický limit, dojde vlivem zprovoznění záměru pouze k poklesu hlukové zátěže.
- Na území obce Chrášťany lze zaznamenat minimální změny hlukové zátěže (do 0,3 dB). Lokální zvýšení lze očekávat u zástavby podél místních komunikací, kde dojde lokálně k nárůstu dopravní zátěže. I přes nárůst zde bude hygienický limit splněn. V bodech, kde byl podél místních komunikací překročen hygienický limit, dojde vlivem zprovoznění záměru pouze k poklesu hlukové zátěže.
- U zástavby v blízkosti dálnice D0 stavba 516, dojde vlivem zprovoznění záměru k minimálnímu nárůstu hlukové zátěže, a to nejvýše do 0,2 dB v denní a do 0,1 dB v noční dobu. Dle výsledků modelových výpočtů je již v současném stavu hygienický limit v dotčených výpočtových bodech překročen. V oblasti však investor ŘSD ČR plánuje doplnění protihlukové ochrany (viz kap. C.II.10.). Současně je velikost překročení hygienického limitu v nejistotě měření (2 dB), která se odečítá od výsledků měření prováděného pro účely ochrany veřejného zdraví podle § 32a zákona č. 258/2000 Sb. Jako opatření je formulován požadavek provést v dotčených bodech měření hluku a v případě, že nebude hygienický limit dodržen, budou doplněna

protihluková opatření podél dálnice D0 stavba 516, tj. bude provedeno navýšení stávající protihlukové ochrany mezi MÚK Třebonice a MÚK Řepy.

- Podél ulice Na Radosti dojde vlivem zprovoznění záměru k poklesu hlukové zátěže, případně se hluková zátěž nezmění. Hygienický limit zde vlivem zprovoznění záměru nebude překročen, pro výhledový časový horizont, kdy je hygienický limit podél místních komunikací překročen, se akustické zatížení nezmění.
- V Chýni u vybrané zástavby dojde vlivem zprovoznění záměru k minimálnímu nárůstu hlukové zátěže, do 0,1 dB v denní i noční dobu. I po zprovoznění záměru však bude hygienický limit ve výpočtovém bodě u místní komunikace splněn.
- Na území Lochkova dojde k nárůstu hlukové zátěže jak na místních komunikacích, tak i v blízkosti trasy dálnice D0 stavba 514. U zástavby podél místních komunikací lze zaznamenat lokálně vyšší nárůst pro posuzovaný horizont k roku 2027 bez Radlické radiály, a to do 1,7 dB v denní a do 1,1 dB v noční dobu. V ostatních posuzovaných stavech byl vypočten nárůst do 0,5 dB v denní a do 0,4 dB v noční dobu. Ani v jednom z posuzovaných stavů však nedojde podél místních komunikací vlivem zprovoznění záměru k překročení limitních hodnot. Podél zástavby u samotné dálnice D0 stavba 514 bude nárůst hlukové zátěže minimální (do 0,2 dB v denní i noční dobu), v jednom bodě je však dle výsledků modelových výpočtů již v současném stavu hygienický limit v noční dobu překročen. Velikost překročení hygienického limitu se pohybuje v nejistotě měření (2 dB), která se odečítá od výsledků měření prováděného pro účely ochrany veřejného zdraví podle § 32a zákona č. 258/2000 Sb. Jako opatření je formulován požadavek provést v dotčených bodech měření hluku. V případě, že nebude hygienický limit dodržen, budou doplněna protihluková opatření podél dálnice D0 stavba 514 v blízkosti tunelu Lochkov.
- Na území Prahy 16 lze v závislosti na variantě a posuzovaném horizontu zaznamenat mírný pokles nebo nárůst hlukové zátěže. Hygienické limity však budou i po zprovoznění záměru v území podél místních komunikací splněny.
- Na území Zbraslavi podél ulice Strakonická dojde vlivem zprovoznění záměru k minimálnímu poklesu hlukové zátěže na místních komunikacích, případně se hluková zátěž nezmění.

V ostatních lokalitách se změny hlukové zátěže ze silniční dopravy pohybují v desetinách decibelu. V převážné části reprezentativních výpočtových bodů dochází k poklesu hlukové zátěže. V části bodů se hluková situace nezmění. Tam, kde dochází k nárůstu hlučnosti, nedojde vlivem zprovoznění záměru k překročení hygienického limitu.

Dále byly v akustické studii hodnoceny kumulativní vlivy zdrojů hluku (silniční, tramvajová a železniční doprava) v zájmovém území. Celkové akustické příspěvky u stávající chráněné zástavby určené k bydlení byly vypočteny v rozmezí od 46,6 do 69,7 dB v denní dobu a od 38,3 až 62,5 dB v noční dobu pro stav se zkapacitněním

D0 515 (rok 2027 bez Radlické radiály). Pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 s Radlickou radiálou) byly vypočteny hodnoty v rozmezí od 46,6 do 69,6 dB v denní dobu a od 38,3 do 62,4 dB v noční dobu. Pro výhledový stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2050) byly vypočteny hodnoty v rozmezí od 46,8 do 69,7 dB v denní dobu a od 38,4 do 62,4 dB v noční dobu. Uvedené celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku představují pouze doplňkovou informaci pro celkový přehled hlukové zátěže v zájmovém území. Hygienické limity jsou legislativou určeny pro jednotlivé zdroje hluku, pro celkový hluk nejsou aktuálně v ČR ani ve světě stanoveny.

Vlivy na další fyzikální a biologické charakteristiky

Zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 je projektováno v dostatečné vzdálenosti od zástavby tak, že vlivy vibrací na zdraví nebo na hmotný majetek budou pod mezí detekce. Vlivem vibrací nehrozí ohrožení zdraví ani poškození hmotného majetku.

Záměr nebude zdrojem nebezpečného záření.

Záměr nebude zdrojem biologických agens.

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

Posouzení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody a posouzení, zda záměr nezpůsobí zhoršení stavu vodního útvaru, případně nezpůsobí nedosažení dobrého stavu vod do budoucna, bylo zpracováno v rámci samostatné studie a je uvedeno v příloze 11.

D.I.4.1. Vlivy na podzemní vody

Vliv zkapacitněné dálnice D0 stavba 515 na útvary podzemních vod (viz kap. C.II.2.1.) jako celek se nepředpokládá. Může dojít pouze k částečnému ovlivnění zvodní a stávajících jímacích objektů podzemních vod individuálního zásobování v blízkosti trasy komunikace. Posuzovanou dálnicí nebudou dotčeny chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje ani jejich ochranná pásma. V okolí posuzované trasy dálnice D0 bylo hodnoceno 7 objektů podzemních vod (viz kap. C.II.2.1.), a to 6 obecních studní a 1 pozorovací hydrovrt (viz výkres 5). Hydrovrt a obecní studny jsou vesměs v dostatečné vzdálenosti od trasy dálnice D0, s výjimkou studny v Řeporyjích, která se nachází ve vzdálenosti cca 25 m od stávající protihlukové stěny podél dálnice D0. Během rozšíření tělesa dálnice D0 se může násyp ke studni těsně přiblížit, nebo ji přesypat, což bude upřesněno v dalším stupni přípravy. V důsledku přetížení násypem může dojít k nárůstu HPV ve studni (v řádu prvních decimetrů). Pokud by byla studna násypem dotčena (přesypána), bude od vlastníka příslušný

pozemek vykoupen. V případě, že dojde k ovlivnění kvality vody v této studni havarijnými úniky, budou zajištěna odpovídající kompenzační opatření.

Na základě dostupných údajů se předpokládá minimální vliv rozšíření dálnice na režim (kvantitu a proudění) podzemních vod. V zájmovém území se nacházejí další objekty podzemních vod, které nebyly přístupné. Jedná se o studny v zahrádkářské kolonii na území městské části Praha – Řeporyje, případně o studny u rodinných domů ve větší vzdálenosti od posuzované dálnice D0. Situaci v oblasti zahrádkářské kolonie v Řeporyjích bude tedy nutné upřesnit v dalším stupni přípravy. V případě zachování zahrádkářské kolonie bude provedena pasportizace studní v kolonii (viz kap. D.IV.). Před zahájením výstavby záměru, během výstavby a po určitou dobu po zahájení provozu bude monitorováno množství a kvalita vody v současných zdrojích podzemní vody, v případě negativního ovlivnění budou zajištěna odpovídající kompenzační opatření. Za dobu provozu stávající dálnice D0 stavba 515 (36 let) již mohlo dojít k ovlivnění okolního prostředí a zároveň by se nepříznivé vlivy (problémy s podzemní vodou) na stávajících konstrukcích již projevily, významné změny hladin vody ve studních vlivem rozšíření dálnice se tedy nepředpokládají.

Rozšíření dálnice bude mít pouze minimální vliv na kvalitu podzemních vod. Současné zdroje potenciální kontaminace jsou představovány existujícími liniovými stavbami (silnice, železnice) a průmyslovými areály. Rozsah a míru současného znečištění je doporučeno ověřit chemickým rozbořem vzorků podzemní vody ještě před zahájením výstavby (viz kap. D.IV.). V místě bývalé obalovny živičných směsí ve vzdálenosti cca 900 m od tělesa dálnice D0 v ulici K Betonárně na území městské části Praha – Řeporyje je dokumentováno místo kontaminace horninového prostředí (viz výkres 5). I přes větší vzdálenost od záměru je doporučeno ověřit množství PCB v podzemní vodě v okolí bývalé obalovny a ve dnových sedimentech Jinočanského potoka, kde byla v minulosti zjištěna stará ekologická zátěž. Opatření pro zmírnění vlivu záměru na podzemní vody jsou uvedena v kap. D.IV.

Při zakládání nových mostních objektů v oblastech výskytu ordovických břidlic je doporučeno ověřit agresivitu vody na železobetonové konstrukce (lze očekávat zvýšenou síranovou agresivitu).

Část posuzované trasy dálnice, která zasahuje území obcí Ořech, Zbuzany a Chrášťany, leží ve zranitelné oblasti dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách. Zranitelná oblast v daném území je vyhlášena nařízením vlády č. 262/2012 Sb. ve znění nařízení vlády č. 235/2016 Sb. Zranitelné oblasti jsou území, kde se vyskytují povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg.l⁻¹ nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace

dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Ve zranitelných oblastech je regulováno zemědělské hospodaření (užívání dusíkatých hnojiv, střídání plodin). Podle výsledků rozptylové studie dojde vlivem zprovoznění zkapacitněné dálnice k mírnému navýšení koncentrací oxidu dusičitého (a oxidů dusíku) v pásmu podél dálnice. Tím dojde k mírnému navýšení depozice dusíku do půdy v těsné blízkosti komunikace, které bude činit řádově jednotky gramů dusíku na hektar za rok. Takové navýšení je vzhledem k výši dotace tohoto prvku hnojením (stovky kg N na hektar za rok) zcela nevýznamné.

D.I.4.2. Vlivy na povrchové vody

Vliv zkapacitněné dálnice D0 stavba 515 na útvary povrchových vod (viz kap. C.II.2.2.) jako celek se nepředpokládá. Může dojít pouze k částečnému ovlivnění lokálních vodotečí. Posuzovaná dálnice ovlivní vodoteče ve své blízkosti změnou průtoku a ovlivněním kvality vody splachem z komunikace. Zkapacitněním dálnice dojde k rozšíření zpevněné části povrchu a tím ke zvýšení odtoku. Voda bude, stejně jako ze stávající dálnice, svedena do vodotečí. Odtékající dešťová voda z komunikací je znečištěna zejména ropnými látkami (úky z projíždějících aut) a v zimním období chloridy a sodíkem a vápníkem z posypových solí. Vzhledem k tomu, že vlivem rozšíření dálnice dojde k nárůstu odtoku dešťových vod, bude v dalším stupni přípravy navržen kapacitnější odvodňovací systém. V rámci návrhu rekonstrukce odvodňovacího systému musí být doplněny dešťové usazovací nádrže na všechny odtoky do recipientů. Všechna místa odtoku do recipientů, včetně stávajících, musí být dále vybavena bezpečnostními prvky umožňujícími zachycení a následnou likvidaci případných úniků škodlivých látek.

Při řešení odvodu dešťových vod z dálnice do recipientů je nutno zohlednit nejen aktuální meteorologické parametry (srážkové úhrny a intenzity deště), ale rovněž předpoklad nárůstu četnosti a intenzity srážkových jevů ve vazbě na probíhající změnu klimatu. Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR ukládá jako součást adaptačních opatření v sektoru dopravy mj. zohlednit při projektování staveb a dopravních konstrukcí důsledky změny klimatu vč. odvodu přívalových vod.

Odvodnění dálnice musí být navrženo tak, aby bylo funkční i ve výhledu řádově desítek let, kdy je již toto riziko relevantní. Z tohoto důvodu bude v rámci dalších stupňů přípravy prověřen návrh odvodnění, zahrnující kapacity dešťové kanalizace, dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží ve vazbě na předpoklady zvýšení srážkových extrémů. V případě, že bude identifikován nevyhovující stav, bude navrženo zvýšení kapacity prvků odvodňovacího systému, včetně doplnění dalších retenčních nádrží na jednotlivých recipientech.

Retenční nádrže by měly být navrženy pokud možno jako nádrže se stálým nadržáním, s nezpevněnými břehy s malým sklonem. Zároveň by břehy nad stálým nadržáním měly být realizovány jako částečně vsakující vodu, ozeleněné mokřadními nebo vlhkostními biotopy, případně s drobnými ostrůvky. Takové nádrže umožní zadržet vodu v krajině a zmírňovat důsledky klimatické změny. Zároveň budou sloužit jako biotopy pro zvýšení biodiverzity a zjemnění mozaiky krajiny. V neposlední řadě retenční nádrže svými procesy biologického odbourávání sníží zátěž vodních toků látkami splachovanými z dálnice.

Nejvýznamnější znečišťující látkou v dešťových vodách odtékajících z povrchu komunikací je chlorid sodný (hlavní součást posypových materiálů v zimním období). V porovnání se stávajícím stavem se zvýší plocha vozovky ošetřovaná zimním posypem, zároveň se úměrně zvýší množství odtékající vody, koncentrace sodných a chloridových iontů v odtékající vodě se nezmění, zvýší se jejich absolutní množství. Dešťové vody jsou ze stávajícího tělesa dálnice odváděny do Ořešského a Jinočanského potoka. V případě Ořešského potoka a následujících recipientů je dešťová voda vedena přes retenční nádrž. Do této nádrže bude přitékat voda se stejnou koncentrací chloridových iontů jako v současnosti, celkové množství iontů Na^+ a Cl^- bude mírně vyšší. Do vodních toků pod nádrží tak bude odtékat voda s mírně zvýšenou koncentrací iontů. K nárůstu koncentrace dojde v zimním období (tj. v době útlumu vodní fauny i flóry), sodné i chloridové ionty jsou velmi pohyblivé a bez doplňování setrvávají v prostředí poměrně krátkou dobu. Celkové ovlivnění Ořešského potoka a bioty v něm tedy bude málo významné. V případě Jinočanského potoka dojde ke zlepšení situace oproti současnému stavu, jelikož před vyústěním odpadních vod do vodního toku bude doplněna retenční nádrž. Odtok z nádrže bude regulován, koncentrace chloridových a sodných iontů v odpadních vodách odtékajících z rozšířené vozovky do Jinočanského potoka se oproti stávajícímu stavu nezmění a v retenční nádrži dojde k naředění. Výstupní koncentrace ovlivňující Jinočanský potok tak bude nižší než v současnosti.

V rámci rozšíření dálnice je dále je doporučeno vyjasnit situaci ohledně vyústění stávající stoky X (km 16,0), která odvádí dešťové vody ze stávající dálnice D0 v úseku km 16,00 – 16,65 a v případě, že je to možné, i tento odtok realizovat přes dešťovou usazovací nádrž.

Posuzovaný záměr bude přetínat Ořešský, Mirešický a Jinočanský potok (viz výkres 5). V místech střetu s Ořešským a Mirešickým potokem budou prodlouženy stávající propustky pod tělesem dálnice. Překonání Jinočanského potoka bude řešeno prodloužením stávajícího propustku a rekonstrukcí stávajícího mostu. Záměr protíná záplavová území pro průtok Q_{100} , která jsou vymezena v územně analytických

podkladech hl. m. Prahy pro drobné vodní toky – Ořešský, Mirešický a Jinočanský potok. Vzhledem k tomu, že záplavová území jsou jen malého rozsahu a již stávající propustky jsou dostatečného průměru, nepředpokládá se z pohledu hydrogeologického posouzení v této oblasti komplikace ani po rozšíření dálnice.

Rozšířené zemní těleso dálnice D0 stavba 515 zasahuje až k retenční nádrži (km 22,5) na Dalejském potoce na území obce Chrástřany. Tento střet (viz výkres 5) bude řešen v dalším stupni přípravy, a to včetně případného vlivu na výšku hladiny vody v nádrži. Pokud dojde k úpravám nádrže, měly by směřovat k rekonstrukci nádrže k přírodě bližšímu stavu (nezpevněné břehy, břehová společenstva apod.). Při dotčení nádrže je třeba respektovat výskyt zvláště chráněných druhů v jejím okolí (viz příloha 7). Opatření pro zmírnění vlivu záměru na povrchové vody jsou uvedena v kap. D.IV.

D.I.5. Vlivy na půdu

Zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 si vyžádá trvalý i dočasný zábor půdy. Výměry trvalého záboru půdy v rozdělení na pozemky zemědělského půdního fondu a pozemky určené k plnění funkcí lesa jsou uvedeny v kap. B.II.1. Celkový trvalý zábor půd bude činit cca 23 ha, přičemž 15 % z této výměry tvoří ZPF a 0,5 % PUPFL. Zábor ZPF se bude týkat zejména půdy v I. třídě ochrany, která představuje 57 % z celkové plochy záboru ZPF, půdy ve IV. třídě ochrany, která tvoří 25 % z celkové plochy záboru ZPF.

Půda na pozemcích záboru (trvalého i dočasného) bude skryta a uložena na skládce. Po výstavbě záměru bude skrytá ornice použita pro ohumusování příslušných částí tělesa dálnice a rekultivaci ploch dočasného záboru, případný přebytek půdy bude nabídnut k dalšímu využití na jiných plochách. Skrytá půda nebude zničena, bude vždy důsledně využita.

Při realizaci záměru dojde ke kácení porostů dřevin, které mají přirozenou protierozní funkci, a to zejména na svazích stávající dálnice D0. Co se týká vodní eroze, vyskytují se v zájmovém území půdy erozně neohrožené. Z hlediska ohrožení větrnou erozí se v řešeném území nacházejí zejména půdy bez ohrožení a půdy náchylné k erozi, výjimečně se vyskytují půdy ohrožené erozí. Pro minimalizaci vlivů eroze budou proto realizována opatření, která zabrání odnosu půdních částic z lokality (co nejkratší doba rozrušení půdy, diverzifikovaná výsadba trvalé zeleně).

Půdy jsou dále náchylné z hlediska utužení. Tento vliv by potenciálně mohl působit zejména v průběhu výstavby záměru, kdy se v území bude vyskytovat větší množství těžké techniky. Pohyb vozidel a strojů po zemědělské půdě v rámci dočasných záborů bude omezen na nejnižší možnou míru (viz kap. D.IV.).

V době provozu bude docházet k ovlivnění chemického složení půdy vlivem depozice chemických látek v bezprostředním okolí komunikace. Bude se jednat o chlorid sodný a vápenatý z chemického posypu, dále převážně organické chemické látky z obrusu pneumatik, povrchu komunikace, kovy z obrusu pohyblivých částí automobilů, ropné uhlovodíky z nespálených paliv a maziv a další. Uvedený vliv bude srovnatelný se současným stavem. Znečištění půd v okolí komunikace lze účinně omezit volbou druhové skladby dřevin doprovodné zeleně. Některé druhy dřevin (např. olše, javor mlč, javor babyka) vytvářejí podmínky pro biodegradaci organických znečišťujících látek v půdní vrstvě. Významná je také schopnost dřevin zachycovat prachové částice, neboť podstatná část kontaminantů (včetně posypových solí) se rozptýluje do blízkého okolí ve formě prachu zviřeného pohyby automobilů a větrem.

Pro ověření půdních poměrů v trase posuzovaného záměru bude proveden před zahájením výstavby pedologický průzkum (viz kap. D.IV.).

D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje

Vzhledem k rozsahu záměru, kterým je rozšíření dálnice D0 stavba 515 o jeden jízdní pruh v každém směru, budou vlivy na geologické prostředí minimální. Rozšíření dálnice neovlivní žádné evidované ložisko nerostných surovin ani zdrojů hodnotných vod (minerální, termální prameny, rezervoáry, zásobárny pitné vody atd.).

V bývalém dobývacím prostoru Nučice, jehož okraj se nachází přímo pod tělesem stávající dálnice D0 cca v km 21,0 (viz výkres 5), byla těžba ukončena v 60. letech 20. století. Za dobu provozu stávající dálnice D0 stavba 515 (36 let) již mohlo dojít k ovlivnění okolního prostředí a zároveň by se nepříznivé vlivy (problémy s poddolováním) na stávajících konstrukcích již projevíly, významné změny vlivem rozšíření dálnice se tedy v uvedeném místě nepředpokládají.

V okolí posuzovaného záměru se nacházejí místa potenciální kontaminace, která by mohla mít negativní vliv na horninové prostředí (viz kap. C.I.16.). Pro stanovení rozsahu možného znečištění horninového prostředí je doporučeno v okolí potenciálních zdrojů kontaminace, které se nacházejí zejména v bezprostřední blízkosti záměru, provést rozbory zemin ještě před zahájením stavebních prací (viz kap. D.IV.).

Pro ověření geologických poměrů v trase posuzovaného záměru bude v dalším stupni přípravy proveden geologický průzkum (viz kap. D.IV.).

D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost

D.I.7.1. Vlivy na faunu

Přímé vlivy na faunu

Vlivy záměru na faunu byly vyhodnoceny v rámci hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (viz příloha 8). Vyhodnocení vlivu záměru na zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. je shrnuto v následujících tabulkách.

Tab. D.12. Vyhodnocení vlivu záměru na zvláště chráněné druhy – bezobratlí, obojživelníci, plazi, savci

Zvláště chráněný druh	Výskyt v dílčím úseku*	Vliv záměru	Podíl ovlivněné populace	Vyhodnocení vlivu
Bezobratlí				
mravenci rodu <i>Formica</i> prskavci rodu <i>Brachinus</i> čmelák zemní zlatohlávek tmavý	Všechny dílčí úseky	Přímá mortalita Zábor a změny biotopu	minimální	Mírně negativní vliv Při výstavbě nelze vyloučit riziko přímé mortality. Dojde k plošně nevýznamnému záboru vhodného biotopu.
Obojživelníci				
ropucha obecná skokan skřehotavý	D2, F	Změna biotopu Fragmentace prostředí Přímá mortalita	malý	Mírně negativní vliv Biotop (retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrást'any) je k rozmnožování nevhodný. Migrační trasy záměrem nejsou nově omezeny. Riziko přímé mortality při výstavbě i provozu hrozí pouze malému podílu populace.
skokan štihlý	F	Přímá mortalita	malý	Nulový vliv Druh se v území vyskytuje pouze vzácně, nenacházejí se zde důležité části biotopu.
Plazi				
ještěrka obecná	A, D2, F	Změna biotopu Fragmentace prostředí Přímá mortalita	malý	Mírně negativní vliv Malý podíl ovlivněného biotopu i populace ohrožené přímou mortalitou. Populace je již v současné době rozdělena.
slepýš křehký užovka obojková	F	Přímá mortalita	malý	Mírně negativní vliv Hrozí riziko přímé mortality při výstavbě, podíl ohrožené populace je malý.

Zvláště chráněný druh	Výskyt v dílčím úseku*	Vliv záměru	Podíl ovlivněné populace	Vyhodnocení vlivu
Savci				
křeček polní	B, E	Zábor biotopu Fragmentace prostředí Přímá mortalita	malý	Mírně negativní vliv Během výstavby nelze vyloučit riziko přímé mortality, které zasáhne malý podíl populace. Vliv na biotop bude časově i místně omezen, zasahuje pouze nepříliš využívaný segment biotopu. Krajina je rozdělena stávajícím tělesem dálnice.
netopýři	Všechny dílčí úseky	Přímá mortalita Zábor biotopu	malý	Mírně negativní vliv Nelze zcela vyloučit riziko zabíjení při přeletěch dálnice, podíl ovlivněné populace bude malý. Vliv lze omezit instalací bariér. Dojde k plošně nevýznamnému záboru biotopu v oblasti retenční nádrže na Dalejském potoce na území obce Chrástřany.

*) značení úseků dle biologického průzkumu (viz příloha 7)

Tab. D.13. Vyhodnocení vlivu záměru na zvláště chráněné druhy – ptáci

Zvláště chráněný druh	Výskyt v dílčím úseku*	Vyhodnocení vlivu				
		Fragmentace	Změna/zábor biotopu	Rušení	Přímá mortalita	Vliv
koroptev polní	B, C, D2, E, F	×	×	×	×	Mírně negativní vliv
krahujec obecný	A, D2	–	×	×	×	Mírně negativní vliv
moták pochop	E, F	–	–	×	×	Mírně negativní vliv
slavík obecný	A, D1, D2	–	×	×	×	Mírně negativní vliv
strnad luční	A, F	–	×	–	×	Mírně negativní vliv
řuhák obecný	A, C, D1, D2	–	×	×	×	Mírně negativní vliv
krkavec velký rorýs obecný vlaštovka obecná	Přelety přes celou trasu	–	–	–	–	Nulový vliv

*) značení úseků dle biologického průzkumu (viz příloha 7)

Avifaunu dotčeného území zastupují běžné druhy zemědělské krajiny, druhy vázané na rozptýlenou zeleň i mokřady a vodní plochy. Velikost dotčených populací jednotlivých druhů ptáků je uvedena v následujícím přehledu:

- moták pochop je druh ohrožený přímou mortalitou a rušením. Podíl ovlivněné populace je malý (max. 1 pár). Vliv je proto hodnocen jako mírně negativní.

- krahujec obecný – druh ohrožený zejména likvidací stromového patra v nevhodnou dobu. Jedná se o jednotlivé hnízdící páry, jeho přítomnost byla zjištěna ve dvou úsecích. Nelze zcela vyloučit riziko střetů ptáků s vozidly. Vliv je proto hodnocen jako mírně negativní.
- koroptev polní – druhy ovlivněné hlavně rušením během výstavby, v menší míře též zásahy a úbytkem biotopu. Budou ovlivněni jednotliví ptáci, vliv je proto hodnocen jako mírně negativní. Pro zmírnění negativních vlivů záměru je navrženo časové omezení výstavby (viz kap. D.IV.).
- slavík obecný, ťuhák obecný, strnad luční – druhy vázané na porosty křovin v otevřené zemědělské krajině. Jednotlivé hnízdící páry budou ovlivněné plošně nevýznamným úbytkem biotopu a rušením, jedinci přímou mortalitou při přeletěch. Vliv je proto hodnocen jako mírně negativní.
- u 3 druhů ptáků byly vlivy záměru vyhodnoceny jako nulové. Rorýs obecný ani vlaštovka obecná nepatří mezi druhy ohrožené přímou mortalitou při střetech s vozidly. Stejně tak krkavec velký není záměrem ohrožen.

Z vyhodnocení je patrné, že realizací záměru budou ovlivněny jednotliví jedinci až desítky jedinců zvláště chráněných druhů živočichů, vyskytujících se v místě záměru. Celkový vliv záměru je z tohoto hlediska hodnocen jako mírný, dojde k ovlivnění pouze malé části jejich populací obývajících oblast v širším okolí záměru. Pro zmírnění vlivů záměru na zvláště chráněné druhy živočichů jsou navržena technicko-organizační opatření jako časový harmonogram výstavby, biologický dozor při výstavbě, instalace dočasných přenosných bariér pro zabránění vniku živočichů na místa stavby atd.

Biologický dozor stavby bude určen po dohodě s orgánem ochrany přírody, bude dohlížet na dodržování a realizaci navržených zmírňujících opatření a případně určí další opatření, která zajistí minimalizaci rizik přímé mortality terestrických živočichů v době výstavby. Biologický dozor zajistí, že nedojde ke znečištění vodních ploch, mokřadů, vodních toků.

Celkově lze vlivy záměru na faunu hodnotit jako akceptovatelné při dodržování opatření, která byla navržena ke snížení negativních vlivů výstavby a realizace záměru (viz kap. D.IV.).

Realizace záměru vyžaduje udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů podle § 56 zákona 114/1992 Sb.

Vlivy na migraci živočichů

Vlivy záměru na migraci živočichů byly vyhodnoceny v rámci migrační studii, která je uvedena v příloze 9. Bariérový efekt je pravděpodobně nejzávažnějším negativním dopadem dopravních staveb. Vzhledem k tomu, že základním předpokladem pro zachování druhové diverzity a genetické rozmanitosti je migrace jedinců mezi populacemi, závisí celkový význam bariérového efektu na schopnosti jedinců komunikaci překonat.

Posuzovaný záměr je rozšířením stávající dálnice D0 stavba 515, která má mimořádně významný vliv na průchodnost krajiny. Tento vliv zde již v současnosti působí a posuzované rozšíření tento vliv nezhorší, naopak díky realizaci úprav stávajících mostních objektů dojde k alespoň částečnému zlepšení migrační prostupnosti. Dálnice D0 je umístěna na okraji velké sídelní aglomerace, která je pro migraci živočichů nevhodná, jako biotop velkých druhů zvířat nevyužitelná a v některých případech (prase divoké) i nežádoucí.

Na fragmentaci krajiny nebude mít zkapacitnění D0 515 významný vliv, jelikož se řešené území nachází mimo vymezené nefragmentované plochy UAT (Unfragmented Area with Traffic), jedná se proto o území již dopravou fragmentované.

Řešený úsek dálnice D0 neovlivní dálkové migrační koridory zvěře. Dle významnosti z hlediska výskytu a migrace velkých savců náleží zájmové území do území kategorie méně významné až nevýznamné. Přesto je součástí posuzovaného záměru rekonstrukce mostu v km 19,995 a úprava propustku v km 20,264, které současnou situaci mírnělepší.

Dle technické studie (PRAGOPROJEKT, a. s., 2016) má být součástí nového nadjezdu v km 18,020 ekodukt, vedoucí souběžně s komunikací po východní straně nadjezdu. Cílem ekoduktu je propojit dosud téměř zcela oddělená území Přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí se zemědělskou krajinou na jihozápadním okraji Prahy, případně s CHKO Český kras. Šířka ekoduktu je navržena na 15 m a dosahuje tak krajní až střední hodnoty pro funkčnost pro zvířata kategorie B (srnec) a střední až dostatečné hodnoty pro zvířata kategorie C (liška) podle TP 180. Problematické je ovšem navazující okolí nadjezdu, zejména z jižní strany, kde ekodukt vyúsťuje přímo do v současnosti frekventované komunikace K Austisu a vytváří zřejmou ekologickou past. Dle dopravně inženýrských podkladů (viz přílohy 1 a 2) bude intenzita dopravy na ulici K Austisu dosahovat v roce 2027 po zkapacitnění dálnice D0 celkem 10 800 vozidel za den ve stavu bez Radlické radiály, resp. 6 700 voz/den ve stavu s Radlickou radiálou. Vzhledem k omezené funkci ekoduktu jako propojení stanovišť k migraci živočichů a s ohledem na jeho umístění v migračně málo významném území a mimo

dálkové migrační koridory, je jeho návrh hodnocen jako nepotřebný a nevhodný. Proto je doporučeno nerealizovat ekodukt jako součást nadjezdu tak, aby sloužil k migraci živočichů, ale jen jako zelený pás šířky 10 m, který bude sloužit k propojení biotopů v místě vymezení nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8 (viz kap. D.IV.).

V rámci rekonstrukce mostu v km 19,995 bude realizován migrační objekt o šířce 10 m a dojde tak ke zlepšení oproti současnému stavu. Výškové i šířkové parametry migračního objektu splňují požadavky pro migraci zvířat kategorie C (liška) i B (srnec – krajní až střední hodnota podle TP 180). Funkčnost mostního objektu snižují dvě skutečnosti, a to existence železniční trati, která není příliš frekventovaná, nicméně podmostí je v tomto prostoru zpevněné, tudíž méně vhodné. Dále pak skutečnost, že na jihozápadní straně se nachází lidské osídlení v podobě obce Zbuzany, a to ve vzdálenosti několika desítek metrů.

Propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, bude upraven tak, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C, tzn. budou realizovány suché okraje po stranách vodoteče. Pro ochranu obojživelníků jsou podél Jinočanského potoka navrženy trvalé bariéry, navádějící k propustku v km 20,264 a zamezující přístupu obojživelníků na těleso dálnice D0. Bariéry je třeba instalovat v min. délce 100 m po obou stranách od potoka, a to ze západní i východní strany tělesa dálnice.

Protihlukové stěny budou řešeny tak, aby nedocházelo k nárazům ptáků do těchto stěn, a to dle technických podmínek TP 104 – Protihlukové clony pozemních komunikací (MD ČR, 2016). Z hlediska ochrany netopýrů je doporučena instalace bariér v úseku, kde dálnice D0 515 míjí retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrástřany.

Umístění migračních objektů a propojení biotopů zeleným pásem, je patrné z výkresu 3. Při realizaci všech navržených opatření (viz kap. D.IV.) dojde ke zlepšení migrační prostupnosti řešeného území.

D.I.7.2. Vlivy na flóru

Vlivy záměru na flóru byly vyhodnoceny v rámci hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (viz příloha 8). Složení flóry a ráz vegetace jsou ovlivněny charakterem zájmového území. Jedná se o zcela přeměněná stanoviště na dálničních náspech a zářezech, na zpevněných plochách nebo v intenzivně zemědělsky využívané krajině. Celé zájmové území je druhově chudší, hojně se vyskytují druhy ruderalní. Nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh rostliny dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. V dotčeném území na náspu na severní straně stávající dálnice D0 u zahrádkářské kolonie jižně od městské části Praha – Řeporyje byl nalezen

1 druh rostliny (hlaváček letní), který je zařazen na Červený seznam ohrožených druhů ČR. V širším okolí posuzovaného záměru se uvedený druh vyskytuje celkem běžně. Vzhledem k charakteru biotopů se v zájmovém území nepředpokládá výskyt dalších chráněných a ohrožených druhů rostlin. Vlivem záměru nemůže dojít k vyhynutí žádného rostlinného druhu, a to globálně ani regionálně či lokálně.

Dále bylo v rámci dendrologického průzkumu (viz příloha 6) v trase posuzovaného úseku dálnice D0 vylišeno 28 úseků – lokalit s rozdílným charakterem dřevinného porostu (viz výkres 3). Některé úseky stávající dálnice jsou prakticky bez výraznějšího vegetačního doprovodu, okolí dálnice je porostlé pouze travou s drobnými izolovanými keři (zejména úseky 4, 8, 21 a 22). V některých úsecích jsou naopak svahy zářezů nebo násypů porostlé zapojenými skupinami keřů a stromů, mezi kterými je možné nalézt i stromy s obvodem kmene přesahujícím 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí.

Většinu dřevin podél stávající dálnice je možné charakterizovat jako původní výsadby, které jsou již zarostlé náletovými dřevinami. V několika lokalitách byly nalezeny větší stromy v dobrém zdravotním stavu, které mají do budoucna perspektivu. Tyto stromy se nacházejí na okrajích území vymezeného jako dotčené a bylo by žádoucí v dalších stupních přípravy provést jejich přesné zaměření a ocenění a zvážit možnost jejich zachování.

Mezi významnější zásahy patří zásahy do porostů dřevin, které se v čase vyvinuly na svazích okolo stávající dálnice. Jedná se zejména o úseky 7 (cíp zahrádkářské kolonie), 10, 13, 16, 17, 24, 25 a 27. Dále pak byly zaznamenány rozvolněné keře v úsecích 5, 15, 18, 19, 20, 23 a 28.

Po realizaci záměru budou uvedené zásahy kompenzovány náhradní výsadbou autochtonních druhů keřů a stromů. Kompenzace zásahů náhradní výsadbou keřů a stromů bude realizována i na dalších místech, pokud dojde k odstranění porostů dřevin.

Souhrnná přibližná bilance rozsahu dotčení mimolesní zeleně, tj. rozsah nutného kácení porostů dřevin na pozemcích, které nejsou určeny k plnění funkcí lesa, je uvedena v tab. D.14. Bilance rozlohy dotčení lesních porostů (předpokládané dotčení lesních pozemků s lesním porostem) je uvedeno v tab. D.15. Druhovská skladba porostů dřevin podél stávající dálnice je uvedena v kap. C.I.3.

Tab. D.14. Výsledné zhodnocení rozsahu kácení mimolesních dřevin

Úsek	Staničení	Rozsah dotčení mimolesní zeleně
Úsek 1	Ulice K Barrandovu	Roztroušené keře a stromy
Úsek 2	Rampa MÚK Slivenec – ulice K Barrandovu	Keře o výměře cca 4 800 m ² , jednotlivé keře

Úsek	Staničení	Rozsah dotčení mimolesní zeleně
Úsek 3	km 16,1 – 16,7 vlevo	Roztroušené keře a stromy, některé mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 4	km 16,0 – 18,1 vpravo	Roztroušené keře a stromy, 1 porostní skupina cca 300 m ²
Úsek 5	km 16,7 – 17,75 vlevo	Roztroušené keře a stromy, několik porostních skupin o výměře řádově stovky m ²
Úsek 6	km 17,75 – 18,7 vlevo	Porostní skupina cca 13 000 m ² , jednotlivé stromy a keře
Úsek 7	km 18,1 – 18,55 vpravo	Porostní skupina cca 1000 m ² , jednotlivé stromy a keře
Úsek 8	km 18,55 – 18,75 vpravo	Roztroušené keře a stromy
Úsek 9	km 18,75 – 19,2 vlevo	Roztroušené keře a stromy
Úsek 10	km 18,7 – 19,3 vpravo	Porostní skupina cca 8 000 m ² , jednotlivé stromy a keře
Úsek 11	km 19,3 vlevo	Roztroušené malé stromy
Úsek 12	km 19,3 – 19,4 vpravo	Roztroušené keře a stromy, vzrostlé stromy na hraně zářezu, některé mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 13	km 19,3 – 20,35 vlevo	Porostní skupina cca 20 000 m ² , jednotlivé stromy a keře, některé přesahují obvod 80 cm
Úsek 14	km 19,4 – 20,0 vpravo	Roztroušené keře a stromy
Úsek 15	km 20,0 – 20,5 vpravo	Keře a stromy, místy v porostních skupinách
Úsek 16	km 20,35 – 20,5 vlevo	Porostní skupina cca 1400 m ² , jednotlivé stromy a keře
Úsek 17	km 20,5 – 20,7 vlevo	Porostní skupina cca 1400 m ² , jednotlivé stromy a keře; některé stromy mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 18	km 20,6 – 20,7 vpravo	Porostní skupina cca 3000 m ²
Úsek 19	km 20,7 – 21,0 vpravo	Keře a stromy, místy v porostních skupinách; některé stromy mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 20	km 20,7 – 21,1 vlevo	Roztroušené keře a stromy, některé mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 21	km 21,0 – 21,95 vpravo	Ojedinelé keře
Úsek 22	km 21,1 – 22,0 vlevo	Ojedinelé keře
Úsek 23	km 22,0 – 22,2 vlevo	Keře a stromy, místy v porostních skupinách
Úsek 24	km 21,95 – 22,0 vpravo	Roztroušené keře a stromy, na hraně zářezu vzroslejší stromy, některé pravděpodobně nadlimitní
Úsek 25	km 22,0 – 22,4 vpravo	Porostní skupina cca 6 000 m ² , jednotlivé stromy a keře, stromy mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 26	km 22,2 – 22,4 vlevo	Roztroušené keře a stromy
Úsek 27	km 22,4 – 22,5 vlevo	Porostní skupina cca 3000 m ² , stromy mohou přesáhnout obvod 80 cm
Úsek 28	km 22,4 – 22,5 vpravo	Roztroušené keře a stromy

Tab. D.15. Výsledné zhodnocení rozsahu dotčení lesních porostů

Úsek	Staničení	Rozsah dotčení PUPFL
Úsek 7	km 18,1 – 18,3 vpravo	Zábor PUPFL v šíři cca 4 m. V současnosti bez stromového nebo keřového porostu
Úsek 15	km 20,0 – 20,5 vpravo	Zábor PUPFL v šíři cca 8 m. Dotčené části pozemku prakticky bez dřevin, pouze několik keřů a 1 až 3 stromy.

Po výstavbě záměru budou provedeny rekultivace dočasných záborů a ozelenění nových nezpevněných ploch. Projekt vegetačních úprav bude řešen v dalším stupni přípravy. Vegetační úpravy tělesa rozšířené dálnice budou provedeny v souladu s charakterem zeleně v území. Bude prováděna kontrola ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin bude zajištěna jejich bezodkladná likvidace.

Celkově lze vlivy záměru na flóru hodnotit jako málo významné a akceptovatelné při dodržování opatření, která byla navržena ke snížení negativních vlivů výstavby a realizace záměru (viz kap. D.IV.).

D.I.7.3. Vlivy na lesy

Posuzovaná trasa záměru zasahuje na dvou místech okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa, a to v km 18,1 – 18,3 a v km 20,1 – 20,2 (viz výkres 4). V první lokalitě se na pozemku nenachází porost dřevin. V lokalitě na km 20,1 – 20,2 je většina dotčené plochy pozemků bez porostu dřevin, posuzované rozšíření je v kolizi s několika vzrostlými stromy. Rozloha dotčení lesního porostu činí cca 200 m² z celkové rozlohy PUPFL 1 134 m². Při výstavbě záměru je třeba zásahy do případných dalších lesních porostů v blízkosti stavby minimalizovat a veškerá zázemí stavby (především dočasná) zřizovat mimo ně. Při realizaci navržených opatření (viz kap. D.IV.) lze považovat vliv na lesní porosty za málo významný a akceptovatelný.

D.I.7.4. Vlivy na biologickou rozmanitost a ekosystémy

Záměr nebude mít vliv na biologickou rozmanitost. Realizací zkapacitnění dálnice D0 nedojde k zániku žádného rostlinného ani živočišného druhu v lokálním ani globálním měřítku. Biodiverzita širšího území nebude významně změněna, dojde k lokálním změnám v blízkosti dálnice ze současných biotopů na jiné biotopy, všechny dotčené biotopy jsou však v krajině běžné a jsou přítomné i v jiných lokalitách a jejich nahrazení biotopy jinými může zapříčinit lokální změny v biodiverzitě (snížení počtu druhů na určitém místě), avšak v rámci regionálního měřítko nebude znamenat

významné snížení biodiverzity (celkový počet druhů a jejich průměrné zastoupení zůstane v regionálním měřítku bez významných změn). Vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé parametry biologické rozmanitosti uvádí následující tabulka.

Tab. D.16. Přehled vlivů záměru na jednotlivé parametry biologické rozmanitosti

Hodnocený parametr	Vyhodnocení vlivu
Diverzita druhů	<p>Záměr nebude mít vliv na diverzitu druhů. Vliv záměru na flóru a faunu bude minimalizován navrženými opatřeními.</p> <p>Bude zajištěn biologický dozor stavby odborně způsobilou osobou určenou po dohodě s orgánem ochrany přírody. Biologický dozor bude dohlížet na dodržování a realizaci navržených zmírňujících opatření a případně určí další opatření, která zajistí minimalizaci rizik přímé mortality terestrických živočichů v době výstavby. Biologický dozor zajistí, že nedojde ke znečištění vodních ploch, mokřadů, vodních toků.</p> <p>Zásahy do keřové a stromové vegetace budou provedeny mimo hlavní vegetační sezónu, tj. od října do 15. března.</p> <p>Pro ochranu obojživelníků budou podél Jinočanského potoka instalovány dočasné přenosné bariéry, navádějící k propustku v km 20,264 a zamezující přístupu obojživelníků do prostoru, kde budou probíhat stavební práce a následně budou instalovány trvalé bariéry zamezující přístupu obojživelníků na těleso dálnice D0.</p> <p>Protihlukové stěny budou řešeny tak, aby nedocházelo k nárazům ptáků do těchto stěn.</p> <p>Z hlediska ochrany netopýrů budou instalovány bariéry v úseku, kde dálnice D0 515 má retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrástřany.</p>
Diverzita ekosystémů	<p>Záměr nebude mít vliv na diverzitu ekosystémů. Realizace záměru se dotkne ekosystémů v trase komunikace, které budou odstraněny a nahrazeny umělou konstrukcí, jedná se však o ekosystémy běžné a v daném území i v širší krajině běžně přítomné.</p>
Reprodukční kapacita ekosystémů	<p>Materiálové, energetické a informační toky v ekosystémech nebudou záměrem významně dotčeny. Rozšíření stávající dálnice D0 stavba 515 nepřinese významnou změnu v transportu látek, jedinců a informací.</p>

Hodnocený parametr	Vyhodnocení vlivu
Funkční vazby ekosystémů	<p>Posuzovaný záměr je rozšířením stávající dálnice D0 stavba 515, která má mimořádně významný vliv na průchodnost krajiny. Tento vliv zde již v současnosti působí a posuzované rozšíření tento vliv nezhorší, naopak díky realizaci úprav stávajícího mostního objektu a propustku dojde k alespoň částečnému zlepšení migrační prostupnosti.</p> <p>V rámci rekonstrukce mostu v km 19,995 bude realizován migrační objekt o šířce 10 m. Výškové i šířkové parametry migračního objektu splňují požadavky pro migraci zvířat kategorie C (liška) i B (srnec – krajní až střední hodnota podle TP 180). Propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, bude upraven tak, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C, tzn. budou realizovány suché okraje po stranách vodoteče.</p> <p>V rámci přestavby nadjezdu v km 18,020 je místo návrhu ekoduktu doporučeno realizovat zelený pás šířky 10 m, který bude sloužit k propojení biotopů v místě vymezení nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8.</p>
Rozmanitost předmětů ochrany zvláště chráněných území	Záměr nebude mít vliv na předměty ochrany zvláště chráněných druhů.
Zábor stanovišť	Realizací záměru dojde k plošnému záboru stanovišť, biotopů rostlin a živočichů v místě rozšíření dálnice D0 stavba 515. Vzhledem k tomu, že se jedná o rozšíření stávající dálnice, většina záboru se odehrává na stávajícím tělese komunikace, které není z hlediska chráněných zájmů přírody příliš hodnotné.
Šíření nepůvodních druhů	<p>Vliv na šíření nepůvodních druhů bude minimalizován navrženými opatřeními.</p> <p>Bude prováděna kontrola ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin bude zajištěna jejich bezodkladná likvidace.</p> <p>V dalším stupni přípravy budou navrženy vegetační úpravy tělesa dálnice D0 stavba 515 v souladu s charakterem zeleně v území (autochtonní druhy).</p>

Vyhodnocení souladu projektu zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 je dále provedeno ve vztahu k relevantním dílčím cílům Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016 – 2025. Hodnocené dílčí cíle jsou definovány následujícími prioritními oblastmi a rámcovými cíli:

- Priorita 2 – Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů
 - Cíl 2.2: Druhy
 - Cíl 2.3: Invazní nepůvodní druhy
 - Cíl 2.4: Přírodní stanoviště
 - Cíl 2.5: Krajina
- Priorita 3 – Šetrné využívání přírodních zdrojů
 - Cíl 3.3: Vodní ekosystémy
 - Cíl 3.4: Půda a nerostné bohatství

Vyhodnocení ve vztahu k jednotlivým dílčím cílům Strategie ČR je provedeno v následující tabulce.

Tab. D.17. Vyhodnocení souladu záměru se Strategií ochrany biologické rozmanitosti

Dílčí cíl	Opatření	Vyhodnocení
Cíl 2.2 Druhy organismů		
2.2.3 Rozvíjet a podporovat speciální nástroje druhové ochrany	Rozvoj a realizace záchranných programů a navazujících opatření	Pro ochranu obojživelníků budou podél Jinočanského potoka instalovány dočasné přenosné bariéry, navádějící k propustku v km 20,264 a zamezující přístupu obojživelníků do prostoru, kde budou probíhat stavební práce a následně budou instalovány trvalé bariéry zamezující přístupu obojživelníků na těleso dálnice D0. Protihlukové stěny budou řešeny tak, aby nedocházelo k nárazům ptáků do těchto stěn. Z hlediska ochrany netopýrů budou instalovány bariéry v úseku, kde dálnice D0 515 mají retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrástřany.
Cíl 2.3 Invazní nepůvodní druhy		
2.3.1 Omezit šíření stávajících invazních druhů	Likvidace stávajících invazních druhů v ZCHÚ i ve volné krajině	Bude prováděna kontrola ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin bude zajištěna jejich bezodkladná likvidace.
2.3.2 Zabránit či utlumit rozšíření nových invazních druhů	Omezení úmyslného vysazování potenciálních invazivních druhů	V dalším stupni přípravy budou navrženy vegetační úpravy tělesa dálnice D0 stavba 515 v souladu s charakterem zeleně v území (autochtonní druhy).

Dílčí cíl	Opatření	Vyhodnocení
Cíl 2.4 Přírodní stanoviště		
2.4.2 Zachovat či zvýšit rozlohu přírodních stanovišť	Vytvoření systému kompenzačních opatření pro zaboru přírodních stanovišť v případě nutných záborů	Zásah přírodních stanovišť lze v území dotčeném záměrem vyloučit. Posuzovaný záměr je veden zejména přes doprovodnou zeleň stávající dálnice D0, dále po intenzivně využívané zemědělské půdě a v malé míře zasahuje okraje ploch lesního charakteru.
Cíl 2.5 Krajina		
2.5.2 Zlepšovat strukturu krajiny	Podpora tvorby a údržby rozptýlené zeleně (ploch plnicích mimoprodukční funkce)	V dalším stupni přípravy budou navrženy vegetační úpravy tělesa dálnice D0 stavba 515 v souladu s charakterem zeleně v území. Zásahy do porostů dřevin budou kompenzovány výsadbou autochtonních druhů dřevin.
2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu	Omezení fragmentace krajiny způsobené výstavbou nových liniových prvků a sídel	Posuzovaný záměr je rozšířením stávající dálnice D0 stavba 515, která má mimořádně významný vliv na průchodnost krajiny. Tento vliv zde již v současnosti působí a posuzované rozšíření tento vliv nezhorší, naopak díky realizaci úprav stávajícího mostního objektu a propustku dojde k alespoň částečnému zlepšení migrační prostupnosti. V rámci rekonstrukce mostu v km 19,995 bude realizován migrační objekt o šířce 10 m. Výškové i šířkové parametry migračního objektu splňují požadavky pro migraci zvířat kategorie C (liška) i B (srnec – krajní až střední hodnota podle TP 180). Propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, bude upraven tak, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C, tzn. budou realizovány suché okraje po stranách vodoteče.
2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu	Realizace opatření k ochraně živočichů před negativním vlivem energetické a dopravní infrastruktury	Pro ochranu obojživelníků budou podél Jinočanského potoka instalovány dočasné přenosné bariéry, navádějící k propustku v km 20,264 a zamezující přístupu obojživelníků do prostoru, kde budou probíhat stavební práce a následně budou instalovány trvalé bariéry zamezující přístupu obojživelníků na těleso dálnice D0. Protihlukové stěny budou řešeny tak, aby nedocházelo k narázům ptáků do těchto stěn. Z hlediska ochrany netopýrů budou instalovány bariéry v úseku, kde dálnice D0 515 má retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrášťany.

Dílčí cíl	Opatření	Vyhodnocení
Cíl 3.3 Vodní ekosystémy		
3.3.6. Zvýšit retenční schopnosti krajiny	Podpora zachování a obnovy mokřadů v krajině	Rozšířením zpevněné plochy dálnice D0 stavba 515 dojde i ke zvýšení odtoku dešťových vod do kanalizačního systému dálnice a jednotlivých nádrží. V dalším stupni přípravy bude navržen kapacitnější odvodňovací systém. Předběžný návrh předpokládá s vybudováním 4 nových dešťových usazovacích nádrží a 1 retenční nádrže. Pokud budou realizovány nové retenční nádrže, je doporučeno navrhnout je jako nádrže se stálým nadřazením, s nezpevněnými břehy o malém sklonu, ozeleněné mokřadními nebo vlhkomilnými biotopy. Takové nádrže umožní zadržet vodu v krajině a zmírňovat důsledky klimatické změny. Zároveň budou sloužit jako biotopy pro zvýšení biodiverzity a zjemnění mozaiky krajiny.
Cíl 3.4 Půda a nerostné bohatství		
3.4.1 Snížit riziko vodní a větrné eroze a zvýšit obsah organické hmoty v půdě	Realizace protierozních opatření	V dalším stupni přípravy budou navrženy vegetační úpravy tělesa dálnice D0 stavba 515 v souladu s charakterem zeleně v území.

Posuzovaný záměr není v rozporu s dílčími cíli Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR. U všech dílčích cílů nebyl identifikován rozpor nebo znemožnění jeho dosažení. Soulad se Strategií ČR je dán zejména faktem, že se jedná o rozšíření stávající dálnice, která prochází urbanizovaným územím. Záměr nezasahuje do ploch přírodovědně cenných ani do cenných stanovišť se specifickými podmínkami. V dotčeném území se vyskytují zcela přeměněná stanoviště na dálničních náspech a zářezích, na zpevněných plochách nebo v intenzivně zemědělsky využívané krajině, která je z hlediska biodiverzity velice chudá. Naopak nové ozelenění v okolí rozšířené komunikace může při správném provedení a dostatečné rozloze vytvořit mozaiku biotopů v krajině, které budou znamenat zvýšení diverzity prostředí a tím i biodiverzity obecně. Vliv na fragmentaci krajiny, který je u liniových prvků nesporný, působí u stávající dálnice D0 stavba 515 již v současnosti a posuzované rozšíření tento vliv nezhorší. Naopak díky realizaci úprav stávajícího mostního objektu a propustku dojde k alespoň částečnému zlepšení migrační propustnosti. Opatření pro zvýšení biodiverzity nejbližšího okolí dálnice jsou shrnuta v kap. D.IV.

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

D.I.8.1. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Krajinný ráz je dle § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. definován jako zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, který je chráněn před činnostmi, snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Vlivy na krajinný ráz byly vyhodnoceny v samostatné studii, která je uvedena v příloze 10.

Rozšíření dálnice představuje změnu stávajícího prvku v území. Nové prvky mohou představovat nové protihlukové stěny v místech, kde v současnosti stěny nejsou nebo jsou nižší, než bude třeba pro protihlukovou ochranu zástavby. Tyto stěny mohou být v krajině umístěny buď jako organická součást přírodní a architektonické charakteristiky krajiny nebo budou se stávajícími prvky ve větším nebo menším kontrastu. Míra tohoto kontrastu závisí jak na délce a výšce stěn tak na charakteru krajiny při hodnocení kontrastů je třeba vždy oba ukazatele zohlednit.

Kontrasty v měřítku

Celkově je možné konstatovat, že měřítko vlastního rozšíření nenaruší měřítko krajiny. Změna horizontálních měřítek bude v měřítku rozměrů dálnice z dálkových krajinných pohledů nevýznamná. Rozšíření dálnice nebude při pohledu z krajiny patrné.

Významnější a patrnější změnou bude výstavba, případně zvýšení protihlukových stěn. Ty budou v některých místech dosahovat oproti stávajícím 3 až 4 m výšky, 4 až 5 m, v jednom úseku až 6 m, což bude znamenat, že protihlukové stěny budou z okolí dálnice více patrné a více zasáhnou do pohledové charakteristiky území. Budou představovat jednolitou pohledovou bariéru většího měřítka, která se v současnosti v krajině nevyskytuje. Stěny částečně sníží měřítko rozhledu v krajině, jejich působení z hlediska měřítka a kontrastů však bude méně významné než působení z hlediska asociací.

Rozšíření mostů, které si vyžádá rozšíření dálnice a rozšíření mimoúrovňových křižovatek nebude při dálkových pohledech patrné a nezmění celkové vnímání měřítka krajiny.

Rozšířením dálnice dojde k odstranění stávající zeleně na náspech a v okolí dálnice. Po výstavbě je nutné provést sadové úpravy tělesa dálnice tak, aby zeleň měla mj. funkci pohledové bariéry a roztržila dlouhé linie tělesa dálnice do kratších pohledových celků.

Kontrasty v asociacích

Každá významná dopravní stavba působí v krajině pohledový koridor. Rozšíření dálnice nepředstavuje vybudování zcela nového koridoru, stopa dálnice zůstane nezměněna. Koridor v krajině zůstane zachován a nebude znamenat významnou změnu. Nárůst šířky koridoru nebude z delších vzdáleností pouhým okem patrný. Vyšší a delší protihlukové stěny nebudou znamenat zcela nový prvek v krajině, jsou přítomny již v současnosti, dojde k jejich rozšíření a většímu optickému působení. Protihlukové stěny budou v délkách stovek metrů a výšce 4 až 5 m, v jednom kratším úseku 6 m, což je z hlediska kontrastů již nutné hodnotit jako významnou změnu pohledových charakteristik. Stěna je určena zejména k ochraně zástavby před nadměrným hlukem a proto je její výstavba nutná. Je tedy nezbytné realizovat ozelenění pásu mezi protihlukovou stěnou a okolní krajinou tak, aby zeleň snížila optické působení stěn, rozbila jejich jednotvárnost a kontrast vůči okolní krajině. V dotčené oblasti není existence silnice a protihlukových stěn zcela mimo asociaci s krajinou. Dopravní tah je v krajině již víceméně zakomponován, rozšíření dálnice a zvýšení protihlukových stěn mění velikost a intenzitu pohledového působení. Potřebným řešením je proto realizace zeleně ve formě souvislého pásu dřevin podél protihlukové stěn. Vhodné začlenění do krajiny je nutno volit také u plošně významných prvků (zejména mimoúrovňových křižovatek), kde by mělo být součástí ozelenění křižovatky vytvoření ostrůvků dřevin. Při dodržení těchto úprav nebudou výše popsané jevy představovat zásadní kontrasty v asociaci a měřítku území.

Změny a kontrasty v harmonii a uspořádání

Ohniska pohledu, tj. místa, kam se zrak primárně zaměří při pohledu na krajinu nebudou po rozšíření dálnice v oblasti změněny. V území zůstanou ohnisky stávající prvky – zeleň, zástavba, pole, stávající dálnice. Pouze v případě, že bude dálnice nově chráněna protihlukovou stěnou, nebudou ohniskem pohledu projíždějící vozidla (zejména kamiony), která budou pohledově odstíněna. Dálnice není nikde viditelná v celém rozsahu, viditelné jsou úseky v délce několik stovek metrů. Při pohledu z jednoho místa je vždy částečně kryta terénními nerovnostmi nebo drobnou rozptýlenou zelení. Samotná rozšířená dálnice se nestane novým ohniskem pohledu, avšak nové protihlukové stěny mohou v některých místech působit rušivě. Jejich řešení musí zohlednit zasazení do současného rázu krajiny a osazení dostatečným množstvím zeleně tak, aby stěny nebyly pohledově významné ani při výšce 5 nebo 6 metrů. Pohledově dominantními mohou být velké mosty a mimoúrovňové křižovatky, jejich ozelenění opět musí zohlednit zasazení do rázu krajiny.

Technické dílo jakým je dálnice vytváří v území určitý kontrast barvy stavebních materiálů a okolní nezastavěné přírody. Z leteckých snímků je tento kontrast patrný dobře, při pohledu ze země je plocha vozovky pohledově exponována méně a více se uplatňují šikmé plochy náspů, boční strany mostů, mimoúrovňové křižovatky a protihlukové stěny. Při realizaci těchto technických děl je třeba co nejvíce využít zeleň, která dokáže skrýt barevný kontrast a začlenit technické dílo do krajiny tak, aby narušení krajinného rázu bylo minimalizováno. Zejména u poměrně dlouhých a vysokých protihlukových stěn je třeba navrhnout jejich barevné rozčlenění tak, aby nepůsobily jednotvárně a monotónně. Stejný princip je třeba zvolit u předpolí mostů, které je třeba doplnit zelení a zakomponovat je tak do krajiny, neboť tato díla představují významné pohledové prvky větší plochy, barevně kontrastující se svým okolím.

Rozšířená dálnice bude mít stejný charakter protáhlé linie, který se v dotčeném krajinném prostoru již vyskytuje, jako stávající dálnice nebo další komunikace, sdělovací vedení a liniové prvky zeleně. Vlastní rozšíření nebude mít na tvar dálnice významný vliv. Stejně tak tvar protihlukových stěn je v území již přítomen, přestože v jejich případě se jedná o tvar, který by měl být v harmonicky působící krajině přítomen co nejméně. Je tedy třeba protihlukové stěny oddělit sadovými úpravami od dálkových pohledů tak, aby jejich rovný a technicistní tvar byl rozčleněn na menší pohledové části.

Určení míry vlivu záměru

Ačkoliv identifikace znaků a hodnot krajinného rázu přináší řadu poznatků, je třeba zúžit závěry do pojmů, uvedených v § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Výstupem posouzení je proto závěr, ve kterém se konstatuje míra zásahů posuzovaného záměru do:

- přírodní charakteristiky
- historické charakteristiky
- estetických hodnot
- zvláště chráněných území
- harmonického měřítka
- kulturní charakteristiky
- přírodních hodnot
- významných krajinných prvků
- kulturních dominant
- harmonických vztahů

Tab. D.18. Identifikace a klasifikace krajinného rázu a určení míry vlivu posuzovaného záměru na tyto znaky

		Klasifikace identifikovaných znaků			Posouzení míry vlivu na identifikované znaky
		Dle pozitivních či negativních projevů	Dle významu v KR	Dle cennosti	
Znaky dle § 12	Konkrétní identifikované znaky a hodnoty	Pozitivní Neutrální Negativní	Zásadní Spoluurčující Doplňující	Jedinečný Význačný Běžný	Pozitivní zásah Žádný zásah Mírný zásah Středně silný zásah Silný zásah Stírající zásah
Znaky přírodní charakteristiky a přírodních hodnot, VKP a ZCHÚ	Krajinná matrice polí, luk a zástavby	Neutrální až negativní	Zásadní	Běžný	Žádný zásah
	Krajinná zeleň	Pozitivní	Doplňující	Běžný	Mírný zásah
	Hydrologická síť	Pozitivní	Doplňující	Běžný	Žádný zásah
	Geomorfologické prvky	Pozitivní	Doplňující	Běžný	Žádný zásah
	Významné krajinné prvky	Pozitivní	Doplňující	Běžný	Mírný zásah
Znaky kulturní charakteristiky, kulturní dominanty	Okrajová zástavba města, zástavba obcí	Neutrální	Doplňující	Běžný	Žádný zásah
Znaky historické charakteristiky	Historická poloha železnice	Neutrální	Doplňující	Běžný	Žádný zásah
	Cestní síť	Neutrální	Doplňující	Běžný	Žádný zásah
Znaky estetických hodnot, měřítka a vztahů v krajině	Zvlněná krajina, kratší pohledové horizonty	Neutrální	Zásadní	Běžný	Žádný až mírný zásah
	Místní cesty, silnice nižších tříd, polní a lesní cesty	Neutrální	Doplňující	Běžný	Žádný zásah
	Zemědělské plochy velkého rozsahu	Negativní	Zásadní	Běžný	Žádný zásah
	Vedení el. energie	Negativní	Spoluurčující	Běžný	Žádný zásah

Záměr se dotkne přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí, jehož hranice vede podél stávající dálnice D0 stavba 515, a to v km 17,8 – 18,0. Přírodní park je vyhlášen pro ochranu krajinného rázu. Dotčení parku představuje úsek cca 250 m, kde těleso rozšířené dálnice zasahuje do území přírodního parku pásem o šířce cca 1 – 10 m v místě, kde se hranice přírodního parku výběžkem přibližuje k dálnici. V těchto místech je pole mírně se svažující k severu. Vliv rozšíření dálnice je tak možné z hlediska vlivu na krajinný ráz označit jako nevýznamný, změna šířky komunikace nebude z hlediska ochrany krajinného rázu, tj. v dálkových pohledech na krajinu patrná. Zeleň kolem stávající komunikace, která působí v krajině pozitivně, bude odstraněna a nahrazena tak, aby celkový ráz komunikace v území nebyl významně změněn (viz kap. D.IV.).

Celkově je možné konstatovat, že záměr bude představovat nejvýše mírný zásah do pozitivních prvků krajiny. Tento zásah je možné opatřeními (zejména správně

provedenými výsadbami různorodé zeleně) redukovat na přijatelný vliv. Opatření jsou uvedena v kapitole D.IV.

Konfliktní místa

Na základě analýzy trasy a podrobného hodnocení v příloze 10 byly jako významnější konfliktní místa z hlediska krajinného rázu vyhodnoceny lokality, kde budou nově vybudovány nebo navýšeny protihlukové stěny a tyto stěny budou dosahovat výšky 4 – 5, výjimečně až 6 m. Jedná se zejména o:

- východní část obce Jinočany, kde je dálnice v současné době viditelná, případně ohraničena třímetrovou protihlukovou stěnou. Po rozšíření stěna bude vysoká 5 m a bude znamenat pohledové oddělení dálnice od krajiny několik set metrů dlouhou nepřerušovanou stěnou.
- severní část obce Zbuzany, kde dojde k navýšení protihlukové stěny na 5 m
- severní část obce Ořech, kde budou instalovány protihlukové stěny o výšce 5 a 6 m
- východní část městské části Praha – Řeporyje, kde bude navýšena v současnosti cca čtyřmetrova protihluková stěna na 5 m

Řešením v těchto lokalitách je vysazení dostatečně hustých, horizontálně i vertikálně diverzifikovaných porostů podél protihlukových stěn, které rozbijí jejich pohledové působení v krajině, zmenší monotónnost tvaru a sníží působení stěn jako nepřirozeného prvku v krajině. Stejně tak je třeba, aby protihlukové stěny byly řešeny tak, aby se střídaly různé barvy, tvary, členění povrchu a další pohledové charakteristiky, čímž se částečně sníží měřítko celé stavby a dojde k lepšímu pohledovému začlenění do krajiny.

D.I.8.2. Vlivy na chráněná území přírody

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ani do registrovaného významného krajinného prvku. Vliv na území soustavy Natura 2000 byl orgány ochrany přírody (Magistrát hlavního města Prahy a Krajský úřad Středočeského kraje) vyloučen (viz příloha 13). Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je EVL Lochkovský profil, kde je předmětem ochrany prioritní druh prástevník kostivalový (*Callimorpha quadripunctaria*). Prástevník kostivalový preferuje skalnaté lesostepi, osluněné křovinaté stráně, řídké teplomilné doubravy, teplé sušové lesy, ale i osluněné lesní průseky. Dospělci jsou ve dne k zastížení nejčastěji na porostech nektaronosných rostlin, především sadce konopáče (*Eupatorium cannabinum*). Samice kladou vajíčka jednotlivě na živné rostliny. Housenky jsou poměrně polyfágní, živí se především hluchavkami, šalvějemi, sadcem

konopáčem, starčky, vrbovkami, ale i některými listnatými dřevinami (např. líska, ostružiník, zimolez). Z charakteru a lokalizace záměru v místě bez známého výskytu tohoto druhu je zřejmé, že předmět ochrany nebude přímo ani nepřímo ohrožen realizací záměru, protože pro něj představuje reálnou hrozbu zejména zásah do biotopu druhu či jeho nevhodné obhospodařování. Záměr tak nemá potenciál významně ovlivnit předmět ochrany popř. celistvost uvedené EVL.

D.I.8.3. Vlivy na ÚSES

Vlivy záměru na ÚSES byly vyhodnoceny v rámci hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (viz příloha 8). Posuzovaný záměr prochází nadregionálním biokoridorem N4/8 (Evropská – Zmrzlík), resp. K177 (Údolí Vltavy – K56). Záměr na dvou místech (km 17,8 – 18,0 a 22,4 – 22,5) přetíná vymezený biokoridor, jak je patrné z výkresu 3. K tomuto střetu dochází již za současné situace a biokoridor tak v těchto místech není funkční. V místě křížení (km 17,8 – 18,0) bude vybudován nový mostní objekt (km 18,02), jehož součástí bude zelený pás šířky 10 m a biokoridor se tak částečně propojí. Vliv záměru je proto v tomto místě hodnocen jako mírně pozitivní. Druhé křížení záměru s biokoridorem (km 22,4 – 22,5) je problematické a to z důvodu blízkosti mimoúrovňové křižovatky. Vzhledem k nefunkčnosti biokoridoru v tomto místě a zároveň obtížné prostupnosti i po realizaci záměru, je vliv hodnocen jako mírně negativní. Vliv na vlastní vymezené prvky ÚSES bude minimální (viz též níže), ale rozšíření dálnice bez dalšího opatření snižuje potenciál budoucího propojení ÚSES.

V místě přechodu nadregionálního biokoridoru v km 17,8 – 18,0 znamená rozšíření dálnice zásah do vymezeného biokoridoru o šířce cca 15 m. Na jižní straně rozšíření dálnice zasahuje do nefunkčního lokálního biocentra L2/218, které je vymezeno převážně na orné půdě a je rozděleno na dvě části ulic k Austisu. Rozšíření dálnice pak ze severní části ubírá cca 20 m šířky, což představuje téměř polovinu severní části. Jižní část má výměru 2,8 ha. V daném místě je jako součást mostního objektu přes dálnici navržen zelený pás, který bude sloužit k propojení biotopů v rámci ÚSES. Zásah do prvků ÚSES je možné kompenzovat změnou vymezení ÚSES, kdy severní část biocentra L2/218 se převede na pokračování biokoridoru a jižní část se rozšíří tak, aby velikost biocentra splňovala minimální nároky na plochu pro lokální biocentrum, tj. 3 ha. Vzhledem k vymezení biocentra na orné půdě se jedná o formální změnu vymezení s perspektivou realizace funkčního biocentra v budoucnu.

V km 18,5 – 18,6 rozšíření zasahuje nefunkční lokální biocentrum L2/217, vložené do nadregionálního biokoridoru. Biocentrum je vymezeno prakticky pouze na orné půdě, zásah představuje dotčení pásu o délce cca 110 m a šířce 5 – 12 m. Celková

plocha dotčení je 1 050 m² z 5,33 ha. Vzhledem k rozsahu a k faktu, že v současné době je biocentrum nefunkční, naprostá většina průniku tvoří plochy mimo vlastní vozovku a po rozšíření dálnice bude její okolí osázeno dřevinami, je možné tento vliv považovat za nevýznamný.

V km 20,2 – 20,5 zasahuje rozšíření dálnice do nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8. Biokoridor je vymezen částečně na poli, částečně na stávajícím svahu podél dálnice. Rozšíření dálnice bude znamenat posun svahu o několik metrů do biokoridoru, který bude stále vymezen mimo vozovku. I po rozšíření bude nejmenší šířka biokoridoru mimo těleso dálnice 42 m, což splňuje předepsanou minimální šířku 40 m. Avšak skutečná šířka biokoridoru se nezmění, neboť jako migrační trasa bude sloužit i ozeleněný svah podél dálnice, stejně jako v současnosti.

V km 21,3 – 21,4 vpravo od dálnice se nachází nefunkční lokální biocentrum L2/197. Rozšíření dálnice zasahuje do biocentra v délce cca 60 m a šířce 2 – 5 m. Biocentra se dotkne pouze okraj svahu zářezu. Z celkové výměry biocentra 2,8 ha představuje výměra průniku s tělesem dálnice cca 430 m². Část plochy biocentra v místě a v sousedství průniku tvoří asfaltová silnice. Dotčení biocentra v tomto místě je zcela nevýznamné, z hlediska ÚSES by byla ideální změna vymezení biocentra tak, aby splňovalo minimální nároky na výměru a zároveň neobsahovalo území, které nemůže sloužit pro přírodní ekosystémy.

V km 22,0 – 22,3 rozšíření zasahuje do vymezeného nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8, biokoridor je v současnosti vymezen svým západním okrajem na svahu zářezu dálnice. V km 22,4 – 22,5 rozšíření zasahuje do vymezeného nefunkčního nadregionálního biokoridoru K177, biokoridor je v současnosti vymezen svým okrajem na svahu násypu dálnice a i ve vozovce. I po rozšíření dálnice bude nejmenší šířka biokoridorů v těchto místech mimo těleso dálnice 40 m, což splňuje předepsanou minimální šířku. Skutečná šířka biokoridoru zůstane nezměněna, neboť biokoridor bude veden opět po svahu zářezu / násypu, který bude osázen dřevinami.

Vlivy záměru na prvky ÚSES (dle § 1 vyhlášky č. 395/1992 Sb.) je možné hodnotit jako akceptovatelné. Podmínkou realizace záměru je v dotčených lokalitách zajistit úpravu vymezení ÚSES (biocenter a biokoridorů) v územních plánech příslušných obcí tak, aby ani po rozšíření dálnice nebyla snížena perspektiva budoucího vytvoření funkčního systému.

V dalším stupni přípravy budou navrženy vegetační úpravy rozšířeného tělesa dálnice, a to s ohledem na vymezené nefunkční prvky ÚSES (viz kap. D.IV.).

Dále jsou dotčeny interakční prvky, jejichž potenciální funkce však nebude vlivem záměru omezena. Jedná se o I6/309 v km 16,7 – 17,1, který je vymezen na orné půdě a I6/308 v km 17,0, který nepřesně kopíruje úzký pás zeleně v polích. Vlivem rozšíření dálnice dojde ke zmenšení délky prvků o cca 5 m. V km 21,0 – 22,0 je podél levé strany dálnice vymezen nefunkční interakční prvek. Rozšíření dálnice představuje dotčení v šířce cca 8 m, v naprosté většině zasahuje rozšířená dálnice do interakčního prvku naspem nebo zářezem.

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

Nejbližší obytné objekty se nacházejí v ulici Drahelčická na území městské části Praha 13. Jedná se o objekt Drahelčická 75, vzdálený cca 30 m od posuzovaného záměru a objekt Drahelčická 74, vzdálený 70 m od posuzovaného záměru. Vzhledem k tomu, že u těchto objektů není možné zajistit plnění hygienického limitu pro hluk ze silniční dopravy, budou dle informací investora ŘSD ČR odkoupeny a nebudou dále plnit obytnou funkci. V tomto případě se však nejedná o vliv záměru – výše uvedená skutečnost platí pro stávající vlivy na dálnici D0, tzn. k odkoupení dojde bez ohledu na realizaci jejího zkapacitnění.

Dalších 6 obytných objektů (viz tab. C.27.) se nachází ve vzdálenosti cca 80 – 200 m od posuzované trasy dálnice D0 515. Uvedené vzdálenosti vylučují, aby během provozu záměru byly objekty poškozeny vlivem vibrací nebo jinými technickými vlivy automobilové dopravy.

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 není v přímém střetu s žádnou nemovitou kulturní památkou zapsanou v ústředním seznamu kulturních památek a nedotýká se ani žádné jiné významné kulturní hodnoty.

Trasa D0 515 prochází územím, kde je několik archeologických nalezišť, při realizaci záměru tedy může docházet k nálezům archeologických památek. Před výstavbou je tedy nutné provést záchranný archeologický průzkum a během výstavby umožnit v případě archeologického nálezů jeho odborný průzkum. Případný vliv na archeologické památky bude trvalý. Památky budou prozkoumány a nálezy budou přemístěny do muzeí nebo depozitářů.

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

V období výstavby je třeba eliminovat riziko havárie v důsledku případného sesuvu půdy při provádění výkopových prací. Během výstavby dále existuje riziko úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a nákladních automobilů. Riziko úniku ropných látek do prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, které budou obsaženy v zásadách organizace výstavby (ZOV), předložené dodavatelem stavby: používání stavebních mechanismů a nákladních automobilů v odpovídajícím technickém stavu a s pravidelnou kontrolou jejich stavu, pravidelná vizuální kontrola staveniště za účelem včasného odhalení případného úniku ropných látek a odpovídající zajištění stavebních mechanismů a nákladních automobilů na plochách staveniště v nočních hodinách, ve dnech pracovního klidu a pracovního volna. Pokud by k úniku ropných látek došlo, bude dodavatel stavby postupovat podle havarijního řádu, který bude součástí ZOV. Zjištění rozsahu kontaminace, vypracování projektu sanačních prací a provedení sanace po odsouhlasení projektu ČIŽP bude svěřeno odborné firmě.

Dalším rizikem havárie během výstavby s možností negativního ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví je požár na staveništi. Toto riziko bude minimalizováno dodržováním standardních požárních předpisů. Součástí POV bude zajištění předávání informací v případě vzniku požáru dotčeným orgánům samosprávy, správním úřadům, veřejnosti a evakuační plán okolních objektů. Při výstavbě budou použity standardní materiály a technologie. Nejvyšší riziko havárie lze očekávat při odstraňování stávajících povrchů a mostních objektů a při překládce a napojování inženýrských sítí.

Vzhledem k tomu, že v průběhu výstavby bude provoz na stávající dálnici D0 zachován, existuje riziko vzniku dopravních nehod. Toto riziko bude minimalizováno dopravně organizačními opatřeními (dopravní značení, omezení rychlosti atd.), která budou součástí ZOV. Jiná rizika havárie s možnými dopady na životní prostředí během výstavby prakticky neexistují.

Riziko dopravních nehod bude na zkapacitněné dálnici D0 (3 + 3 jízdní pruhy) srovnatelné se stávající dálnicí D0 (2 + 2 jízdní pruhy), na nízké úrovni jej lze udržet řádnou údržbou povrchu vozovky, zejména v zimním období. Rovněž je nezbytné zpracování aktualizace havarijního řádu, v němž je specifikována dostupnost lékařské záchranné služby, útvarů požární ochrany, způsob řízení zásahů apod. S aktualizovaným havarijním řádem musejí být seznámeny všechny dotčené

organizace a obce. V případě, že se na zkapacitněné dálnici vyskytne úsek častých nehod, je nutné přijmout opatření (např. změnu dopravního značení nebo omezení rychlosti).

Případné riziko hrozí v souvislosti s únikem pohonných hmot, olejů nebo jiných škodlivých látek z motorových vozidel (např. přepravované látky). V takovém případě může být okolní prostředí těmito látkami znečištěno. Kontaminace mohou ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod a půdy v okolí komunikace. Zkapacitnění kanalizačního systému pro odvádění vod z povrchu komunikace, možnost umístění dalších retenčních a sedimentačních nádrží a případné osazení bezpečnostních stávků do revizních šachet před vyústěním kanalizace pro možnost uzavření trubního systému v případě rizika havarijního úniku nebezpečných látek do kanalizace budou řešeny v dalším stupni přípravy. Lze tedy předpokládat, že realizací těchto opatření se sníží riziko úniku škodlivých látek do povrchové či podzemní vody a do půdního prostředí.

V případě krátkodobé neprůjezdnosti dálnice D0 způsobené např. nehodou nebo živelní pohromou budou opatření srovnatelná se stávajícím stavem na dálnici D0. Policie postižený úsek uzavře a doprava bude odkláněna po silnicích nižších tříd tak, aby pohyb automobilů mimo dálnici byl omezen na nejnutnější míru. Zároveň budou řidiči ve sdělovacích prostředcích informováni o nastalé situaci a budou jim doporučeny jiné trasy.

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 ZŘEATELEM NA MOŽNOST PŘESHRAŇIČNÍCH VLIVŮ

Vlivy záměru lze z hlediska mechanismu jejich působení rozdělit do tří skupin:

- vlivy v důsledku změn v dopravním zatížení komunikační sítě, k nimž dojde zkapacitněním dálnice
- vlivy v důsledku přímých zásahů do ploch podél stávající dálnice D0
- ostatní vlivy

Za nejvýznamnější lze považovat první skupinu, tj. vlivy související se změnami v intenzitách dopravy na dálnici D0 a na komunikační síti v okolním území. V důsledku zkapacitnění dálnice dojde k přesunu části dopravy na D0, tzn. nárůstu dopravních intenzit na této komunikaci a na komunikacích navazujících a naopak k souběžnému poklesu zátěže na některých komunikacích v širším okolí. Tyto změny se následně odrazí ve změnách imisní a hlukové zátěže a následně i v úrovni zdravotních rizik obyvatelstva. Popsaný efekt se projeví ve velmi rozsáhlém území – v dopravních podkladech byly hodnoceny změny pro území zasahující na západě po město Rudná a na východě až k řece Vltavě (celkem 128 km²).

Z výsledků hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší vyplývá, že nejvýznamnější vlivy záměru v okolí dálnice D0 a navazujících komunikací (z hlediska plnění imisních limitů) lze očekávat v případě 24hodinových koncentrací suspendovaných částic PM₁₀. V současnosti je zde limit dle podkladů ČHMÚ splněn, modelové výpočty však ukazují na riziko překračování limitu v blízkosti dálnice, přičemž toto překročení zasahuje i obytnou zástavbu. Vlivem realizace záměru pak bylo v některých bodech v pásmu nadlimitních hodnot vypočteno riziko zvýšení počtu překročení limitu. Dalšími ukazateli, relevantními ve vztahu k imisním limitům, jsou průměrné roční koncentrace částic PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu. U ročních hodnot PM₁₀ a PM_{2,5} nelze zcela vyloučit překračování imisního limitu, avšak pouze v těsné blízkosti hodnocené dálnice, vždy v lokalitách bez obytné zástavby. U benzo[a]pyrenu naopak dochází k překračování limitu na většině území již ve výchozím stavu (bez záměru) a zkapacitnění dálnice tuto situaci ovlivní jen velmi mírně, neboť automobilová doprava je minoritním zdrojem imisní zátěže benzo[a]pyrenu. Za méně významné ve vztahu k limitům pak lze považovat vlivy záměru na imisní zatížení oxidu dusičitého a benzenu.

S ohledem na popsané vlivy jsou v předkládané dokumentaci EIA uvedena opatření k eliminaci či minimalizaci vlivů záměru na imisní zatížení uvedených znečišťujících látek.

V případě hlukové zátěže je významnou skutečností, že výsledná úroveň hlukové zátěže chráněné zástavby v okolí komunikací je do značné míry dána úrovní navržených protihlukových opatření. Ve všech případech, kdy bylo identifikováno riziko zvýšení hluku z dálnice nad úroveň hygienického limitu, bylo navrženo doplnění nebo zvýšení protihlukových stěn takovým způsobem, aby byl limit splněn; vlivem zprovoznění záměru tedy nedojde k překročení hygienických limitů. Celkem se předpokládá instalace 363 m nových stěn a dalších 1,68 km stěn bude navýšeno. Protihluková ochrana nebyla uvažována v případě domů v ul. Drahelčická v bezprostřední blízkosti dálnice, které budou dle informací investora ŘSD ČR odkoupeny a nebudou dále plnit obytnou funkci.

V místech, kde je limit hluku již překročen (mimo vlastní stavbu D0), nedojde vlivem realizace záměru k dalšímu navyšování hlukové zátěže. Výjimku představuje zástavba podél navazujících úseků Pražského okruhu, v těchto lokalitách bude nutno provést měření hluku a případně doplnit prvky protihlukové ochrany. Na komunikacích v širším území pak (shodně se změnou intenzit dopravy) jednoznačně převládá pokles hlukové zátěže. Tato skutečnost je významná mj. proto, že se jedná často o úseky procházející sevřenou obytnou zástavbou, na nichž nelze na rozdíl od dálnice uplatnit prvky protihlukové ochrany. Převedení dopravy na nadřazené komunikace, které jsou od zástavby stavebně odděleny, je proto jedním z mála efektivních způsobů snižování hlukové zátěže území.

Z výše popsaných vlivů na ovzduší a hluk pak vychází hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Z provedené kvantifikace vyplynulo, že za předpokladu realizace navržených opatření (zejména protihlukové ochrany) není v žádné části území očekáván nárůst zdravotního rizika na úroveň, indikující ohrožení zdraví dotčené populace, a to ani při zohlednění kumulativních a synergických vlivů působících faktorů. Celkově v rámci širšího území pak převažuje snížení zdravotních rizik obyvatelstva vlivem realizace záměru.

Významnost vlivů, vyplývajících z přímých zásahů do ploch podél stávající dálnice D0, je limitována plošným rozsahem záměru – jedná se o rozšíření stávající dálnice, a to na každé straně v řádu jednotek metrů. Přesto je možné upozornit na některé skutečnosti, které jsou z hlediska posouzení vlivů záměru na dotčené složky životního prostředí relevantní.

Záměrem nebude dotčeno žádné zvláště chráněné území, evropsky významná lokalita, ptačí oblast, ani žádný registrovaný významný krajinný prvek. Záměr mírně zasahuje do plochy přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí, jehož hranice je v úseku o délce cca 250 m tvořena hranou dálnice, takže rozšíření dálnice nastane směrem do prostoru přírodního parku. V příslušné lokalitě se nachází pouze zemědělsky využívané plochy. Záměrem budou dotčeny některé plochy významných krajinných prvků ex lege, zejména lesní porost o ploše cca 200 m² a retenční nádrž na Dalejském potoce při stávající dálnici (kromě toho dálnice přechází tři vodní toky, ty však budou jejím rozšířením dotčeny minimálně). Do územního systému ekologické stability zasahuje záměr jen okrajově, a to výhradně do nefunkčních prvků ÚSES.

V území bylo zaznamenáno 30 zvláště chráněných druhů živočichů, z toho 3 druhy kriticky ohrožené (skokan skřehotavý, strnad luční, netopýr velký) a 11 druhů silně ohrožených (z toho 7 druhů netopýrů). Vliv záměru na populace živočichů je celkově mírný, v některých případech (zejména u bezobratlých) však nelze vyloučit zasažení jedinců zvláště chráněných druhů živočichů. Realizace záměru proto bude vyžadovat udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů podle zákona č. 114/1992 Sb. Zvláště chráněné druhy rostlin zjištěny nebyly. Záměrem bude přirozeně zasažen vegetační doprovod stávající dálnice, jedná se o běžné druhy dřevin, tvořené původními výsadbami a nálety, které budou kompenzovány náhradní výsadbou autochtonních druhů keřů a stromů.

Vzhledem k tomu, že dálnice D0 prochází přes zemědělsky využívané plochy, dojde jejím rozšířením k záboru zemědělské půdy, rozsah tohoto záboru však opět odpovídá prostorovému dosahu záměru (řádově jednotky metrů od dálnice) a v součtu činí cca 3,4 ha, z čehož je 1,9 ha na půdách I. třídy ochrany a 0,3 ha na půdách II. třídy ochrany. Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa činí 0,11 ha, z čehož však pouze 0,02 ha představuje lesní porost.

Záměrem může být potenciálně ovlivněn jeden vodní zdroj, a to studna nacházející se v bezprostřední blízkosti záměru (cca 25 m od stávající protihlukové stěny). V případě jejího zasažení je nutno zajistit příslušná kompenzační opatření. Záměr kříží tři vodní toky – Ořešský, Mirešický a Jinočanský potok, které jsou vesměs výrazně ovlivněny lidskou činností a jejich ovlivnění vlastním záměrem bude minimální. Výraznější dotčení se týká retenční nádrže na Dalejském potoce v Chrástanech, neboť rozšířené zemní těleso dálnice D0 zasahuje až k této nádrži. Tento střet bude řešen v dalším stupni přípravy, a to včetně případného vlivu na výšku hladiny vody v nádrži. Pokud dojde k úpravám nádrže, měly by směřovat k rekonstrukci nádrže k přírodě bližšímu stavu.

Dálnice D0 stavba 515 zasahuje okraj bývalého dobývacího prostoru Nučice (cca v km 21,0). Za dobu provozu stávající dálnice D0 již mohlo dojít k ovlivnění okolního prostředí a zároveň by se nepříznivé vlivy (problémy s poddolováním nebo podzemní vodou) na stávajících konstrukcích již projeví, významné změny vlivem rozšíření dálnice se tedy v uvedeném místě nepředpokládají.

Dálnice D0 stavba 515 je vedena územím s archeologickými nálezy, v části území je výskyt archeologických nálezů pozitivně prokázán a dále bezpečně předpokládán. Před výstavbou je tedy nutné provést záchranný archeologický průzkum a během výstavby umožnit v případě archeologického nálezu jeho odborný průzkum.

Do skupiny ostatních vlivů lze řadit vlivy na krajinný ráz a na migraci živočichů. Vliv vlastního rozšíření dálnice na krajinný ráz lze vzhledem k stávajícímu stavu krajiny a rozsahu záměru považovat za nevýznamný. Poměrně významnou změnou však bude navýšení rozsahu protihlukových stěn, které změní pohledové charakteristiky území a zkrátí výhledy do krajiny. Z tohoto důvodu je požadováno vysazení dostatečně hustých, horizontálně i vertikálně diverzifikovaných porostů podél protihlukových stěn tak, aby bylo sníženo jejich působení jako nepřírozeného prvku v krajině. Ke snížení vlivů na krajinný ráz přispěje též vhodné barevné a tvarové řešení stěn. Co se týká migrace živočichů, je nutno konstatovat, že stávající dálnice D0 má mimořádně významný vliv na průchodnost krajiny. Posuzované rozšíření tento vliv nezhorší, naopak přispěje k jeho zmírnění, a to díky realizaci úprav stávajícího mostního objektu a propustku. Při realizaci navržených opatření dojde ke zlepšení migrační propustnosti řešeného území.

Co se týká vzájemného působení uvedených vlivů (tzn. synergické efekty), toto je relevantní zejména v případě vlivů na obyvatele (např. společné působení různých látek, případně znečištění ovzduší a hluku). Z provedeného hodnocení vyplynulo, že závěr hodnocení vlivů na zdraví obyvatel, podle něhož záměr nepředstavuje nárůst zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a celkově dojde ke snížení zdravotního rizika, je platný i při uvažování kumulativních a synergických vlivů.

V souhrnu lze tak za nejvýznamnější negativní vlivy záměru považovat nárůst imisní a hlukové zátěže v okolí dálnice a navazujících komunikací, potenciální zasažení jedinců zvláště chráněných druhů živočichů, potenciální zasažení vodního zdroje a vlivy protihlukových stěn na krajinný ráz. Za méně významné, avšak

relevantní vlivy jsou pak považovány zásah do okraje přírodního parku, zábor zemědělských ploch a lesního porostu, kácení dřevin, zásah do okraje retenční nádrže, přechod potoků a zásah do území s archeologickými nálezy. Veškeré negativní vlivy je možné účinně eliminovat, minimalizovat či vykompenzovat pomocí opatření, která jsou uvedena v kapitole D.IV. této dokumentace EIA. Realizace záměru je přijatelná z hlediska ochrany životního prostředí a obyvatel.

Za nejvýznamnější pozitivní vlivy záměru pak lze označit odvedení části dopravy ze stávající komunikační sítě, procházející obytnou zástavbou, se souvisejícími efekty ve smyslu snížení akustické zátěže, znečištění ovzduší a s tím spojených vlivů na zdraví, snížení dopravní nehodovosti (zejména střetů s ostatními účastníky provozu na komunikacích) a zlepšení migrační prostupnosti území. Další pozitivní vlivy pak vyplývají ze skutečnosti, že stavební zásah do dálnice D0 umožňuje zlepšit další její aspekty, které by jinak zůstaly beze změny – rozšířit a doplnit vegetační doprovod dálnice, zlepšit stav odvodňovacích objektů, upravit retenční nádrž směrem k přírodě bližšímu stavu, v rámci přestavby nadjezdů zlepšit podmínky pro cyklistickou a pěší dopravu apod.

Rozsah a umístění záměru vylučuje možnost vlivů přesahující státní hranice.

D.IV. CHARAKTERISTIKA A PŘEDPOKLÁDANÝ ÚČINEK NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ, POPŘÍPADĚ OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ MOŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, KTERÉ SE VZTAHUJÍ K FÁZI VÝSTAVBY A PROVOZU ZÁMĚRU, VČETNĚ OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍCH SE PŘIPRAVENOSTI NA MIMOŘÁDNÉ SITUACE PODLE KAPITOLY II A REAKCÍ NA NĚ

V následujícím přehledu jsou shrnuta opatření, která vyplynula z provedeného posouzení vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

D.IV.1. Opatření v rámci přípravy projektu

D.IV.1.1. Opatření k ochraně obyvatel

- S ohledem na technickou proveditelnost budou vytipována místa podél záměru, kde by bylo možné umístit mobilní protihlukové stěny na dobu výstavby záměru.
- Na základě plánu organizace výstavby bude v dalším stupni přípravy zpracována podrobná akustická studie a navržena opatření pro splnění hygienických limitů.
- Bude prověřeno hlukové zatížení podél tras staveništní dopravy. V případě navýšení hlučnosti v bodech, kde je již hygienický limit překročen, budou přijata opatření ke snížení hlučnosti nebo projednáno časově omezené povolení.
- Budou navrženy protihlukové stěny podél rozšířené dálnice tak, aby v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb byly po rozšíření dálnice splněny stanovené hygienické limity. Protihluková ochrana vymezená v rámci hlukové studie v dokumentaci EIA bude v dalším stupni přípravy upřesněna na základě zpřesněného návrhu stavby.
- Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zohledňovat požadavky na ochranu obyvatel – budou navrženy a vysazeny vegetační bariéry u nejbližší zástavby a další výsadby ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu. Parametry vegetačních bariér budou navrženy jako maximální možné s ohledem na bezpečnost provozu na dálnici. Rozsah a provedení výsadeb bude odsouhlasen orgánem ochrany ovzduší.

- Ve vazbě na opatření ke kompenzaci emisí benzo[a]pyrenu bude s příslušnými orgány okolních městských částí a obcí projednána možnost poskytnutí pozemků pro výsadbu dřevin a návazného převzetí těchto dřevin do správy po uplynutí povýsadbové péče.
- Realizace záměru bude koordinována s realizací plánované stavby Radlické radiály tak, aby nedocházelo ke kumulativnímu vlivu dopravních uzavírek, spojených s oběma stavbami.
- Realizace záměru bude koordinována s realizací plánovaného obchvatu obce Ořech, a to zejména v místě mimoúrovňové křižovatky Ořech. V tomto místě bude v rámci rozšíření D0 515 provedena úprava větví MÚK Ořech a postaven nový nadjezd dálnice a v rámci obchvatu obce Ořech bude realizována okružní křižovatka, která bude napojena na větev MÚK Ořech a nadjezd dálnice.
- Návrh rekonstrukce a přestavby mostních objektů (nadjezdů), které jsou součástí záměru, bude řešen s ohledem na zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.
- Bude prověřen střet záměru s okolními budovami a objekty a navrženo odpovídající řešení. Jedná se zejména o zahrádkářskou osadu (km 18,4 – 18,6 vpravo), objekt VÝTAHY KUBÍK a prodejní centrum BIKERS CROWN (km 18,9 – 19,2 vlevo) a komunikaci Mirešická s účelovým areálem Stavebnin ISO Praha, s. r. o. (km 20,7 – 21,8 vpravo).

D.IV.1.2. Opatření k ochraně půdy

- Pro ověření půdních poměrů v trase rozšířené dálnice bude před zahájením výstavby proveden pedologický průzkum.

D.IV.1.3. Opatření k ochraně ekosystémů, flóry a fauny

- Pro ochranu obojživelníků budou podél Jinočanského potoka navrženy a instalovány trvalé bariéry, navádějící k propustku v km 20,264 a zamezující přístupu obojživelníků na těleso dálnice. Bariéry budou instalovány v min. délce 100 m po obou stranách od potoka, a to ze západní i východní strany tělesa dálnice.
- Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zpracován v souladu s charakterem zeleně v území.
- Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zohledňovat požadavky na náhradní výsadby dřevin na tělese dálnice, které budou navrženy přednostně v místech nejbližší obytné zástavby, zasažení nefunkčních prvků územního systému ekologické stability a dotčení přírodního parku.
- Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude řešen ve spolupráci s krajinářským architektem a autorizovaným projektantem územního systému ekologické stability (ÚSES).
- Bude navržena úprava vymezení nefunkčních prvků ÚSES tak, aby nedocházelo k územním střetům se záměrem. Návrh bude řešen ve spolupráci s autorizovaným

projektantem ÚSES. Změna vymezení ÚSES bude zahrnuta ve změně územních plánů dotčených obcí, provedení změn je nutné pro realizaci záměru.

D.IV.1.4. Opatření ke snížení bariérového efektu komunikace

- V projektu bude upraven propustek v km 20,264, který převádí Jinočanský potok, aby umožňoval průchod živočichů kategorie C (liška), tzn. budou navrženy suché okraje po stranách vodoteče.
- Pro ochranu netopýrů budou navrženy a instalovány bariéry v úseku, kde dálnice míjí retenční nádrž na Dalejském potoce na území obce Chrášťany.
- Konstrukce protihlukových stěn bude navržena / upravena tak, aby nedocházelo k nárazům ptáků do těchto stěn, a to dle technických podmínek TP 104 – Protihlukové clony pozemních komunikací (MD ČR, 2016).
- Součástí nového nadjezdu v km 18,02 je návrh ekoduktu, který je s ohledem na problematiku navazujícího okolí nadjezdu doporučeno nerealizovat tak, aby sloužil k migraci živočichů. Místo ekoduktu je jako součást nadjezdu doporučeno navrhnout a realizovat zelený pás šířky 10 m, který bude sloužit k propojení biotopů v místě vymezení nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8.

D.IV.1.5. Opatření k ochraně podzemních a povrchových vod

- Bude proveden geologický průzkum, bude zpracována pasportizace zdrojů podzemních vod a bude prověřen vliv na režim (kvantitu a proudění) a vliv na kvalitu podzemních vod v zahrádkářské osadě na území městské části Praha – Řeporyje.
- Dešťové vody budou do recipientů odváděny přes dešťové usazovací nádrže. Možnost jejich umístění bude prověřena v dalším stupni přípravy. Úprava kanalizačního systému bude zahrnovat návrh bezpečnostních prvků, které umožní zachycení a následnou likvidaci případných úniků škodlivých látek a dále návrh prodloužení stávajících propustků pod tělesem dálnice a pod navazujícími větvemi mimoúrovňových křižovatek.
- Bude prověřen návrh odvodňovacího systému rozšířené dálnice se zohledněním předpokladu nárůstu četnosti a intenzity srážkových jevů ve vazbě na probíhající změnu klimatu. V případě, že bude identifikován nevyhovující stav, bude navrženo zvýšení kapacity prvků odvodňovacího systému, včetně doplnění dalších retenčních nádrží na jednotlivých recipientech.
- Pokud budou navrženy nové retenční nádrže, je doporučeno projektovat je jako nádrže se stálým nadržáním a s nezpevněnými břehy o malém sklonu.
- Bude prověřena situace ohledně nejasného vyústění stávající stoky X (km 16,0), která odvádí dešťové vody ze stávající dálnice v úseku km 16,00 – 16,65 a pokud to bude možné, bude i tento odtok realizován přes dešťovou usazovací nádrž.

- Bude prověřen střet záměru s retenční nádrží (km 22,5) na Dalejském potoce na území obce Chrást'any a navrženy úpravy nádrže nebo bude vymezen prostor pro vybudování nové retenční nádrže. Pokud dojde k úpravám nádrže, měly by směřovat k rekonstrukci nádrže k přírodě bližšímu stavu (nezpevněné břehy, břehová společenstva apod.). Při dotčení nádrže bude respektován výskyt zvláště chráněných druhů v jejím okolí.

D.IV.1.6. Opatření ke zmírnění dopadů změny klimatu

- Pokud budou navrženy nové retenční nádrže, budou projektovány s dostatečnou kapacitou i se zohledněním budoucího nárůstu výskytu a intenzity extrémních srážek.
- Ve vazbě na opatření k ochraně krajinného rázu – výsadba souvislých pásů dřevin – bude volbou vhodné druhové skladby stromů zajištěno, aby tyto pásy plnily též funkce větrolamu, ochrany proti přenosu prachu ze zemědělských ploch a alespoň částečného zastínění komunikace.
- Budou použity stavební materiály odolné proti vysokým teplotám, jakož i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu.
- Budou navržena technická zařízení nebo organizační opatření pro minimalizaci vzniku dopravních kongescí.

D.IV.1.7. Opatření k ochraně krajinného rázu

- Projekt vegetačních úprav rozšířeného tělesa dálnice bude zohledňovat požadavky na ochranu krajinného rázu – podél všech protihlukových stěn, které budou realizovány podél rozšířené dálnice, budou navrženy a vysazeny souvislé pásy zeleně. Vysazení dostatečně hustých, horizontálně i vertikálně diverzifikovaných porostů bude navrženo a provedeno podél protihlukových stěn v místech výraznějšího přiblížení k zástavbě (na území městské části Praha – Řeporyje a obcí Ořech, Zbuzany a Jinočany). V místech, kde nebude výsadba dřevin podél stěn možná z technických či provozních důvodů, budou stěny ozeleněny pomocí popínavých rostlin.
- Okolí mostních objektů a mimoúrovňových křižovatek, které jsou součástí záměru, bude skryto založením plošných prvků zeleně.
- Konstrukce protihlukových stěn budou navrženy tak, aby se střídaly různé barvy, tvary, členění povrchu a další pohledové charakteristiky.

D.IV.2. Opatření v době výstavby

D.IV.2.1. Opatření k ochraně obyvatel

- Po dobu výstavby záměru bude v maximální možné míře zachován provoz na stávající dálnici D0 515 v režimu 2 + 2.

- V průběhu výstavby budou použity nesilniční pojízdné stroje splňující minimálně hodnoty emisních limitů na úrovni stage IV a nákladní automobily splňující minimálně emisní limit EURO V.
- V průběhu výstavby budou při nakládce a vykládce materiálu minimalizovány pádové výšky.
- Zemní práce budou prováděny postupně v závislosti na postupu výstavby komunikace, nebude odkrýván celý povrch najednou, plochy rozšiřované komunikace budou zhutněny.
- Plochy určené k následným vegetačním úpravám budou osázeny co nejdříve po dokončení stavebních prací.
- V průběhu celé výstavby bude prováděno důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na veřejné komunikace, bude instalován čistící systém nebo zavedeny postupy čištění vozidel
- V době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí budou odkryté suché plochy zvlhčovány (skrápěny).
- Nákladní automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm, budou zaplachtovány.
- Volnoběhy nákladních automobilů a strojů budou redukovány na minimum.
- Bude kontrolován technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- Motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, bude maximálně omezen chod hlučných strojů naprázdno.
- Staveniště bude organizováno tak, aby nedocházelo ke zbytečnému shlukování hlučných stavebních technologií v jedné části staveniště.
- Demoliční práce budou omezeny na dobu mezi 8 – 18 hod., rovněž ostatní zvláště hlučné práce v průběhu celé výstavby budou prováděny zejména mimo ranní a večerní hodiny, víkendy a svátky. Výjimku budou tvořit práce na definovaných dílčích stavbách (mostní objekty), které budou probíhat v noční dobu, což bude řešeno výjimkou dle § 31 odst. 1 zákona 258/2000 Sb.
- V místech výraznějšího přiblížení k zástavbě (na území městských částí Praha – Řeporyje a Praha 13 a na území obcí Ořech, Zbuzany a Jinočany) budou uplatněna následující dodatečná opatření:
 - Budou minimalizováno nebo zcela vyloučeno volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál bude shromažďován v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).

- Budou zakryty deponie materiálu o zrnitosti menší než 8 mm nebo budou při větrném počasí a v době sucha skrápěny.
- Budou minimalizovány pojezdy nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, nejvíce poježděné úseky na staveništi budou zpevněny.
- Bude prováděno pravidelné čištění zpevněných pojízdných ploch, a to nejméně 1× denně. Čištění staveništních ploch a komunikací bude prováděno zásadně za mokra.
- Rychlost vozidel na staveništi bude omezena na 20 km.h⁻¹. Značení omezující rychlost bude umístěno u vjezdu na staveniště.
- Při rozrušování konstrukcí a řezání vozovky a při broušení či frézování povrchu komunikace bude používáno skrápění nebo odsávání. Při odsávání budou používány vaky na prach.
- V místech největšího přiblížení staveniště k obytné zástavbě (zejm. ul. U Trati na území obce Zbuzany) bude po dobu provádění zemních prací vybudována bariéra s protiprašnou funkcí (např. tkaninové clony).
- K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření bude minimálně jednou denně zaznamenávány do stavebního deníku klimatické podmínky, zejména údaje o rychlosti větru a teplotě.

D.IV.2.2. Opatření k ochraně půdy

- Riziko kontaminace půdy bude minimalizováno pravidelnou údržbou strojů a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s látkami nebezpečnými vodám. V době, kdy budou stroje odstaveny, budou pod nimi umístěny vany, které zachytí případný únik těchto látek.
- Dočasné zábory půdy budou omezeny na nejnutnější minimum.
- Pohyb vozidel a strojů po zemědělské půdě v rámci dočasných záborů bude omezen na nejnižší možnou míru.
- Bude provedena skrývka ornice, která bude využita dle požadavku orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.
- Zvýšená pozornost bude věnována svahům násypů a zářezů, aby byla zajištěna prevence vzniku erozních rýh. V případě nutnosti bude zabezpečena stabilita svahů zářezů a násypů rozšířeného dálničního tělesa osázením vhodnou vegetací a technickými prostředky.

D.IV.2.3. Opatření k ochraně ekosystémů, flóry a fauny

- Bude zajištěn biologický dozor stavby odborně způsobilou osobou určenou po dohodě s orgánem ochrany přírody. Biologický dozor bude dohlížet na dodržování a realizaci navržených zmírňujících opatření a případně určí další opatření, která zajistí

minimalizaci rizik přímé mortality terestrických živočichů v době výstavby záměru. Biologický dozor dále zajistí, že nedojde ke znečištění vodních ploch, mokřadů, vodních toků v blízkosti záměru.

- Pro ochranu obojživelníků budou podél Jinočanského potoka instalovány dočasné přenosné bariéry, navádějící k propustku v km 20,264 a zamezující přístupu obojživelníků do prostoru, kde budou probíhat stavební práce. Bariéry budou instalovány v min. délce 100 m po obou stranách od potoka, a to ze západní i východní strany tělesa dálnice.
- Zásahy do keřové a stromové vegetace budou provedeny mimo hlavní vegetační sezónu, tj. od října do 15. března.
- Dřeviny, které budou ponechány v okolí záměru, budou chráněny v souladu se standardem AOPK ČR „SPPK A01 002: 2017 – Ochrana dřevin při stavební činnosti“ a normou „ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“.
- Při průchodu porosty dřevin budou minimalizovány zásahy mimo trasu rozšířené dálnice a veškerá zázemí stavby (především dočasná) budou zřizována mimo ně. Mimo trasu rozšířené dálnice bude minimalizováno ukládání materiálů, výkopové činnosti, navážky, umístování zařízení, pojezdy stavebních mechanismů a nákladních vozidel. Mimo trasu rozšířené dálnice bude dále minimalizováno riziko poškození kořenového systému a nadzemní části stromů.
- Zásahy záměru do porostů dřevin budou kompenzovány náhradní výsadbou autochtonních druhů keřů a stromů.
- V místech vymezení nefunkčních prvků územního systému ekologické stability, přírodního parku a pozemků určených k plnění funkcí lesa nebudou umístovány deponie zemin a stavebních materiálů a zařízení stavenišť.

D.IV.2.4. Opatření k ochraně podzemních a povrchových vod

- Před zahájením výstavby a během výstavby záměru bude monitorováno množství a kvalita vody v současných zdrojích podzemní vody v okolí záměru, v případě negativního ovlivnění budou zajištěna odpovídající kompenzační opatření.
- Rozsah a míra současného znečištění podzemních vod bude ověřena chemickým rozbořem vzorků podzemní vody ještě před zahájením výstavby.
- V místě bývalé obalovny živičných směsí v ulici K Betonárně na území městské části Praha – Řeporyje bude ověřeno množství polychlorovaných bifenylů v podzemní vodě v okolí obalovny a ve dnových sedimentech Jinočanského potoka, kde byla v minulosti zjištěna stará ekologická zátěž.
- V průběhu výstavby bude eliminována kontaminace vodních toků chemikáliemi a ropnými látkami.

- Deponie zemin a stavebních materiálů a zařízení staveniště nebudou umístovány v bezprostřední blízkosti vodních toků.

D.IV.3. Opatření v době provozu

D.IV.3.1. Opatření k ochraně obyvatel

- Bude prověřeno plnění hygienických limitů měřením u obytné zástavby podél navazujících úseků dálnice (stavby 514 a 516). V případě, že nebude hygienický limit splněn, budou navýšeny stávající protihlukové stěny podél dálnice D0 stavba 514 mezi MÚK Slivenec a MÚK Lochkov a podél dálnice D0 stavba 516 mezi MÚK Třebonice a MÚK Řepy a dále bude případně doplněna protihluková stěna podél dálnice D0 stavba 514 v blízkosti tunelu Lochkov.

D.IV.3.2. Opatření k ochraně ekosystémů, flóry a fauny

- Bude zajištěna péče o vysazenou zeleň a její dosadba v případě poškození do té doby, dokud nebude zajištěn její samovolný růst. Uhynulí jedinci budou nahrazeni v nejbližším vhodném termínu.
- Bude prováděna kontrola ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt a v případě výskytu invazních druhů rostlin bude zajištěna jejich bezodkladná likvidace.

D.IV.3.3. Opatření k ochraně podzemních a povrchových vod

- Bude pravidelně kontrolována propustnost kanalizačního systému dálnice a prováděna údržba retenčních a dešťových usazovacích nádrží, které jsou součástí dešťové kanalizace dálnice D0 515.
- Bude zajištěn monitoring stavu domovních a obecních studní v okolí záměru, v případě negativního ovlivnění budou zajištěna odpovídající kompenzační opatření.
- Pro zmenšení zátěže okolí solením bude preferováno zabezpečovat zimní údržbu moderní technologií „skrápěného solení“, která umožňuje minimalizovat úlet zrn posypového materiálu mimo vozovku.

D.IV.4. Předpokládané účinky navrhovaných opatření

Opatření pro fázi přípravy záměru, provádění stavby a fázi provozu jsou výsledkem provedených hodnocení v rámci odborných studií a v rámci vlastní dokumentace EIA. Opatření uvedená v kap. D.IV.1. – D.IV.3. jsou formulována tak, aby byla zajištěna minimalizace či eliminace vlivů výstavby a provozu komunikace na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí.

Účinnost opatření není často možné určit kvantitativně, zejména v případě opatření v oblasti ochrany přírody, krajiny, půdy nebo obyvatel se jedná o zásahy, jejichž účelnost je všeobecně akceptována a pozitivní přínosy jsou nesporné. Účinnost pro jednotlivé skupiny opatření je možné vyhodnotit následovně:

- Opatření k ochraně ekosystémů, flóry a fauny – zvýší se diverzita biotopů a ochrana živočichů před fyzickými střety při výstavbě i následně při provozu střety s vozidly. Výsledkem bude vyšší početnost a vyšší diverzita fauny a flóry.
- Opatření ke snížení bariérového efektu komunikace – zvýší se ochrana živočichů před fyzickými střety s vozidly. Výsledkem bude vyšší početnost a vyšší diverzita fauny.
- Opatření k ochraně podzemních a povrchových vod – sníží se riziko kontaminace podzemní nebo povrchové vody, zvýší se zastoupení citlivých a vzácnějších biotopů. Případné škody na vodních zdrojích budou kompenzovány.
- Opatření ke zmírnění dopadů změny klimatu – sníží se riziko poškození stavby při extrémních počasových jevech, zvýší se ochrana řidičů a cestujících ve vozidlech při extrémních vedrech.
- Opatření k ochraně krajinného rázu – sníží se pohledové ovlivnění krajiny, komunikace bude lépe akceptovaná.
- Opatření k ochraně obyvatel – sníží se působení výstavby a provozu komunikace na obyvatele, budou zachovány faktory pohody a kvality bydlení. Stavba komunikace negativně ovlivní menší počet obyvatel.
- Opatření k ochraně půdy – sníží se vlivy na půdu, eliminuje se eroze, poškození nebo zničení půdy rozšířením komunikace. Minimalizují se vlivy záboru zemědělské půdy.

Účinkem uvedených opatření bude minimalizace vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví tak, že záměr nebude mít nepřijatelné vlivy, případně tyto vlivy budou redukovány navrženými opatřeními do té míry, že vlivy záměru je při realizaci opatření možné hodnotit jako přijatelné.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.V.1. Model ATEM

Pro vyhodnocení vlivů na kvalitu ovzduší byl použit model ATEM verze 2015, který je v legislativě uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší. Jedná se o gaussovský disperzní model rozptylu znečištění, který imisní situaci hodnotí na základě podrobných klimatologických a meteorologických údajů. Je založen na stacionárním řešení rovnice difúze pasivní příměsi v atmosféře.

Model zohledňuje odstraňování látek z atmosféry a transformaci oxidu dusnatého na oxid dusičitý. Pro výpočet koncentrace NO_2 se vychází z výpočtu koncentrace NO_x , avšak ve vstupních datech musí být zadán emisní poměr NO_2/NO_x a tento poměr je nutno znát pro každý jednotlivý zdroj. Na základě vzdálenosti zdroje a referenčního bodu a velikosti rychlosti proudění v úrovni ústí zdroje je nejprve určen čas nutný k překonání dané vzdálenosti. Následně je vypočten imisní poměr NO_2/NO_x , který závisí na této časové hodnotě, výchozím poměru NO_2/NO_x a limitním poměru NO_2/NO_x dle meteorologických podmínek.

Model umožňuje komplexně hodnotit imisní zatížení v zájmovém území. Výsledky modelových výpočtů poskytují následující imisní hodnoty:

- 1. Průměrné roční koncentrace** sledovaných znečišťujících látek
- 2. Maximální krátkodobé koncentrace**, resp. maximální hodinové hodnoty
- 3. Dobu překročení imisních limitů** pro jednotlivé znečišťující příměsi
- 4. Podíly jednotlivých skupin zdrojů**
- 5. Příspěvky k celkové koncentraci** z jednotlivých směrů proudění
- 6. Směry proudění**, kritické pro výskyt zvýšených hodinových koncentrací

D.V.2. Model MEFA

Pro výpočty emisí z automobilové dopravy byla použita metodika vypracovaná VŠCHT a ATEM, která byla publikována MŽP ČR jako výpočetní postup pro hodnocení emisí z dopravy (aktualizovaný program MEFA 13), který je národní metodikou pro výpočet emisí z automobilové dopravy. V případě hodnocení suspendovaných částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ a benzo[a]pyrenu byly vedle sazí emitovaných

přímo spalovacími motory do ovzduší (tzv. primární prašnost) vypočteny také emise částic zvířených projíždějícími automobily (tzv. resuspenze). Výstupem programu MEFA jsou emise základních znečišťujících látek (oxidy dusíku, oxid dusičitý, oxid siřičitý, oxid uhelnatý, tuhé znečišťující látky PM, PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen, benzo[a]pyren) a celá řada látek organických.

D.V.3. Model Hluk+

Modelování hlukové zátěže bylo provedeno pomocí programu Hluk+ verze 13.02. Profi. Program umožňuje výpočet hladin hluku ve venkovním prostředí, způsobeného dopravními a stacionárními zdroji akustického zatížení. Program je kompatibilní s „Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimo-pracovním prostředí“ (Věstník MZ ČR, částka 11/2017 ze dne 18. 10. 2017). Program zahrnuje metodický materiál „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2018“, autorizovaný ŘSD ČR, který byl schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 5. 2. 2019, zn. 90/2019-910-UPR/3 a zohledňuje „Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy“, které vydalo Ministerstvo zdravotnictví ČR (č. j. MZDR 39345/2019-1/OVZ) dne 20. 9. 2019.

Na základě grafického zadání konkrétní situace a podrobných dat o posuzované komunikaci a dopravním proudu tento model umožňuje:

- výpočet hlukové zátěže v jednotlivých vybraných bodech
- výpočet polohy charakteristických izofon L_{Aeq}
- vyhodnocení plošného rozložení hlukové zátěže v zadaných pásmech L_{Aeq}

Model zohledňuje podélný profil hodnocených komunikací, včetně zářezů, násypů, estakád a jejich vliv na šíření zvukových vln. Výpočet izofon a jejich zobrazení provádí model pomocí trojúhelníkové sítě bodů. Pro každý bod je proveden samostatný výpočet a požadovaná hodnota izofony se pak zjišťuje pro jednotlivé trojúhelníky pomocí logaritmické interpolace. Navzájem si odpovídající body se stejnou hodnotou L_{Aeq} jsou propojeny izofonami. Tyto výstupy je možné následně zpracovat pomocí geografického informačního systému, tj. vektorizovat, georeferencovat do zeměpisných souřadnic a následně vyhodnocovat (např. sčítat počty obyvatel v domech překrytých jednotlivými pásmy L_{Aeq} , překrýt vrstvou vlastnických vztahů apod.).

D.V.4. Metodika hodnocení zdravotních rizik

Použitá metodika hodnocení vychází ze základních metodických postupů hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agenturou pro ochranu životního prostředí (US EPA) a s využitím Autorizačního návodu k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší AN 17/15 a Autorizačního návodu k hodnocení zdravotního rizika hluku v mimopracovním prostředí AN 15/04 verze 4, které zpracoval Státní zdravotní ústav. Postup hodnocení zdravotního rizika je sestaven ze čtyř navazujících kroků:

- **Identifikace nebezpečnosti** – jedná se o určení faktorů, které mají být hodnoceny, popis jejich vlastností se zaměřením na nebezpečnost pro člověka a podmínky, za kterých se může projevit.
- **Určení vztahu dávky a účinku** – kvantitativně hodnotí vztah mezi úrovní expozice danému faktoru (látce v ovzduší) a mírou rizika.
- **Hodnocení expozice** – obsahuje kvalitativní vyjádření kontaktu hodnoceného faktoru s hranicemi organismu a kvantitativní vyjádření intenzity tohoto kontaktu. Cílem je získat informaci, jakými cestami, v jaké míře a v jakém množství je konkrétní populace vystavena působení hodnocené chemické látky apod.
- **Charakterizace rizika** – obsahem této etapy je vyjádření míry zdravotního rizika exponované populace na základě poznatků o nebezpečnosti působícího faktoru a odhadu konkrétní expoziční úrovně. Jedná se o kvalitativní a kvantitativní popis odhadnutého zdravotního rizika pro sledovanou populaci, tj. výčet všech možných zdravotních poškození u sledované populace a uvedení pravděpodobnosti jejich vzniku. Je nutno popsat všechny výchozí podmínky a fakta zahrnutá do postupu hodnocení rizik, jakož i všechna zjednodušení a nejistoty, které se zde promítají. Takto hodnocená rizika je vždy nutno považovat za potenciální, avšak dostatečně pravděpodobná pro populaci v zájmovém území.

D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH

Při zpracování dokumentace EIA byly k dispozici všechny závažné údaje k identifikaci předpokládaných vlivů stavby na životní prostředí. Jako neurčitosti nebo nedostatky ve znalostech je možné zmínit:

- stupeň přípravy záměru – záměr je zpracován na úrovni technické studie
- není známa přesná skladba a množství potřebného stavebního materiálu a nároky na spotřebu elektrické energie
- není provedeno podrobné zaměření trasy, umístění stavebních dvorů, technologie výstavby
- není známa organizace a technologie výstavby včetně podrobné specifikace doby trvání jednotlivých etap, použité techniky a počtu pracovníků
- není přesně stanoven termín realizace rozšíření dálnice
- není zpracován projekt vegetačních úprav

Jako další neurčitosti, které se vyskytly při hodnocení jednotlivých složek životního prostředí, lze uvést:

- byly použity stávající informace o imisním pozadí dle podkladů ČHMÚ. Ve výhledovém stavu se nicméně nepředpokládá výrazná změna hodnot koncentrací.
- hodnoty koncentrací pro stávající stav byly v hodnocení rizik použity pro odhad imisního pozadí v letech 2027 a 2050
- vypočtené hodnoty koncentrací znečišťujících látek a hladin hluku z dopravy jsou platné v rámci zadaných vstupních údajů
- užití expozičního scénáře pro obyvatelstvo žijící v okolí, pohyb obyvatel mimo bydliště a jejich výskyt ve vnějším prostředí
- přesnost určení ploch trvalých záborů půdy odpovídá stávajícímu stupni projektové přípravy
- bilance množství výkopové zeminy a zeminy v násypch bude upřesněna v dalším stupni přípravy, předpokládá se však přibližně vyrovnaná

Uvedené nepřesnosti a neznalosti nebyly překážkou pro dostatečně přesnou identifikaci vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr rozšíření dálnice je předkládán a posuzován v jedné variantě. Směrové a výškové vedení dálnice se nezmění. Při hodnocení vlivů byl stav zkapacitnění dálnice D0 stavba 515, který zajistí trvalý provoz v režimu 3 + 3 jízdní pruhy, porovnáván s variantou zachování současného stavu, který představuje trvalý provoz dálnice D0 stavba 515 v režimu 2 + 2 jízdní pruhy.

F. ZÁVĚR

Cílem zpracované dokumentace EIA bylo shromáždit a vyhodnotit dostupné údaje o vlivech výstavby a provozu záměru „D0 515 zkapacitnění“ na životní prostředí a obyvatelstvo. Hodnoceným záměrem je zvýšení kapacity Pražského okruhu (dálnice D0) v úseku mezi MÚK Slivenec (včetně) a MÚK Třebonice (mimo). Zkapacitnění představuje přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy, příslušné úpravy mimoúrovňových křižovatek, mostních objektů, odvodnění apod.

Stávající stav dálnice D0 stavba 515 je trvale nevyhovující a stávající šířkové uspořádání dálnice neumožňuje zajistit požadovaný stupeň úrovně kvality dopravy. Prakticky jakýkoliv mimořádný stav má za důsledek tvorbu kolon, které se často vyskytují i v běžném provozu při dopravních špičkách. Pro dosažení požadovaného stavu je nutné zkapacitnění úseku na uspořádání 3 + 3 jízdní pruhy.

Posouzení vlivů na životní prostředí provedené v rámci dokumentace EIA dovoluje učinit závěr, že uvedený záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatele přijatelný. V rámci dokumentace EIA byla navržena opatření pro eliminaci a minimalizaci negativních vlivů záměru do takové míry, že při jejich dodržení a zapracování do dalších stupňů přípravy záměru bude realizace záměru akceptovatelná. Záměr má též významné pozitivní vlivy, spojené především s převedením části dopravní zátěže na zkapacitněnou dálnici.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Záměrem je zvýšení kapacity Pražského okruhu (dálnice D0 stavba 515) v úseku mezi MÚK Slivenec (včetně) a MÚK Třebonice (mimo). Zkapacitnění představuje přidání jednoho jízdního pruhu pro každý směr jízdy, příslušné úpravy mimoúrovňových křižovatek, mostních objektů, odvodnění apod. Začátek hodnocené trasy D0 stavba 515 navazuje na úsek D0 stavba 514 (Lahovice – Slivenec), konec trasy se napojuje na připravovaný záměr zkapacitnění MÚK Třebonice, jehož výstavba bude realizována před zkapacitněním posuzovaného záměru.

Stávající dálnice D0 stavba 515 je v současné době jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu. Účelem posuzovaného řešení zkapacitnění dálnice je zajištění požadovaného stupně úrovně kvality dopravy na posuzovaném úseku dálnice. Cílem rozšíření čtyřpruhové trasy dálnice na šestipruhovou je zajištění kvalitního převedení tranzitní dopravy a snížení dopravního zatížení na komunikacích nižších tříd na území okolních obcí.

Stávající dálnice D0 stavba 515 je první zprovozněnou částí Pražského okruhu, která byla uvedena do provozu roku 1983. Stávající dálnice byla realizována o šířce 26,5 m a návrhové rychlosti 100 km.h⁻¹. Rozšířená dálnice je navržena o šířce 34,0 m a návrhové rychlosti 100 km.h⁻¹. Na hodnoceném úseku dálnice se nachází 8 mostních objektů a 4 mimoúrovňové křižovatky. Délka hodnoceného úseku dálnice je cca 6,8 km. Směrové a výškové vedení zkapacitněné dálnice D0 se nemění, záměr je navržen a posuzován v jedné variantě.

Realizace záměru ovlivní zejména následující složky životního prostředí:

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Obyvatelé v okolí záměru budou dotčeni změnou jednotlivých složek životního prostředí, které mohou mít vliv na jejich zdraví. Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které tedy mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší.

Změny v míře zdravotního rizika vyjádřené jako kojenecká úmrtnost (imisní zátěž PM₁₀) budou v dotčené zástavbě nejvýše v řádu stotisícin až miliontin nového případu v celé dotčené populaci. V případě úmrtnosti u dospělých nad 30 let lze i v nejvíce ovlivněné obytné zástavbě s nárůstem imisní zátěže očekávat změny v řádu desetitisícin nového případu. V případě dalších ukazatelů (imisní zátěž NO₂), tedy hospitalizace s respiračními chorobami a prevalence bronchitidy u dětí byly vypočteny

změny nejvýše v řádu tisíců nového případu. Změny v úrovni zdravotního rizika vlivem provozu záměru budou i v nejméně dotčené obytné zástavbě nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví a budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečištění. V případě benzo[a]pyrenu se vzhledem k počtu zasažených obyvatel (nejvýše nižší stovky) vypočtené změny ve zdravotním riziku v reálné situaci rozpoznatelně neprojeví, přesto se však již jedná o navýšení, které je vhodné dále řešit. Proto byla navržena opatření ke snížení imisních příspěvků a ke kompenzaci produkce emisí benzo[a]pyrenu. Za předpokladu realizace těchto opatření bude výsledný nárůst rizika v nejméně exponované zástavbě významně nižší.

V souhrnu lze tedy konstatovat, že vlivem provozu záměru dojde ke snížení celkové míry zdravotního rizika z expozice obyvatel znečištění ovzduší, přičemž ani v oblastech s nejvyšším nárůstem imisní zátěže není třeba očekávat jakkoliv významné zvýšení výskytu zdravotních účinků.

Vlivem provozu záměru bylo vypočteno celkové snížení počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel v řádu desítek případů a snížení rizika výskytu infarktu myokardu v řádu setin nového případu. Podmínkou je realizace protihlukových opatření dle akustické studie.

Kvalita ovzduší

V území, jímž prochází posuzovaný záměr, jsou dle ČHMÚ v průměru za období 2014 – 2018 splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, k němuž se pouze přihlíží, a to nejvýše o 70 %. Modelování vlivů záměru ve fázi provozu na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro výhledový stav po realizaci záměru (rok 2027 – variantně pro stav bez Radlické radiály a s Radlickou radiálou) a pro dlouhodobý výhled (rok 2050, resp. 2040+). Z provedených modelových výpočtů pro všechny výhledové stavy (kde byl hodnocen příspěvek automobilové dopravy) a porovnání s pětiletými průměry koncentrací znečišťujících látek vyplývá, že ve výchozím stavu (bez vlivu záměru) lze očekávat plnění imisních limitů pro krátkodobé i roční koncentrace oxidu dusičitého a roční koncentrace benzenu. Velmi lokálně, v nejbližším okolí nejméně významnějších komunikací může docházet k překračování imisního limitu pro roční koncentrace částic PM₁₀ a PM_{2,5}, v pásmu okolo nejméně významnějších komunikací pak i možné překročení limitu pro denní koncentrace částic PM₁₀. Na většině zájmového území pak lze očekávat překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Změny imisní zátěže, k nimž dojde vlivem zkapacitnění dálnice D0 stavba 515, jsou níže uvedeny pro stav roku 2027 bez Radlické radiály, který představuje nejméně příznivou výpočetní variantu. Nejvyšší změny imisní zátěže v prostoru obytné zástavby byly pro jednotlivé imisní charakteristiky vypočteny na úrovni (nejvyšší nárůst / pokles):

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého: $+0,30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3} / -0,15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého: $+5,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3} / -2,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu: $+0,004 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3} / -0,007 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic PM_{10} : $+0,35 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3} / -0,40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace částic PM_{10} : $+6,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3} / -2,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$: $+0,10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3} / -0,11 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu: $+0,015 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3} / -0,008 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

Z výsledků modelových výpočtů tedy vyplývá, že imisní limity pro průměrné roční i hodinové koncentrace oxidu dusičitého a průměrné roční koncentrace benzenu budou v celém zájmovém území splněny i s vlivem zkapacitnění hodnocené dálnice. V případě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$ nelze zcela vyloučit překračování imisního limitu, ale to jen v těsné blízkosti hodnocené dálnice, jedná se však vždy o lokality bez obytné zástavby.

V případě 24hodinových koncentrací suspendovaných částic PM_{10} je v současnosti dle ČHMÚ imisní limit v okolí dálnice D0 splněn, modelové výpočty však ukazují na riziko překračování limitu v blízkosti dálnice, přičemž toto překročení zasahuje i obytnou zástavbu. Jedná se o úseky, kde se dálnice přibližuje k okrajové zástavbě Zbuzan, Třebonic a Řeporyjí. V těchto případech je navržena výsadba vegetační bariéry s takovou účinností, aby bylo zajištěno snížení imisních příspěvků dálnice minimálně v rozsahu odpovídajícím nárůstu imisních příspěvků v důsledku zkapacitnění dálnice.

V případě benzo[a]pyrenu pak lze očekávat výskyt nadlimitních koncentrací na většině zájmového území již ve výchozích stavech. Realizace záměru však tuto situaci prakticky neovlivní, neboť automobilová doprava je zcela minoritním zdrojem imisní zátěže benzo[a]pyrenu (dominantní podíl má spalování pevných paliv v malých zdrojích). Přes tyto skutečnosti jsou navržena opatření ke snížení imisních příspěvků dálnice D0 k imisní zátěži benzo[a]pyrenu.

Výstavba záměru bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší. Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že imisní limit pro hodinové koncentrace NO_2 bude u nejbližší obytné zástavby dodržen. V některých lokalitách však existuje s ohledem na nejistoty ve stanovení imisního pozadí určité riziko přiblížení se k limitní hodnotě.

V těchto případech jsou navržena opatření ke splnění imisního limitu s dostatečnou rezervou.

V případě 24hodinových koncentrací PM_{10} bylo identifikováno několik oblastí, v nichž existuje potenciální riziko překračování imisního limitu ve výchozím stavu a další zvýšení imisní zátěže je tudíž nežádoucí. Jedná se vesměs o lokality, v nichž je limit dle podkladů ČHMÚ splněn, modelové výpočty však ukazují na riziko překračování limitu v blízkosti dálnice. V těchto lokalitách byla navržena opatření, při jejichž dodržení lze důvodně předpokládat, že stavební práce nebudou mít vliv na nárůst četnosti překračování 24hodinového imisního limitu PM_{10} . Pro celou stavbu jsou pak navržena další opatření pro snížení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší.

Hluková situace

Po zprovoznění záměru budou po realizaci protihlukových opatření nejvyšší akustické příspěvky u stávající chráněné zástavby určené k bydlení dosahovat hodnot v rozmezí od 48,8 do 59,7 dB v denní dobu a od 43,3 až 54,4 dB v noční dobu pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 bez Radlické radiály). Pro stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2027 s Radlickou radiálou) lze zaznamenat hodnoty v rozmezí od 48,4 do 59,4 dB v denní dobu a od 43,0 do 54,1 dB v noční dobu, pro výhledový stav se zkapacitněním D0 515 (rok 2050) poté hodnoty v rozmezí od 48,1 do 59,1 dB v denní dobu a od 42,6 do 53,8 dB v noční dobu. Z vyhodnocení vyplývá, že navrhované hygienické limity u stávajících objektů pro bydlení budou zajištěny. Podmínkou je realizace protihlukových stěn podél záměru, a to v rozsahu navrženém v akustické studii. Nejbližší dva obytné objekty v ulici Drahelčická, u kterých není možné zajistit splnění hygienického limitu, budou dle informací investora ŘSD ČR odkoupeny a nebudou dále plnit obytnou funkci

Vlivem zprovoznění záměru lze změny hlukové zátěže očekávat i v širším okolí záměru. V převážné části reprezentativních výpočtových bodů dochází k poklesu hlukové zátěže. V části bodů se hluková situace nezmění. Tam, kde dochází k nárůstu hlučnosti, nedejde vlivem zprovoznění záměru k překročení hygienického limitu.

Před zkapacitněním dálnice D0 stavba 515 plánuje investor ŘSD ČR doplnit mobilní protihlukové stěny podél stávající dálnice v místech, kde se dálnice přibližuje k obcím Ořech, Zbuzany a Jinočany. Dále investor ŘSD ČR plánuje v krátkodobém výhledu (v letech 2020 – 2022) doplnění protihlukové ochrany na úsecích D0 516 a D0 514, které navazují na posuzovaný záměr D0 515.

Po zprovoznění záměru bude prověřeno plnění hygienických limitů měřením u obytné zástavby podél navazujících úseků dálnice (stavby 514 a 516). V případě, že

nebude hygienický limit splněn, budou navýšeny stávající protihlukové stěny podél dálnice D0 stavba 514 mezi MÚK Slivenec a MÚK Lochkov a podél dálnice D0 stavba 516 mezi MÚK Třebonice a MÚK Řepy a dále bude případně doplněna protihluková stěna podél dálnice D0 stavba 514 v blízkosti tunelu Lochkov.

V průběhu stavebních prací lze předpokládat, že hygienický limit 45 dB bude splněn při realizaci dostatečných technických a organizačních opatření. Nejbližší chráněná zástavba se nachází cca 200 m od vlastní stavby. V dalším stupni přípravy budou s ohledem na technickou proveditelnost vytipována místa podél záměru, kde by bylo možné umístit mobilní protihlukové stěny na dobu výstavby záměru.

Realizace stavebních prací a dopravní omezení na dálnici D0 stavba 515 se projeví i ve změnách intenzit dopravy na okolní komunikační síti, kterou budou řidiči používat jako krátkodobé objízdné trasy. Ve větší vzdálenosti od záměru dochází vlivem přesunu dopravy v průběhu výstavby na další komunikace v několika bodech k navýšení hlukové zátěže, kde je již hygienický limit 70 dB v denní a 60 dB v noční dobu v současném stavu překročen. V dalším stupni přípravy bude prověřeno hlukové zatížení podél tras staveništní dopravy. V případě navýšení hlučnosti v bodech, kde je již hygienický limit překročen, budou přijata opatření ke snížení hlučnosti nebo projednáno časově omezené povolení.

Povrchové a podzemní vody

Zkapacitněním dálnice dojde k rozšíření zpevněné části povrchu a tím ke zvýšení odtoku dešťových vod. Voda bude, stejně jako ze stávající dálnice, svedena do vodotečí. Odtékající dešťová voda z komunikací je znečištěna zejména ropnými látkami (úkapy z projíždějících aut) a v zimním období chloridy z posypových solí. V rámci rekonstrukce odvodňovacího systému bude navržen kapacitnější systém a budou doplněny retenční a dešťové usazovací nádrže na odtoky do recipientů. Všechna místa odtoku do recipientů, včetně stávajících, budou vybavena bezpečnostními prvky umožňujícími zachycení a následnou likvidaci případných úniků škodlivých látek.

Posuzovaný záměr bude přetínat Ořešský, Mirešický a Jinočanský potok. V místech střetu s Ořešským a Mirešickým potokem budou prodlouženy stávající propustky pod tělesem dálnice. Překonání Jinočanského potoka bude řešeno prodloužením stávajícího propustku a rekonstrukcí stávajícího mostu.

Rozšířené zemní těleso dálnice D0 stavba 515 zasahuje až k retenční nádrži na Dalejském potoce na území obce Chrášťany. Střet záměru s nádrží bude prověřen v dalším stupni přípravy a budou navrženy úpravy nádrže nebo bude vymezen prostor pro vybudování nové retenční nádrže.

Posuzovanou dálnicí nebudou dotčeny chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje ani jejich ochranná pásma. Za dobu provozu stávající dálnice D0 stavba 515 (36 let) již mohlo dojít k ovlivnění okolního prostředí a zároveň by se nepříznivé vlivy (problémy s podzemní vodou) na stávajících konstrukcích již projeví, významné změny hladin vody ve studních vlivem rozšíření dálnice se tedy nepředpokládají. Záměrem může být potenciálně ovlivněn jeden vodní zdroj, a to studna nacházející se v Řeporyjích v bezprostřední blízkosti záměru (cca 25 m od stávající protihlukové stěny). V případě jejího zasažení budou zajištěna příslušná kompenzační opatření. Před zahájením výstavby záměru, během výstavby a po určitou dobu po zahájení provozu bude nutné monitorovat množství a kvalitu vody v současných zdrojích podzemní vody v okolí dálnice D0 stavba 515, v případě negativního ovlivnění budou zajištěna odpovídající kompenzační opatření.

Půda

Zkapacitnění dálnice D0 stavba 515 si vyžádá trvalý i dočasný zábor půdy. Celkový trvalý zábor půd bude činit cca 23 ha, přičemž 15 % z této výměry tvoří ZPF a 0,5 % PUPFL. Zábor ZPF se bude týkat zejména půdy v I. třídě ochrany, která představuje 57 % z celkové plochy záboru ZPF, půdy ve IV. třídě ochrany, která tvoří 25 % z celkové plochy záboru ZPF.

Půda na pozemcích záboru (trvalého i dočasného) bude skryta a uložena na skládce. Po výstavbě záměru bude skrytá ornice použita pro ohumusování příslušných částí tělesa dálnice a rekultivaci ploch dočasného záboru, případný přebytek půdy bude nabídnut k dalšímu využití na jiných plochách.

Přírodní zdroje a staré zátěže

Rozšíření dálnice D0 stavba 515 neovlivní žádné evidované ložisko nerostných surovin ani zdrojů hodnotných vod (minerální, termální prameny, rezervoáry, zásobárny pitné vody atd.). V bývalém dobývacím prostoru Nučice, jehož okraj se nachází přímo pod tělesem stávající dálnice D0 cca v km 21,0, byla těžba ukončena v 60. letech 20. století. Za dobu provozu stávající dálnice D0 stavba 515 (36 let) již mohlo dojít k ovlivnění okolního prostředí a zároveň by se nepříznivé vlivy (problémy s poddolováním) na stávajících konstrukcích již projeví, významné změny vlivem rozšíření dálnice se tedy v uvedeném místě nepředpokládají. Pro ověření geologických poměrů v trase posuzovaného záměru bude v dalším stupni přípravy proveden geologický průzkum.

V zájmovém území je evidována stará ekologická zátěž, jedná se o bývalou obalovnu živičných směsí cca 900 m od tělesa dálnice D0 v ulici K Betonárně na území městské části Praha – Řeporyje. V podzemní vodě v okolí obalovny a ve dnových sedimentech Jinočanského potoka, kde byla v minulosti stará ekologická zátěž zjištěna, bude ověřeno množství polychlorovaných bifenylů.

Fauna, flóra, biologická rozmanitost

Vlivy záměru na zvláště chráněné druhy živočichů jsou hodnoceny jako akceptovatelné při dodržování navržených opatření (harmonogram výstavby, biologický dozor při výstavbě, instalace dočasných přenosných bariér pro zabránění vniku živočichů na místa stavby atd.). V hodnoceném území bylo nalezeno 30 zvláště chráněných druhů živočichů a dalších několik druhů zařazených na Červený seznam ohrožených druhů ČR. Realizací záměru budou ovlivněny jednotliví jedinci až desítky jedinců zvláště chráněných druhů živočichů, vyskytujících se v místě záměru. Celkový vliv záměru je z tohoto hlediska hodnocen jako mírný, dojde k ovlivnění pouze malé části jejich populací obývajících oblast v širším okolí záměru. Vlivem záměru nemůže dojít k vyhynutí žádného živočišného druhu a to globálně ani regionálně či lokálně.

Na fragmentaci krajiny nebude mít zkapacitnění D0 515 významný vliv, jelikož se nachází v území již dopravou fragmentované. Řešený úsek dálnice D0 neovlivní dálkové migrační koridory zvěře. Dálnice D0 je umístěna na okraji velké sídelní aglomerace, která je pro migraci živočichů nevhodná, jako biotop velkých druhů zvířat nevyužitelná a v některých případech (prase divoké) i nežádoucí. Přesto je součástí posuzovaného záměru rekonstrukce mostu v km 19,995 a úprava propustku v km 20,264, které současnou situaci mírně zlepší.

Vlivy záměru na zvláště chráněné druhy rostlin jsou hodnoceny jako málo významné. Celé zájmové území je druhově chudší, hojně se vyskytují druhy ruderalní. V hodnoceném území nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh rostliny. Byl nalezen 1 druh rostliny, zařazený na Červený seznam ohrožených druhů ČR, který se v širším okolí posuzovaného záměru vyskytuje celkem běžně. Vzhledem k charakteru biotopů se v zájmovém území nepředpokládá výskyt dalších chráněných a ohrožených druhů rostlin. Vlivem záměru nemůže dojít k vyhynutí žádného rostlinného druhu a to globálně ani regionálně či lokálně.

Záměrem bude zasažen vegetační doprovod stávající dálnice, jedná se o běžné druhy dřevin, tvořené původními výsadbami a nálety, které budou kompenzovány náhradní výsadbou autochtonních druhů keřů a stromů.

Vlivy záměru na lesní porosty jsou hodnoceny jako málo významné. Posuzovaná trasa záměru zasahuje na dvou místech okraje pozemků určených k plnění funkcí lesa, a to v km 18,1 – 18,3 a v km 20,1 – 20,2. Rozloha dotčení lesního porostu činí cca 200 m² z celkové rozlohy PUPFL 1 134 m².

Krajina a její ekologické funkce

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 nezasahuje do žádného zvláště chráněného území, do registrovaného významného krajinného prvku ani do území soustavy Natura 2000. Záměr okrajově zasahuje nefunkční prvky územního systému ekologické stability. Vliv na vlastní vymezené prvky ÚSES bude minimální, ale rozšíření dálnice bez dalšího opatření snižuje potenciál budoucího propojení ÚSES. Proto je podmínkou realizace záměru zajistit v dotčených lokalitách úpravu vymezení ÚSES (biocenter a biokoridorů) v územních plánech příslušných obcí.

Vzhledem k charakteru krajiny bude vliv záměru na krajinný ráz omezený a přijatelný. Rozšířená dálnice bude mít stejný charakter protáhlé linie, který se v dotčeném krajinném prostoru již vyskytuje, jako stávající dálnice nebo další komunikace, sdělovací vedení a liniové prvky zeleně. Rozšíření dálnice představuje změnu stávajícího prvku v území. Nové prvky mohou představovat nové protihlukové stěny v místech, kde v současnosti stěny nejsou nebo jsou nižší, než bude třeba pro protihlukovou ochranu zástavby.

Pro ochranu krajinného rázu je vyhlášen přírodní park Prokopské a Dalejské údolí, jehož hranice vede podél stávající dálnice D0 stavba 515, a to v km 17,8 – 18,0. Rozšíření dálnice nastane směrem do prostoru přírodního parku v úseku o délce cca 250 m. V příslušné lokalitě se nachází pouze zemědělsky využívané plochy. Vliv rozšíření dálnice je tak možné z hlediska vlivu na krajinný ráz označit jako nevýznamný, změna šířky komunikace nebude z hlediska ochrany krajinného rázu, tj. v dálkových pohledech na krajinu patrná.

Jako významnější konfliktní místa z hlediska krajinného rázu byly vyhodnoceny lokality, kde budou nově vybudovány nebo navýšeny protihlukové stěny a tyto stěny budou dosahovat výšky 4 – 5, výjimečně až 6 m. Jedná se zejména o východní část obce Jinočany, severní část obce Zbuzany, severní část obce Ořech a východní část městské části Praha – Řeporyje. Řešením v těchto lokalitách je vysazení dostatečně hustých, horizontálně i vertikálně diverzifikovaných porostů podél protihlukových stěn, které rozbijí jejich pohledové působení v krajině, zmenší monotónnost tvaru a sníží působení stěn jako nepřírodního prvku v krajině.

Při realizaci (mostů a mimoúrovňových křižovatek) je též třeba co nejvíce využít zeleň, která skryje barevný kontrast a začlení technické dílo do krajiny tak, aby narušení krajinného rázu bylo minimalizováno

Celkově je možné konstatovat, že záměr bude představovat nejvýše mírný zásah do pozitivních prvků krajiny. Tento zásah je možné opatřeními (zejména správně provedenými výsadbami různorodé zeleně) redukovat na přijatelný vliv.

Hmotný majetek a kulturní dědictví, architektonické a archeologické památky

Nejbližší obytné objekty se nacházejí v ulici Drahelčická ve vzdálenosti do cca 70 m od posuzovaného záměru. Vzhledem k tomu, že u těchto objektů není možné zajistit plnění hygienického limitu pro hluk ze silniční dopravy, budou dle informací investora ŘSD ČR odkoupeny a nebudou dále plnit obytnou funkci. Dalších 6 obytných objektů se nachází ve vzdálenosti cca 80 – 200 m od posuzované trasy dálnice D0 515. Uvedené vzdálenosti vylučují, aby během provozu záměru byly objekty poškozeny vlivem vibrací nebo jinými technickými vlivy automobilové dopravy.

Posuzovaná trasa dálnice D0 stavba 515 není v přímém střetu s žádnou nemovitou kulturní památkou zapsanou v ústředním seznamu kulturních památek a nedotýká se ani žádné jiné významné kulturní hodnoty.

Trasa D0 515 prochází územím, kde je několik archeologických nalezišť, při realizaci záměru tedy může docházet k nálezům archeologických památek. Před výstavbou je nutné provést záchranný archeologický průzkum a během výstavby umožnit v případě archeologického nálezů jeho odborný průzkum. Případný vliv na archeologické památky bude trvalý. Památky budou prozkoumány a nálezy budou přemístěny do muzeí nebo depozitářů.

H. PŘÍLOHY

Součástí předkládané dokumentace EIA jsou následující výkresy v samostatné výkresové části:

1. Situace širších vztahů
2. Přehledná situace
3. Příroda a krajina
4. Půda a lesy
5. Geologie a voda
6. Archeologie a památky
7. Místa hlavních střetů

Dále jsou v samostatné přílohové části uvedeny následující přílohy:

Příloha 1

Vyjádření k platnosti dopravně inženýrských podkladů pro záměr SOKP 515, zkapacitnění, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s., září 2019

Dopravně inženýrské podklady, SOKP 515 zkapacitnění, Dálnice D5 – K Barrandovu, Současný stav a střednědobý výhled, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s., září 2018

Příloha 2

Vyjádření k platnosti dopravně inženýrských podkladů pro záměr „D0 515, zkapacitnění MÚK Třebonice – MÚK Slivenec“, IPR hl. m. Prahy, září 2019

Dopravně inženýrské podklady pro akci SOKP 515 zkapacitnění MÚK Třebonice (dálnice D5) – MÚK Slivenec (K Barrandovu), Dlouhodobý výhled, IPR hl. m. Prahy, říjen 2018

Příloha 3

Rozptylová studie, D0 515 zkapacitnění, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., listopad 2019

Příloha 4

Akustická studie, D0 515 zkapacitnění, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., říjen 2019

D0 515 vyhodnocení akustické situace. Protokol o zkoušce č. 1805031VP, EKOLA group, spol. s r. o., květen 2018

D0 PHS Jinočany – Akustický návrh PHS na D0 v lokalitě Jinočany. Protokol o zkoušce č. 1905032VP, EKOLA group, spol. s r. o., září 2019

PHS Slivenec – Měření hluku z dopravy v obci Slivenec po realizaci PHS podél větve SO131 MÚK Slivenec. Protokol o autorizovaném měření hluku č. 45G2DV06_2019, Jurtin, P. – AMETRIS, červen 2019

Příloha 5

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, D0 515 zkapacitnění, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., listopad 2019

Příloha 6

Dendrologický průzkum, D0 515 zkapacitnění, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., říjen 2019

Příloha 7

Biologický průzkum, D0 515 zkapacitnění, Mgr. Ondřej Volf, říjen 2019

Příloha 8

Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (podle § 67 odst. 1 ZOPK), D0 515 zkapacitnění, Mgr. Ondřej Volf, říjen 2019

Příloha 9

Migrační studie, D0 515 zkapacitnění, Mgr. Roman Tuček, říjen 2019

Příloha 10

Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz, D0 515 zkapacitnění, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., září 2019

Příloha 11

Posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody v souladu se Směrnicí o vodách (2000/60/ES), D0 515 zkapacitnění, INSET s. r. o., listopad 2018

Příloha 12

Denní a týdenní variace dopravy na vybraných profilech dálnice D0 stavba 515 (AF-CITYPLAN s. r. o., 2013)

Archiv detekovaných dopravních kolon na dálnici D0 – okolí exitu 19 (MÚK Ořech) za období 24. 7. – 13. 11. 2019

Příloha 13

Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění soustavy Natura 2000 (Magistrát hlavního města Prahy a Krajský úřad Středočeského kraje)

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (Magistrát hlavního města Prahy a Městský úřad Černošice)

Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí k zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

REFERENČNÍ SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- AF-CITYPLAN s.r.o. (2013): R1 SOKP 510 a 512 až 517 – vývoj a prognóza dopravních intenzit zprovozněných úseků.
- AOPK ČR (2015): Metodika na ochranu krajiny před fragmentací z hlediska ptáků.
- AOPK ČR (2017): Ochrana dřevin při stavební činnosti – Standard péče o přírodu a krajinu, SPPK A01 002: 2017.
- Birklen, P. et al. (2015): Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR, EKOTOXA, MŽP.
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2013): Statistické zobrazení nehodovosti v silničním provozu ve vybraném správním území v mapě. <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapa/Search.aspx>
- Český hydrometeorologický ústav: Mapy pětiletých průměrů imisních koncentrací (2014 – 2018), Česká republika. http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html
- Český hydrometeorologický ústav: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech – tabelární ročenky (2014 – 2018), Česká republika. http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html
- Český statistický úřad (2018): Počet obyvatel v městských částech hl. m. Prahy.
- Český statistický úřad (2019): Počet obyvatel v obcích České republiky.
- EKOLA group, spol. s r. o. (2018): D0 515 vyhodnocení akustické situace. Vyhodnocení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb dle naměřených dat uvedených v protokolu č. 1805031VP.
- EKOLA group, spol. s r. o. (2019): D0 PHS Jinočany – Akustický návrh PHS na D0 v lokalitě Jinočany. Akustické posouzení hluku ze silniční dopravy.
- ENVIPARTNER, s.r.o. (2018): Elektronický Digitální Povodňový Portál – ORP Praha – Hlásné profily
- European Investment Bank (2014): EIB Project Karbon Footprint Methodologies – Methodologies for the Assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations.
- European Union (2015): Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020. European Commission, Directorate-General for Regional and Urban policy.
- Havel, B., Kazmarová, H. (2015): Autorizační návod AN 17/15: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší, SZÚ.
- HELIKA, a.s. (2015): SOKP 515 Slivenec – Třebonice. Studie zvýšení kapacity zprovozněním odstavného pruhu jako 3. jízdního pruhu.
- Kubina J., Havel, B. (2017): Autorizační návod AN 15/04, verze 4: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku, SZÚ.
- Löw J. (1999): Hodnocení a ochrana krajinného rázu. In: Péče o krajinný ráz – cíle a metody: 199-203. Fakulta architektury ČVUT, Praha.
- Magistrát hlavního města Prahy, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (2016): Atlas životního prostředí. Hlukové mapy.

- MD ČR (2006): Technické podmínky TP 180 – Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy
- MD ČR (2008): Technické podmínky TP 202 – Monitorování srážkoodtokových poměrů dálnic a rychlostních silnic.
- MD ČR (2014): Technické podmínky TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací
- MD ČR (2016): Technické podmínky TP 104 – Protihlukové clony pozemních komunikací
- MD ČR (2016): Doporučení MD pro zpracování bodu F. 8, velké žádosti OPD2 – Zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně a odolnost vůči katastrofám.
- Míchal, I. (1999): Hodnocení krajinného rázu – metodické doporučení, AOPK ČR
- MŽP ČR (2016): Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016 – 2025. <http://www.ochranaprirody.cz/res/archive/323/039713.pdf?seek=1475234680>
- MŽP ČR (2017): Metodický výklad k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zejména ve znění zákona č. 326/2017 Sb. https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/dokumentSoubor/99/2017-10-20-Metodick%C3%BD%20pokyn-biologick%C3%A1%20rozmanitost%20a%20zm%C4%Bny%20klima_fin.pdf
- Národní památkový ústav (2015): Informační systém o archeologických datech. <http://isad.npu.cz/>
- Národní památkový ústav (2015): Památkový katalog. <http://pamatkovykatalog.cz/>
<https://geoportal.npu.cz/webappbuilder/apps/93/>
- PRAGOPROJEKT, a. s. (2014): R1 515 zkapacitnění SOKP 515. Technická studie pro změnu ÚP.
- PRAGOPROJEKT, a. s. (09/2016): D0 515 Slivenec – Třebonice, zkapacitnění. Technická studie.
- PRAGOPROJEKT, a. s. (10/2016): D0 515 Slivenec – Třebonice, zkapacitnění. Technická studie.
- PRAGOPROJEKT, a. s. (2016): D0 515 Slivenec – Třebonice, zkapacitnění. Technická studie, Vliv na životní prostředí.
- PRAGOPROJEKT, a. s. (2016): D0 515 Slivenec – Třebonice, zkapacitnění. Technická studie, Geotechnická rešerše.
- PRAGOPROJEKT, a. s. (2016): D0 515 Slivenec – Třebonice, zkapacitnění. Technická studie, Hydrotechnická studie.
- Pretel, J. et al. (2011): Zpřesnění dosavadních odhadů dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření. ČHMÚ, Praha.
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. GÚ ČSAV.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (2000, 2005, 2010, 2016): Celostátní sčítání dopravy 2000, 2005, 2010, 2016.
- SZÚ: Autorizační návod AN 14/03, verze 3: Autorizující osobou doporučené zdroje informací pro hodnocení zdravotních rizik, SZÚ, Praha.
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s. (2007 – 2018): Intenzity automobilové dopravy na sledované síti – Praha.

Tolasz, R. et al. (2007): Atlas podnebí Česka. ČHMÚ, Praha, Univerzita Palackého.

Výzkumný ústav meliorací a ochrany půd, v.v.i. (2019): eKatalog BPEJ. <https://bpej.vumop.cz/>

Výzkumný ústav meliorací a ochrany půd, v.v.i. (2019): Půda v mapách. <https://mapy.vumop.cz/>

WHO (2000): Air Quality Guidelines – Second Edition, WHO – Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark.

WHO (2006): Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide – Global update 2005.

WHO (2009): Night noise Guidelines for Europe.

WHO (2013): Health risks of air pollution in Europe – HRAPIE project. Recommendations for concentration–response functions for cost–benefit analysis of particulate matter, ozone and nitrogen dioxide. WHO – Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark.

Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy

Územní plán Chrášťan

Územní plán sídelního útvaru Jinočany

Územní plán obce Ořech

Územní plán Zbuzany

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Územně analytické podklady hl. m. Prahy

Územně analytické podklady ORP Černošice

Datum zpracování dokumentace:

29. 1. 2020

Jméno, příjmení, adresa a telefon zpracovatele dokumentace a spolupracujících osob:

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.
Roztylská 1860/1
148 00 Praha 4
tel. 241 494 425

Mgr. Radek Jareš
Mgr. Jan Karel
Ing. Josef Martinovský
Mgr. Robert Polák
Ing. Eva Smolová
Ing. Věra L. Válová

INSET s. r. o.

Mgr. Petr Černocho
Mgr. Viktor Sotorník

Mgr. Ondřej Volf

Mgr. Roman Tuček

Podpis zpracovatele dokumentace:

Mgr. Radek Jareš