

Městská část Praha-Satalice

Úřad městské části,

K Radonicům 81, Praha 9 – Satalice, PSČ 190 15

Tel.: 286 851 326, E-mail: urad@mcsatalice.cz

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Ing. Kateřina Pekárková

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

V Praze-Satalicích 18. 12. 2023

Naše č.j.: 987/2023 MČPSAT (uvádějte vždy v odpovědi)

Záměr MZP500 „D0, stavba 520 Březiněves – Satalice“ (dále jen „Záměr“)

- **vyjádření/stanovisko územně samosprávného celku k dokumentaci záměru podle § 8 (dále jen „Dokumentace“) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v akt. znění (dále jen „Zákon“)**

Jako dotčený územně samosprávný celek podáváme na základě žádosti č.j. MZP/2023/710/3911 ze dne 15. 11. 2023 toto vyjádření k Dokumentaci Záměru ve smyslu § 8 odstavec 3 Zákona:

Část A:

Vyhodnocení reakce oznamovatele (ŘSD ČR) a zpracovatele Dokumentace (PRAGOPROJEKT a.s.) na vyjádření a požadavky MČ Praha-Satalice v zjišťovacím řízení (listopad 2020)

V Závěru zjišťovacího řízení¹ je v bodě 11. uvedeno, že v Dokumentaci je nutné zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny doručených vyjádřeních. V úvodní části stanoviska MČ Praha-Satalice (dále jen „MČPSAT“) k předložené Dokumentaci Záměru proto rekapitulujeme zohlednění a způsob vypořádání našeho

¹ č.j. MZP/2021/710/1732 ze dne 24. 3. 2021



vyjádření v rámci zjišťovacího řízení², reakci oznamovatele a zpracovatele Dokumentace³ a přidáváme náš komentář (označeno vždy jako Závěr k jednotlivému bodu). Směřuje-li komentář k novému nebo opakovanému požadavku, nechtě je tento komentář brán jako připomínka k Dokumentaci Záměru a požadavek k řešení.

1) Požadavek:

- a. pro oblast od přemostění ulic K Cihelně přes oblast MÚK Satalice a v oblasti úpravy Vysočanské radiály (ul. Novopacké) až k přemostění přes železniční trať 070 realizace zemního valu výšky minimálně 5 metrů nad niveletou všech vozovek,
- b. využití nízkohlučných povrchů v rámci všech komunikačních větví celé MÚK Satalice a dále všech přilehlých úseků D0 520, D0 510, D10 a Vysočanské radiály,
- c. úpravu výškového řešení D0 520 v úseku od konce úseku zpět přes MÚK Satalice k přemostění komunikací III/0103 a III/0104 a to tak, že vrcholový bod výškového zaoblení D0 (mezi stavbami D0 510 a D0 520) bude posunut ve směru staničení do oblasti pod přemostění dálnice Vysočanskou radiálou; požadujeme, aby niveleta dálnice byla minimálně 5 metrů pod okolním terénem,
- d. V km 59,0 požadujeme navrhovaný biokoridor přes D0 520 převést formou ekoduktu nad dálnicí,
- e. celou oblast v okolí Záměru ozelenit v co největším rozsahu, podobně jako jsou připravovány tzv. Zelené pásy v oblastech staveb D0 511 nebo přeložky I/12 Běchovice – Úvaly⁴.

Reakce: „Požadavky na úpravu technického řešení byly projednány se zástupci této městské části 01/2021 a jsou zpracovány v TES, která definuje předmět posuzování. Nízkohlučné asfalty jsou protihlukovým opatřením, jejichž podobu a rozsah definuje Hluková studie – podrobně viz příl. B.2. Dokumentace.“

Závěr: Zmíněná TES (PRAGOPROJEKT, a.s.: D0 520 Březiněves – Satalice – optimalizované varianty dle ZŘ, Technická studie, 04/2022) obsahuje dvě varianty vedení trasy, a to **zahlobenou** a **tunelovou**. Obě varianty mají jiné řešení MÚK Satalice, a z toho plyne i jiný podélný sklon hlavní trasy D0 520 v oblasti Satalic. Na jednání dne 25.01.2021 byly se zástupci městské části konzultovány naše požadavky ve vyjádření k zjišťovacímu řízení, ale nebylo již projektantem prezentováno, jak konkrétně s nimi TES bude nakládat. Dále citujeme TES (A. Průvodní zpráva, příloha 2_zpracovani ZZR v TES):

² č.j. 737/2020 MČPSAT ze dne 24. 11. 2020

³ příloha dokumentace B.15 „Vypořádání požadavků a připomínek z vyjádření doručených příslušnému úřadu v rámci zjišťovacího řízení“

⁴ USNESENÍ Rady hlavního města Prahy č.2315 ze dne 30.8.2018 k záměru na zřízení zelených pásů v souvislosti s výstavbou stavby č. 43784 Kompenzační opatření pro SOKP 511 a I/12.

„Požadavky na optimalizaci trasy D0 (zejména výška nivelety) byly projednány na separátním jednání s MČ Satalice dne 25.01.2021, kde investor přislíbil prověření předložených požadavků.“ Oceňujeme úpravu nivelety hlavní trasy, a byli bychom rádi, kdyby i **varianta zahloubená byla (nejpozději v dalším navazujícím stupni projektové dokumentace) navržena co do výškového řešení tak, jako je zpracována varianta tunelová, tj. s lomem nivelety v km 59,6 a nikoliv v km 59,3, a se zahloubením trasy vůči terénu minimálně o 10 m, ideálně stejně, jako je provedena tunelová varianta.** Tento požadavek se týká také technického řešení MÚK Satalice.

K tomu poznamenáváme, že realizovat MUK Satalice ve variantě tunelové a zásadnější snížení nivelety přiléhající hlavní trasy zahloubené varianty navrhuje také tzv. **kombinovaná** varianta, prezentovaná v 07/2023 v rámci zpracované Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie (JK Architekti s.r.o., 01/2023, dále jen „KUAS“), která má sloužit jako inspirace pro technická a environmentální vylepšení záměru ve vazbě na okolí.

Pokud to není z technického hlediska možné, žádáme projektanta a oznamovatele o podrobnější technické zdůvodnění, ideálně na samostatném jednání se zástupci MČPSAT (podobně jako v 01/2021).

Problematika zelených pásů ani nízkohlučného povrchu vozovky hlavní trasy není v Dokumentaci (v prostoru MČ Praha-Satalice) řešena vůbec. Žádáme ji tedy vypořádat a zapracovat do Dokumentace (bude-li se přepracovávat), a do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení). Toto žádáme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska.

Znovu zdůrazňujeme naprostou nezbytnost realizace zemního protihlukového valu na satalické straně v úseku od přemostění ulice K Cihelně nad D0 520 přes celou oblast MÚK Satalice až k přemostění Vysočanské radiály (ul. Novopacká) přes železniční trať 070, přičemž koruna valu přesáhne minimálně o 5 metrů niveletu všech přilehlých vozovek.

2) Požadavek:

Žádáme zapracování chráněného koridoru pro páteřní cyklotrasu A50, jejíž trasa v úseku mezi Horními Počernicemi a Vnoří je plánovaná ve stopě historické cesty z Chval do Satalic a dále ve směru na Vnoř mezi západní stranou D0 520 a ÚSESem „U Satalic“ směrem k ulici K Radonicům.

Reakce: viz dále společně s bodem 3)

Závěr: viz dále společně s bodem 3)

3) Požadavek:

Vzhledem k vedení cyklotrasy č. 241 v koridoru mezi Satalicemi a Radonicemi předpokládáme, že bezpečný průjezd cyklistů zůstane dispozičně zachován, a to opět formou chráněného koridoru (vyhrazený jízdní pruh, cyklostezka apod.).

Reakce: „Převedení cyklotras a tras pro pěší bylo řešeno v TES. Posouzení prostupnosti územím je předmětem kap. D.I.1 a také D.I.5, příslušný návrh opatření v kap. D.IV dokumentace. Pro navazující PD je navrženo prověření možnosti využití objektu v km 59,000.“

Závěr: V Dokumentaci není na jisto postaveno, že cyklotrasa A50 bude přes D0 520 komfortně, bezpečně a kapacitně převedena a že tímto řešením budou zajištěny logické funkční návaznosti, zajišťující plynulost a bezpečnost cyklistického provozu. Podkladová TES uvádí, že cyklostezka bude vedena po mostě přes D0 na ul. K Cihelně, ale toto vedení není funkční, protože projektová dokumentace cyklostezky A50 (kterou obdržel projektant od MČ Praha-Vinoř, jež ji zajišťuje) není v souladu s její polohou ve výkresech TES č. B.11.1 a B.11.2 a v cyklogenerelu hl. m. Prahy (viz obrázky níže). Stejně tak vedení cyklotrasy (v terénu č. 241, v TES jako A263) v TES není zřetelně vyřešeno (nevede formou chráněného koridoru nebo samostatné cyklostezky přes D0 520, což jsme požadovali).

Dokumentace konstatuje (na str. 221) toto: „V navazující PD prověřit nezbytné parametry sdruženého objektu v km 59,000. Jeho migrační funkce nebyla potvrzena. Jeho funkce však tkví v propojení honiteb, možnosti převedení ÚSES, a zvýšení prostupnosti krajinou v návaznosti na lesopark Satalice či např. pro plánovanou páteřní cyklotrasu A50.“

Cyklotrasu A50 kříží v oblasti ulice Cihelně plánované pokračování cyklotrasy A266 ve směru Horní Počernice a Čertousy, pro kterou není řešeno bezpečné převedení přes D0 520.

Žádáme tyto požadavky jasněji vypořádat a zapracovat do Dokumentace (bude-li se přepracovávat), a do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení). Toto žádáme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska.

Poznámka: Vedení cyklotras v oblasti Satalic je zdařileji řešeno v KUAS, příloha 520_11 Schéma bezmotorové dopravy.



Vedení cyklistických tras v TES 2022, varianta tunelová. Vedení cyklotras v Generelu hl.m.Prahy⁵

⁵ Zdroj: <https://app.ippraha.cz>

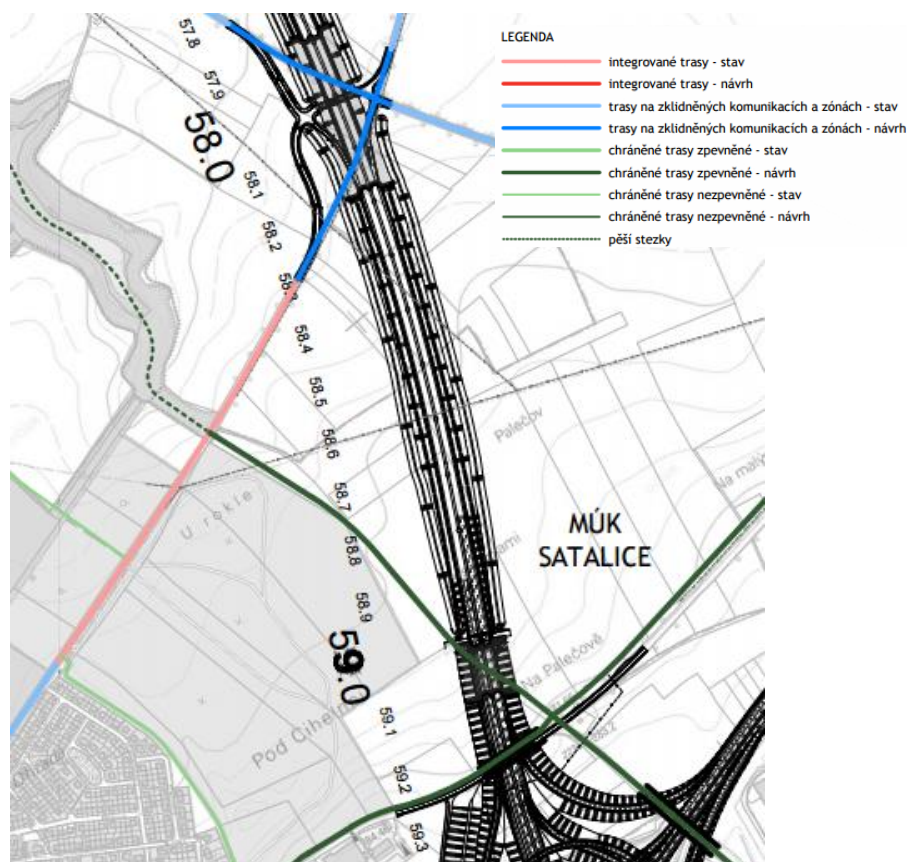


Schéma cyklotras v KUAS (příloha č. 11)

4) Požadavek:

Požadujeme rovněž maximálně možné rozšíření ochranného pásu zeleně územního systému ekologické stability „U Satalic“, a to v souvislém pásu podél D0 520 v úseku od mostu ulice K Cihelně přes D0 520 až k mostu komunikace III/0103 přes D0 520.

Reakce: „Posouzení vlivů na ÚSES, včetně příslušného návrhu opatření, je předmětem kap. D.I.7 Dokumentace.“

Závěr: Požadavek souvisí zejména s bodem č. 1 části A tohoto stanoviska, kdy MČPSAT žádá realizovat tzv. Zelené pásy, podobně jako u staveb D0 511 a I/12. Smyslem tohoto požadavku je maximálně odclonit stavbu od zástavby Satalic pomocí souvislého pásu zeleně, tak jak tomu bývá v zahraničí. MČPSAT vede k tomuto požadavku obava z výrazných negativních vlivů Záměru na životní prostředí a obyvatele městské části, a naproti tomu snaha zajistit kvalitní místo k životu obyvatel, a to i vedle dopravní stavby celorepublikového významu, kterou územní plán proponuje do blízkosti naší městské části. I ze samotné Dokumentace a jejích příloh zřejmé, že:

- Již dnes je v Satalicích „...překročen hygienický limit v nočním období“ a „(pro výhledový stav) platný hygienický limit je ... překročen ve výpočtovém bodě K_Radonicum_98 a K_Cihelne_135, nicméně z vypočtených hodnot vyplývá, že vlivem posuzovaného záměru při zohlednění protihlukových a kompenzačních opatření nedochází v tomto výhledovém stavu oproti stavu bez posuzovaného záměru k nárůstu hodnot v nadlimitně zatíženém území.“⁶
- V malé blízkosti bude umístěna velkokapacitní dálniční stavba šestipruhového uspořádání (D34/120), které se v ČR často nevyskytuje, a útvarová mimoúrovňová křižovatka, kde se ve výhledový rok 2030 bude realizovat provoz cca 172 tis. vozidel denně, z toho 29 tis. nákladních vozidel nad 3,5 t, a v roce 2050 až 180 tis. vozidel denně, z toho 30 tis. nákladních vozidel nad 3,5 t.⁷

Problematika zelených pásů je v Dokumentaci řešena nedostatečně. Ozelenění kolem D0 520 v prostoru přiléhajícím k Satalicím a okolo MÚK Satalice není řešeno vůbec. Naopak je vhodněji řešeno v KUAS, přílohy 520_09b a 520_12.

Dokumentace v kapitole D.1.2.1 zmiňuje na str. 231, že nejvyšší nárůst imisí lze očekávat v úseku mezi MÚK Vinoř a MÚK Satalice, v případě tunelové varianty pak kolem portálů tunelu Vinoř. Zde je indikováno i překročení imisních limitů pro koncentraci suspendovaných částic PM₁₀ ve výhledu. Proto jako kompenzaci tohoto nárůstu požadujeme provést důsledné ozelenění vnějších svahů těles protihlukových a zemních valů, ozelenění oblasti od komunikace ul. K cihelně směrem k MÚK Satalice a dále ozelenění přilehlého volného prostoru mezi lesoparkem Satalice a stavbou D0 520 od ul. K Cihelně směrem ke komunikaci III/0103 ul. K Radonicům až do místa jejího přemostění D0 520.

Dokumentace v kapitole D.1.5 na str. 321 rovněž zmiňuje možný zásah do PUPFL na katastrálním území Satalic, tedy v oblasti lesoparku Satalice. V tab. 116 jsou uvedeny hodnoty trvalých a dočasných záborů PUPFL v Satalicích. Požadavkem MČPSAT je přijetí takových opatření, aby nedošlo k žádnému záboru PUPFL v oblasti lesoparku Satalice tak, jak je toto zmíněno v kapitole D.1.5.3 na straně 328 Dokumentace v rámci návrhů opatření.

Žádáme do Dokumentace (bude-li se přepracovávat), a do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení) zohlednit realizaci výše uvedeného ozelenění / zelených pásů v prostoru mezi Záměrem a zástavbou Satalic. Toto žádáme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska.

⁶ Příloha B.2 Hluková studie, str. 159, kap. 7.4.8

⁷ Převzato z přílohy Dokumentace B.1 Dopravně inženýrské podklady (stav E.3c, resp. E.3d a F3)

5) Požadavek:

Oblast přemostění místních komunikací III/0103 Satalice – Radonice a III/0104 Horní Počernice – Vinoř: očekáváme, že navrhovaný sjezd na D0 520 směrem na Černý Most a výjezd z D0 520 ze směru Černý Most do soustavy dvou křižovatek komunikací III/0103 a III/0104 bude sloužit pouze pro služební účely, tedy bude neveřejný, bez oficiální možnosti využití pro běžný provoz.

Reakce: „Řešeno v TES jako služební sjezd.“

Závěr: Zpracováno, potvrzeno.

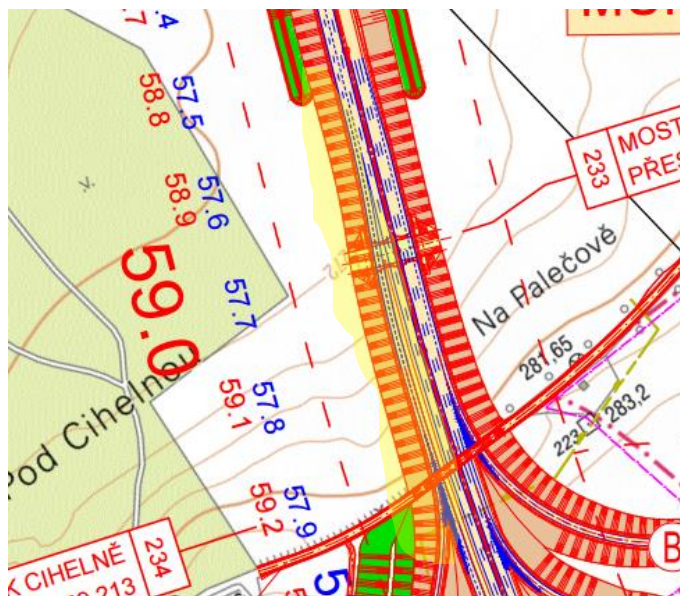
6) Požadavek:

Úsek D0 520 od přemostění místních komunikací III/0103 Satalice – Radonice a III/0104 Horní Počernice – Vinoř dále směrem do oblasti mezi Vinoří a Radonicemi: Z důvodu minimalizace dopadů hlukové a emisní zátěže požadujeme zbudování zemního valu na satalicko-vinořské straně v oblasti výústění jižní tunelové trouby Vinořského tunelu (v případě jeho realizace).

Reakce: „Řešeno v TES – zemní val je navržen.“

Závěr: Zpracováno jen částečně; u tunelové varianty není val navržen v celé délce, ale jen do km 58,85 (viz obrázek níže).

Proto žádáme do Dokumentace (bude-li se přepracovávat), a do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení) zpracovat realizaci zemního valu i mezi km 58,85 a km 59,21 (viz níže na obrázku – žlutá oblast). Toto žádáme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska z procesu EIA.



Žlutě vyznač. poloha požadovaného zemního valu v oblasti Satalic, tunelová

7) Požadavek:

Požadujeme zohlednění kartogramů dopravních intenzit pro celou pražskou metropolitní oblast včetně staveb SOKP a zohlednění tzv. dopravní indukce na stávajících komunikacích, navazujících na připravovaný SOKP, a to u křížení D0, D10 a stavby 520. V této souvislosti požadujeme vyhodnocení kumulativních vlivů všech okolních investic a komunikací a území MČ Praha-Satalice.

Reakce: „Pro potřeby dokumentace byly DIP aktualizovány (příloha B.1), a to při zohlednění aktuálního stavu jiných plánovaných dopravních staveb. Metodika tvorby dopravních modelů viz příl. B.1. dokumentace, kde jsou v grafické části doloženy celoměstské výřezy. V rámci DIP jsou zpracovány podíly jízd dle typu vztahu. Modelové zpracování DIP zohledňuje indukci většího dopravního výkonu vlivem výrazného zlepšení dopravní nabídky a toto navýšení je kvantifikováno v textové části DIP.“

Závěr: Dopravní prognóza pro širší území je zpracována v Dokumentaci jako příloha B.1. Vychází z ní pro Satalice nepříznivá skutečnost pro obě výhledová období – rok 2030 i 2050. Pokles intenzity vozidel na Vysočanské radiále, která přímo navazuje na Záměr i další stavby dálničního skeletu ČR (Dálnice D10 a D0 510), se zřejmě výrazněji nedá očekávat, a to nehledě na provozně anomální stavy na D0 520 (uzavření komunikace vlivem uzavření tunelů pro údržbu nebo vlivem dopravní nehody), kdy lze očekávat, že Vysočanská radiála pojme tak jako v současnosti významnou část tranzitu po D0. Situace tedy může být významně horší než dnes. Výhledové intenzity na Vysočanské radiále konstatují 50 tis. vozidel denně po realizaci Záměru, přičemž nyní dosahují 62 tis. vozidel denně (údaj pro rok 2022⁸). Intenzity osobních vozidel se nezmění, pokles je tak očekáván pouze u vozidel nad 3,5 t.

Dopravní prognóza, zpracovaná TSK hl. m. Praha a.s. v 07/2022 a předložená jako příloha B.1 Dokumentace Záměru, uvažuje ve všech zátěžových stavech pro rok 2030 i pro rok 2050 se zprovozněnými městskými komunikacemi Lipnická–Ocelkova (stavba č. 0211, v územním plánu hl. m. Prahy jako veřejně prospěšná stavba 70|DK|14), a Mladoboleslavská–Budovatelská (stavba č. 7552, v územním plánu hl. m. Prahy jako veřejně prospěšná stavba 50|DK|14). Ani jedna s těchto komunikací není v současnosti realizována. Stavba č. 0211 Lipnická – Ocelkova má vydáno územní rozhodnutí, probíhá majetkoprávní příprava, je zpracována dokumentace pro výběr zhotovitele stavby a je požádáno o stavební povolení (zde je předpoklad realizace po roce 2024), ale stavba č. 7552 Mladoboleslavská – Budovatelská má pouze nedávno vydané závěrečné závazné stanovisko z procesu EIA (kód záměru

⁸ Zdroj: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/intenzity-dopravy>

PHA1119), není zatím v reálné projektové přípravě, a s realizací do roku 2030 se dá jen velmi obtížně počítat.

Proto se MČPSAT důvodně obává, že pokud tato stavba nebude do doby zprovoznění záměru realizována, dojde oproti údajům v příloze B.1 Dokumentace k přelivu vozidel, která jsou prognózována na stavbě č. 7552 Mladoboleslavská – Budovatelská, zcela nevhodně do intravilánu Satalic, do ulice Budovatelská, do těsného sousedství Sportareálu, objektů pro bydlení a do stykové (resp. odsazené průsečné) křižovatky Budovatelská – Trabantská, která již dnes nevyhovuje požadované úrovni kvality dopravy (není dostatečně kapacitní).

Je nám zřejmé, že oznamovatel není přímo odpovědný za tento stav, když všechny výše zmíněné komunikace i Vysočanská radiála jsou ve správě anebo v investičním záměru hlavního města Prahy a jeho podřízených organizací, ale pakliže proces EIA má hodnotit kumulativní vlivy a celkovou situaci v oblasti ovlivněné realizací Záměru, tak jsme nuceni na tuto skutečnost a budoucí možnost v rámci tohoto procesu EIA upozornit. Jsme nuceni **požadovat zpracování dílčí dopravní prognózy, která by zohledňovala pro již v příloze B.1 Dokumentace definované zátěžové stavy situaci, že je realizována stavba č. 0211 Lipnická–Ocelkova a není realizována stavba č. 7552 Mladoboleslavská–Budovatelská.** Tedy tak jak to odpovídá pravděpodobnému vývoji přípravy investic v čase. Pakliže by tento možný a pravděpodobný stav nebyl prognózován, ale ve skutečnosti by nastal, došlo by s vysokou pravděpodobností vlivem kumulace vlivu intravilánové městské dopravy a dopravy realizované na Záměru (D0 520) a v souvislosti s ním k překračování platných limitů zejména hlukového zatížení, ale také k výraznému snížení životní úrovně v Satalicích (včetně jistých dopravních komplikací např. pro veřejnou hromadnou dopravu). Tomuto stavu se chce MČPSAT z logických důvodů vyhnout, a proto požaduje výše uvedené. Návazně na tuto prognózu požadujeme oznamovatelem odborně vyhodnotit, zda je stavba č. 7552 Mladoboleslavská – Budovatelská nezbytná pro funkční realizaci Záměru, a pakliže je, pak **požadujeme její realizaci současně nebo s předstihem před záměrem (memorandum s hl. m. Prahou o koordinaci souvisejících investic, podpora projektové přípravy souvisejících investic⁹ apod.).**

8) Požadavek:

Požadujeme zpracování detailní akustické studie pro východní oblast Satalic, která bude zohledňovat kumulativní vlivy všech stávajících liniových staveb vč. uvažovaného rozšíření dálnice D10 a jejich dopad na veřejné zdraví.

⁹ Podobně jako obchvat silnice II. třídy okolo městské části Praha-Březiněves v rámci stavby D0 519.

Reakce: „Hluková studie je doložena v příl. B.2, Vlivy na zdraví v příl. B.4 a B.5 Dokumentace. Ve studiích i posouzení jsou v relevantních částech posouzeny také kumulativní vlivy.“

Závěr: Jak bylo zmíněno v bodě 4), a jak vyplývá z hlukové studie (příloha B.2 Dokumentace), tak již dnes je v Satalicích dle měření překročen hygienický limit v nočním období (ve výpočtovém bodě K_Radonicum_98 a K_Cihelne_135, ale lze z toho dovodit, že tomu tak je i na jiných místech Satalic). Pro MČPSAT tedy není relevantní konstatace, že „...vlivem posuzovaného záměru při zohlednění protihlukových a kompenzačních opatření nedochází v tomto výhledovém stavu oproti stavu bez posuzovaného záměru k nárůstu hodnot v nadlimitně zatíženém území.“, protože je prioritou volených zástupců MČPSAT zajistit, aby území nebylo vůbec nadlimitně zatíženo. Pokud nedochází k nárůstu hodnot (hluku) vlivem Záměru, tak k němu dochází vlivem dopravy v okolí obecně, mj. vlivem existence jiných dopravních komunikací v okolí Satalic, a proto požadujeme, aby oznamovatel provedl v rámci Záměru taková kompenzační opatření (byť mu to legislativa možná přímo neukládá), jaká požadujeme jinde v textu tohoto stanoviska.

Nelogické také je, že v jiných částech v okolí Záměru jsou realizovány výměny vozovek za tiché povrchy (tichá asfalt) na stávajících komunikacích (např. na několika místech ve vzdáleném Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi), nikoliv však v nadlimitně zatížených Satalicích. Žádáme oznamovatele, potažmo zpracovatele přílohy B.2 Dokumentace o vysvětlení.

9) Požadavek:

Upozornění na chybné vyjádření v kap. B.II.4 Biologická rozmanitost (Oznámení) že se Záměr nedotýká žádné historické přírodní památky. Satalická bažantnice je chráněnou přírodní památkou a nachází se do 1 km od Záměru. Požadavek na podrobné zhodnocení vlivu Záměru na toto území.

Reakce: „Vlivy na ZCHU Satalická bažantnici jsou posouzeny v hodnocení H67 v příl. B.6 a v kap. D.I.7 Dokumentace.“

Závěr: Posouzení vlivu Záměru na ZCHU – Přírodní památka Satalická bažantnice konstatuje (na str. 327 Dokumentace), že „k přímému dotčení ZCHÚ nedojde, lze vyloučit vlivy přímé. S ohledem na vzdálenost a charakter mezilehlého území lze vyloučit i vlivy nepřímé.“ Bereme tuto konstataci na vědomí.

10) Požadavek:

Vzhledem k tomu, že oblast okolí Satalic (MUK Satalice a navazující úseky ul. Novopacké a Kbelské) vykazují už dnes vysoké hodnoty koncentrací škodlivých látek v ovzduší, byl vznesen požadavek na zpracování posudku imisní zátěže na území městské části a návrh kompenzačních opatření ke snížení vlivu

koncentrací znečišťujících látek a eliminaci dopadu působení těchto látek na zdraví obyvatel městské části.

Reakce: „Imisní zátěž je posouzena Rozptylovou studií v příl. B.3 Dokumentace. Její součástí je Studie opatření ke snížení vlivů záměru na kvalitu ovzduší, která formou modelové studie rozpracovává kompenzační opatření, a to ve vazbě na primární návrh efektivních opatření přímo na samotném záměru.“

Závěr: Studie dle autorů není koncipována jako návrh kompenzačních opatření pro vydání stanoviska podle § 11, odst. 1 zákona, jakkoli se v budoucnu může stát podkladem pro vypracování takového návrhu. **Pro navazující fázi přípravy (územní nebo společné řízení) proto požadujeme vypracovat novou studii, a to přinejmenším z následujících důvodů.**

Zatímco u benzo[a]pyrenu je limitní množství v území překročeno, ale do budoucna se může snižovat, opačný vývoj lze očekávat u dalších znečišťujících látek, tzn. suspendovaných částic frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} a oxidu dusičitého. V současné době je v pokročilém stadiu schvalovacího procesu revize směrnice EU o kvalitě vnějšího ovzduší, z níž jsou odvozeny i české imisní limity. Tato revize mj. přináší zásadní zpřísnění imisních limitů pro PM₁₀, PM_{2,5} a NO₂, a to u průměrných ročních koncentrací na polovinu, naopak limit pro benzo[a]pyren ponechává na stávající úrovni.

Při zohlednění obou výše popsaných aspektů je nutno vyslovit předpoklad, že v navazující fázi přípravy – v navazujícím řízení (k němuž se váží podmínky závazného stanoviska MŽP z procesu EIA) bude pravděpodobně nutno orientovat se spíše na dosažení imisních limitů pro uvedené tři polutanty, zatímco imisní limit pro benzo[a]pyren již může být v té době v celém území dosažen. Popsané principy, přístupy k problematice a metodické postupy však bude možné uplatnit zcela shodně, či dokonce s ještě větším potenciálem, neboť na rozdíl od benzo[a]pyrenu lze u uvedených dalších tří látek efektivně uplatnit větší rozsah minimalizačních i kompenzačních opatření.

11) Požadavek:

Pro potlačení nepříznivých vlivů na faktor pohody požadujeme přijetí adekvátních opatření, které vhodně začlení silnici do okolní krajiny a změkčí její technicistní a dynamický ráz, a to vhodnými terénními a vegetačními úpravami.

Reakce: „Terénní úpravy včetně vegetačních úprav jsou součástí řešení záměru dle TES. V navazující přípravě bude řešení dále optimalizováno s důrazem na začlenění stavby do území, např. při zohlednění relevantních podnětů KUAS.“

Závěr: Požadavky na terénní a vegetační úpravy (zejména tzv. zelené pásy podél Záměru) jsou již uvedeny v jiných bodech tohoto stanoviska.

12) Požadavek:

Požadujeme vyhodnocení negativních vlivů hluku a znečištění ovzduší v průběhu výstavby s návrhem eliminace hlukového zatížení, znečištění ovzduší a dopravní zátěže v oblasti MČ Praha-Satalice.

Reakce: „*HS a RS v příl. B.2 a B.3 dokumentace zahrnují posouzení vlivů v období výstavby včetně návrhu příslušných opatření – viz kap. D.IV. dokumentace.*“

Závěr: Výpočet ukázal, že v případě uvažování protihlukových stěn a valů pro zahlobenou i tunelovou variantu nedochází v žádném posuzovaném stavu ve výpočtových bodech vlivem provozu dopravy na D0 520 a komunikacích, které jsou součástí záměru, k překročení hlukových limitů ve dne ani v noci. Jak je opakovaně uvedeno jinde v tomto vyjádření MČPSAT, **požadujeme doplnění protihlukových valů po celé délce Záměru na straně přiléhající k zástavbě Satalic. Zároveň požadujeme výměnu povrchu a realizaci PHS na Vysočanské radiále před započítáním stavby záměru.**

13) Požadavek:

Požadujeme zpracování studie koncepce budoucího osvětlení MÚK Satalice a přilehlého úseku D0 520 s cílem co největší minimalizace nepříznivých dopadů osvětlení krajiny v blízkém okolí Satalic.

Reakce: „*Koncepce osvětlení je rozpracována v TES, posouzení vlivů je uvedeno v kap. D.I.3, návrh opatření v kap. D.IV..*“

Závěr: Součástí Záměru je nové veřejné osvětlení ve správě ŘSD. Osvětlena má být celá trasa včetně MÚK Satalice, má být řešeno v navazující projektové přípravě (výška sloupů osvětlení 14 m dle předpisů ŘSD). Z důvodu eliminace světleného smogu požadujeme omezení nebo zrušení veřejného osvětlení stavby D0 v nejbližší oblasti Satalic. Pokud to nebude objektivně možné, **požadujeme realizovat osvětlení pouze v nezbytně nutné míře, jak je uvedeno na str. 270-275 Dokumentace. Požadujeme splnění požadavků normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení (zejména snížení náhradní teploty chromatičnosti na hodnotu 3000 K).** Požadujeme poskytnutí dokumentu, na jehož základě je osvětlení ze strany správce komunikace považováno za nutné, poskytnutí výpočtu intenzity osvětlení, zprávy o stanovení minimální nutné výšky sloupů osvětlení (podobně jako bylo ze strany oznamovatele (investora) přislíbeno ve Společném prohlášení zástupců Říččan, Kuří, Kolovrat, Lipan a ŘSD ze dne 14.7.2007 pro stavbu D0 511. Domníváme se, že osvětlení ve volné nezastavěné krajině mimo MÚK a mosty není nutné – viz § 25 vyhlášky 104/1997. Předpokládaná výhledová intenzita dopravy nepřevyšuje stávající neosvětlené úseky dálnic.

14) Požadavek:

Požadujeme doplnění hydrogeologického posudku, který vyhodnotí vliv stavby na povrchové i podzemní vody zejména v oblasti přírodních památek Satalická bažantnice a Vinořský park a ovlivnění průtokových poměrů v průběhu stavby a v důsledku technického řešení u variant 2 a 3.

Reakce: „Na podkladě doplňkového GTP bylo zpracováno Hydrogeologické posouzení, které je doloženo jako příloha B.10 Dokumentace. Jeho závěry jsou včetně návrhu opatření převzaty do kapitoly D.I.4 a D.IV dokumentace.“

Závěr: Provedené hydrogeologické posouzení nekonstatuje ovlivnění povrchových i podzemních vod v oblasti PP Vinořský park (kap. D.I.4. Dokumentace, zejm. str. 303), PP Satalická bažantnice však není zmíněna (patrně proto, že nebyla exaktně hodnocena, když je umístěna ve větší vzdálenosti od Záměru než PP Vinořský park). Trasa ani jedné varianty dle těchto posouzení navíc není na území Satalic situována pod hladinou podzemních vod (nejblíže je to konstatováno až v oblasti Vinoře). Tento závěr lze podmíněčně akceptovat, avšak s důrazem na skutečné předstihové provedení hydrogeologického monitoringu, tak jak je Dokumentací předepsán.

15) Požadavek:

V příloze B.6 není vliv na krajinu lesoparku Satalice vyhodnocen, ačkoliv trasa D0 520 kolem lesoparku prochází v těsné blízkosti, ve vzdálenosti menší než 100 m a nejsou navržena opatření k ochraně této městské investice. Požadujeme snížit niveletu úseku km 58,8 až 59,2 pod úroveň stávajícího terénu a skrýt dálniční stavbu v zářezu nejméně na hloubku pohybujících se vozidel, aby nebyla ohrožena krajinná vizualita okraje lesoparku, plynule přecházející do okraje přírodní památky Bažantnice v Satalicích.

Reakce: „Vlivy záměru na lesopark jsou posouzeny v příl. B.11 Posouzení vlivů na krajinný ráz a v kap. D.I.8 dokumentace. V TES je snížení nivelety v dotčeném úseku trasy zpracováno.“

Závěr: Snížení nivelety je v TES zpracováno. Ostatní související hodnocení a vyplývající požadavky jsou uvedeny v jiných bodech tohoto stanoviska.

16) Požadavek:

Pro vyhodnocení splnění hygienických limitů hluku v chráněných vnitřních a venkovních prostorách staveb v okolí místních komunikací v Satalicích nesouhlasíme s aplikací korekce pro starou hlukovou zátěž.

Reakce: „Hluková studie je zpracována dle aktuálně platných metodik a legislativních ustanovení.“

Závěr: Zpracováno, v mezidobí došlo ke změně legislativy.

17) Požadavek:

Požadujeme zpracovat vizualizaci části trasy D0 520 na území k. ú. Satalice alespoň v pěti relevantních pohledech, ve směru od městské části na trasu, ale i z pohledu od Horních Počernic směrem k Satalicím.

Reakce: „Vizualizace záměru jsou přílohou B.14 Dokumentace.“

Závěr: Zpracováno částečně, pohledů je zpracováno málo, absentuje pohled od Horních Počernic směrem k Satalicím. **Proto žádáme do Dokumentace (bude-li se přepracovávat), a do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení) zpracovat vizualizaci Záměru i pro další pohledy na Záměr ve vztahu k městské části Praha – Satalice. Toto žádáme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska.**

Část B:

Další požadavky MČPSAT k dokumentaci Záměru

Ve druhé části stanoviska MČPSAT k předložené Dokumentaci Záměru rekapitulujeme požadavky z první části našeho stanoviska, a dále publikujeme další připomínky a požadavky ke zohlednění a zapracování, které vznikají především vývojem projektového řešení Záměru mezi Oznámením (2020) a Dokumentací (2023), tj. vlivem posuzování zahluobené a tunelové varianty v Dokumentaci, když v Oznámení byly posuzovány varianty 1,2 a 3 (na území Satalic však invariantní), a vlivem existence tzv. Kombinované varianty dle KUAS, která sice není v Dokumentaci posuzována, ale která byla oznamovatelem zadána ke zpracování a dotčeným obcím a městským částem v 08/2023 předložena jako inspirace pro tuto reakci na Dokumentaci Záměru.

- 1) **Prodloužení tunelu Vinoř:** MČ Praha-Satalice ve shodě s okolními obcemi a městskými částmi preferuje variantu, která bude mít co nejmenší vliv na životní prostředí a obyvatele Satalic a blízkého okolí, zajistí přímou prostupnost v krajině (cyklo a pěší propojení) a bude esteticky co nejméně nápadná. Tomuto logickému požadavku je blíže varianta tunelová. Cit. „Z předloženého hodnocení vychází VARIANTA TUNELOVÁ svým charakterem v některých (zejména dlouhodobých) aspektech jako příznivější řešení (obyvatelstvo, akustická situace, znečištění ovzduší, prostupnost a fragmentace krajiny, zábory půd a biotopů, menší rozsah nově zpevněných ploch).¹⁰“

Pro maximální ochranu zástavby a obyvatel Satalic požadujeme, aby oznamovatel provedl studijní ověření prodloužení tunelu Vinoř až do km 59,213 (po nadjezd ul. K Cihelně, v oblasti MÚK Satalice). Prověření by bylo zpracováno jak po stránce stavebně-technické, tak zejména po stránce vlivu na hlukovou a emisní situaci Satalic. Pokud by toto prověření konstatovalo, že takové tunelové řešení má příznivější vliv na Satalice (zejména příznivější vliv na hlukovou a exhalaci zátěž), přestože portál tunelu s koncentrací hluku i exhalací bude blíž zástavbě Satalic, pak požadujeme realizovat toto

¹⁰ Dokumentace, část E, kap. Celkové hodnocení, str. 454.

prodloužení tunelu, přestože Dokumentace navrhuje v této variantě délku tunelů optimalizovat (tedy fakticky zkrátit). Tento požadavek žádáme uvést jako podmínku do závazného stanoviska z procesu EIA pro realizaci v dalším stupni projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení).

- 2) **Úprava nivelety zahloubené varianty:** Požadujeme upravit výškové řešení zahloubené varianty od cca km 57,8 tak, aby bylo obdobné, jako u tunelové varianty. Tj. tj. s lomem nivelety v km 59,6 a nikoliv v km 59,3, a s zahloubením trasy vůči terénu minimálně 10 m, ideálně však tak, jako je provedena tunelová varianta. Pokud to není z technického hlediska možné, žádáme o podrobné zdůvodnění.
- 3) **Problematika tzv. Zelených pásů:** Jelikož není v Dokumentaci (v prostoru MČ Praha-Satalice) řešena, žádáme zapracovat do Dokumentace, případně uvést jako podmínku závěrečného stanoviska s povinností zapracovat toto do projektové dokumentace stavby pro navazující řízení. Vhodné ozelenění prostoru kolem MÚK Satalice a hlavní trasy Záměru ve směru na VINOŘ je řešeno v KUAS (přílohy 520_09b a 520_12). Jak je zmíněno v části A, MČPSAT navrhuje realizovat tzv. Zelené pásy, podobně jako u staveb D0 511 a Přeložky I/12, jejichž součástí by bylo osázení svahů těles protihlukových valů trvalou hustou vegetací, ozelenění oblasti od komunikace ul. K Cihelně směrem k MÚK Satalice (tak jak je vizualizováno v příloze B.14), dále ozelenění přilehlého volného prostoru mezi lesoparkem Satalice a stavbou D0 520 a to od ul. K Cihelně směrem proti staničení až k nadjezdu sil. III/0103 (ul. K Radonicům).

Cílem požadavku na realizaci tzv. Zelených pásů je vytvořit souvislý pás zeleně, který má funkci odclonit Záměr od obytné zástavby Satalic a díky tomu snížit očekávané negativní vlivy stavby i provozu Záměru, zejména znečišťující emise, jako prach či hluk z dopravy. Již nyní je MČPSAT výrazně negativně zasažena těmito emisemi. Zelené pásy tak mohou částečně tyto vlivy zmírnit. Lze předpokládat, že vlivem provozu Záměru dojde ke zvýšení těchto emisí a bez potřebných kompenzačních opatření mohou být vlivy na bytovou zástavbu nadlimitní a pro život nepřijatelné. Dle našeho názoru by realizace dopravních staveb měla probíhat s výrazným ohledem na již existující zástavbu a kvalitu života obyvatel, kteří v této zástavbě bydlí. Měla by tedy být realizována veškerá možná opatření, která zajistí, že stavba bude mít co nejmenší vliv na život a zdraví místních obyvatel. Proto jako kompenzaci tohoto nárůstu požadujeme ozelenění svahů tělesa i přiléhajícího prostoru mezi lesoparkem Satalice umístěného podél ulice K Radonicům až k nadjezdu sil III/0103 přes D0 520.

Jak již bylo uvedeno, žádáme do Dokumentace a do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení) zohlednit realizaci Zelených pásů v prostoru mezi Záměrem a zástavbou Satalic. Toto žádáme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska.

Dílčí závěr kapitoly D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima konstatuje, že „*provozem záměru ... nejvyšší nárůsty znečišťujících látek lze očekávat v úseku MUK VINOŘ – MUK Satalice, ...*“ Proto trváme na maximálním možném kompenzačním opatření v podobě nejvyššího možného ozelenění Záměru na straně přiléhající k Satalicím, a to pomocí např. Zelených pásů (viz výše), podobných, jako budou realizovány na stavbě D0 511 a silnici I/12 (např.

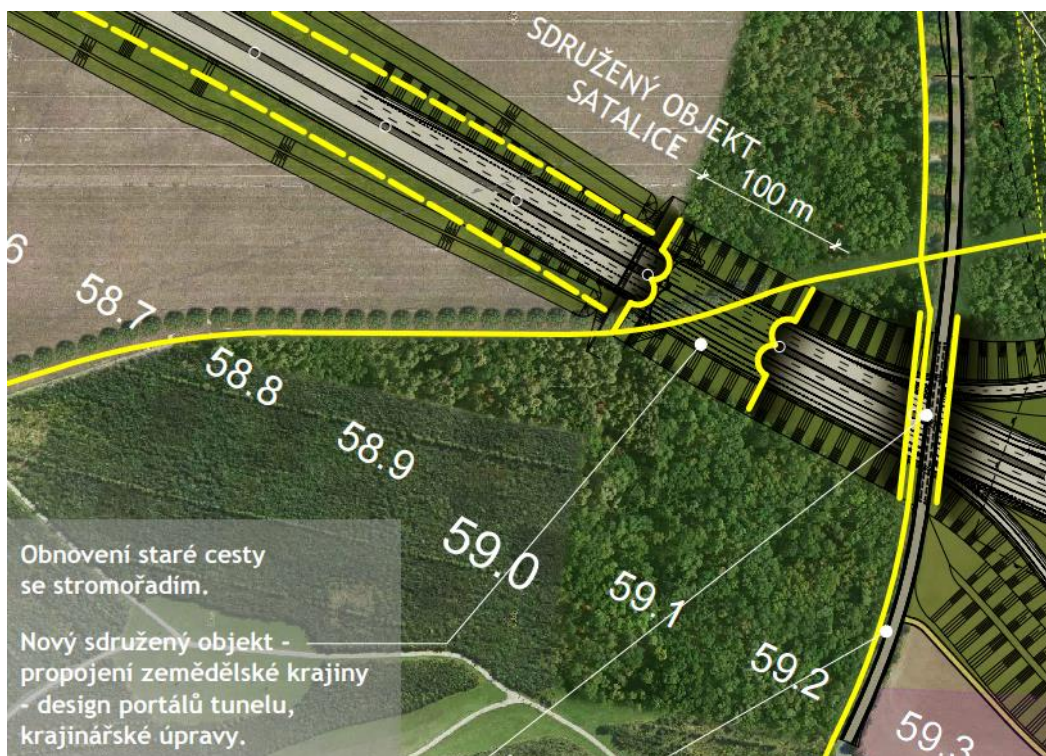
mezi D0 a lesoparkem u ul. K Radonicům, ve variantě tunelové navíc poblíž jižního portálu tunelu Vinoř, mezi D0 a lesoparkem v místě dočasné deponie P15 nebo P18 u ul. K Cihelně, a též okolo MÚK Satalice).

- 4) **Vliv stavby č. 0211 Lipnická–Ocelkova:** Do modelu výhledového dopravního zatížení požadujeme ve všech relevantních zátěžových stavech doplnit vliv stavby č. 0211 Lipnická–Ocelkova, jejíž realizace vzhledem ke stádiu přípravy předběhne realizaci Záměru. Naopak požadujeme ve všech relevantních zátěžových stavech posoudit vliv pravděpodobně do té doby nerealizované stavby č. 7552 Mladoboleslavská–Budovatelská.
- 5) **Vliv na krajinný ráz:** Stavba bude mít vliv na krajinný ráz. Jak je již uvedeno v bodě 1., části B, v krajině esteticky nejméně výrazná je tunelová varianta Záměru, po zprovoznění Záměru s nejmenším vlivem na životní prostředí. Pakliže by prověření prodloužení tunelu až do oblasti MÚK Satalice (viz bod 1 části B) konstatovalo, že tunelové řešení má příznivější vliv na oblast Satalice, pak rovněž i z důvodu příznivějšího vlivu na krajinný ráz požadujeme realizovat prodloužení tunelu Vinoř k MÚK Satalice. V případě, že by tunel Vinoř nebyl prodloužen do km 59,213, pak pro snížení vlivu záměru na krajinný ráz doporučujeme realizaci snížení nivelety u zahloubené varianty na úroveň tunelové varianty, jak je uvedeno v bodě 2., části B. V případě obou variant zahloubené i tunelové požadujeme pro zmírnění vlivu na krajinný ráz ozelenění přilehlého úseku dálnice a MUK Satalice tak, aby nově vysázené ozelenění splynulo s již realizovaným lesoparkem Satalice. V případě realizace zahloubené varianty požadujeme realizaci sdruženého objektu v km 59,000, jak je uvedeno níže v bodě 11 části B., pokud možno v co nejširší verzi.
- 6) **Osvětlení komunikace:** Požadujeme omezení nebo zrušení veřejného osvětlení stavby D0 v oblasti Satalic za účelem snížení světelného smogu pro okolí. Pokud to nebude objektivně možné, požadujeme realizovat osvětlení pouze v nezbytně nutné míře, kde je výslovně vyžadováno normou nebo předpisem. Požadujeme splnění požadavků normy ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení (zejména snížení náhradní teploty chromatičnosti na hodnotu 3000 K). Požadujeme poskytnutí dokumentu, na jehož základě je osvětlení ze strany správce komunikace považováno za nutné, poskytnutí výpočtu intenzity osvětlení, zprávy o stanovení minimální nutné výšky sloupů osvětlení (podobně jako bylo ze strany oznamovatele (investora) přislíbeno ve Společném prohlášení zástupců Říččan, Kuří, Kolovrat, Lipan a ŘSD ze dne 14.7.2007 pro stavbu D0 511. Domníváme se, že osvětlení ve volné nezastavěné krajině mimo MÚK a mosty není nutné – viz §25 vyhlášky 104/1997. Předpokládaná výhledová intenzita dopravy nepřevyšuje stávající neosvětlené úseky dálnic.
- 7) **Analýza objízdných tras:** Požadujeme provést analýzu, jaké budou objízdné trasy v případě dopravního kolapsu, např. dopravní nehody, a podle výsledku zpracovat opatření pro úseky komunikací nižších tříd, které budou náhradní trasou dotčeny. Domníváme se, že může dojít k častému uzavření tunelů na stavbě D0 520 vlivem údržby nebo nehody (podobně jako tomu je u stavem jižního segmentu D0 – stavby 513 a 514), a doprava se přesune na Vysočanskou radiálu a Kbelskou. V té souvislosti požadujeme realizovat ve spolupráci s hl. m. Prahou podobná protihluková opatření (protihlukový

val, protihluková stěna) i podél Vysočanské radiály v úseku, který je již ve správě TSK hl m. Prahy, tj. od přemostění železniční trati 070/071 až po ČSPH RobinOil. Rovněž se domníváme, že v případě uzavření tunelů na stavbě D0 520 dojde k dalšímu přesunu vozidel do ulice K Cihelně a dále do ulic Budovatelská a Trabantská, k zatížení již dnes často kapacitně nedostatečné křižovatky Budovatelská x Trabantská x Za Školkou. Zcela aktuálním příkladem objízdné trasy od Horních Počernic, Bystré ulice, směrem do Satalic do ulice K Cihelně, jsou dopravní kolapsy v km 10 až 0, v oblasti MÚK Radonice, dálnice D10, v rámci kterých dokáží vozidla zcela zahltit uvedené satalické ulice včetně centrální satalické okružní křižovatky. V těchto chvílích se stává oblast Satalic zcela neprůjezdnou. Mimo jiné i z tohoto důvodu MČPSAT upozorňuje, že ačkoli je v ul. K Cihelně překročen hygienický limit hluku v nočních hodinách, Záměr neuvažuje o výměně povrchu vozovek v již nyní značně frekventovaných ulicích K Cihelně, Trabantská a Budovatelská (k železničnímu přejezdu) za tiché povrchy (tichý asfalt), a požaduje toto doplnit mezi kompenzační opatření. Viz výše požadavek č. 8 v části A.

- 8) **Doplnění vyjádření mysliveckého sdružení:** Žádáme zpracovatele Dokumentace, oznamovatele, nebo zpracovatele posudku, aby si vyžádal a případně zohlednil také vyjádření Mysliveckého sdružení Satalice – Vinoř z.s.¹¹
- 9) **Zákaz vjezdu vozidel nad 12 t na VR:** Požadujeme po dokončení Záměru realizovat trvalé dopravně inženýrské opatření (stanovení místní úpravy provozu), spočívající v zákazu vjezdu vozidel nad 12 t na Vysočanskou radiálu (mimo vozidel prokazatelného zásobování). Smyslem tohoto opatření je zajistit, aby po Vysočanské radiále nejezdila také tranzitující skupina nákladních vozidel, kdy jízdou mimo D0 520 může dojít k pravděpodobné úspoře na mýtu i k mírnému zkrácení jízdní doby.
- 10) **Realizace sdruženého objektu:** Pokud nebude realizováno prodloužení tunelu Vinoř až do oblasti nadjezdu ul. K Cihelně v km 59,213 (viz bod 1 části B tohoto stanoviska), pak požadujeme realizaci sdruženého objektu pro převedení biokoridoru, přejezdu zemědělské techniky, a převedení páteřní cyklotrasy A50 v km 59,0. Objekt může zachovat také honitbu v prostoru Satalice – Vinoř – Radonice, bude snižovat hlukovou zátěž pro východní oblast Satalic, sníží také světelné znečištění a umožní uložení přebytečné zeminy. Toto řešení objektu v km 59,0 je také uvedeno v KUAS, jak je znázorněno na obrázku níže.

¹¹ <https://www.praha-vinor.cz/zivot-ve-vinori/spolky/mylivecke-sdruzeni-satalice-vinor/>



Realizace sdruženého objektu Satalice šířky 100 m (KUAS, příloha A lokalita 6)

- 11) **Realizace akustických obkladů:** V případě realizace tunelové varianty požadujeme, aby na portálech tunelu Vinoř byly navrženy a realizovány akustické obklady k omezení negativních vlivů odrazů hluku. Resp. při výstavbě byly realizovány příslušná technická opatření dle zkušeností z projektu TA ČR „Tiché tunely“ (č. TH04030223).
- 12) **Požadavek na mostní závěry:** Mostní závěry na objektech v MÚK Satalice požadujeme vybavit tzv. tichými závěry, jak je doporučeno v kap. 13 Závěr přílohy B.2 Hluková studie (str. 257).
- 13) **Omezení pracovních činností v nočních hodinách:** Přestože přesné počty nákladních vozidel a mechanizace užívané pro výstavbu, a přesné odvozové a manipulační trasy vč. zařízení stavenišť budou stanoveny až v navazující projektové přípravě stavby, žádáme o uvedení podmínky závěrečného stanoviska z procesu EIA, že pracovní činnosti v noční době (21-7 hod.) budou utlumeny.
- 14) **Realizace MÚK Vinoř:** Nesouhlasíme se záměrem KUAS, který uvažuje o nerealizaci MÚK Vinoř. Ačkoliv se tato MÚK nenachází na území MČPSAT, domníváme se, že kdyby realizována nebyla, dojde k vyššímu zatížení ze související dopravy v intravilánu Satalic. Již v současné době je ul. Budovatelská, procházející středem Satalic, využívána jako přivaděč na Vysočanskou radiálu pro oblast Vnoře a Přezletic a v době kongescí na ul. Kbelská a Mladoboleslavská také pro oblast Kbel a Letňan. Obáváme se, že pro jízdy z nebo na D0 bude užíвана MÚK Satalice také pro obyvatele jižní části Vnoře a také Kbel. Zejména negativní dopad to může mít v případě, kdy nebude realizována stavba

č. 7552 Mladoboleslavská – Budovatelská (městská investice) a veškerá doprava bude projíždět intravilánem Satalic, křižovatkou Budovatelská x Trabantská x Za školou, která je dnes za hranicí kapacity (nedodržená ÚKDp) a ani výhledové přebudování na okružní křižovátku nemusí dostatečnou kapacitu křižovátky zajistit, nehledě na další negativní vlivy zvýšeného provozu na obyvatele okolo zmíněných komunikací.

Část C: Závěr

Pro městskou část Praha-Satalice neexistuje výraznější dopravní záměr, než je stavba SOKP D0 520. Podle prognózy dopravy ve výhledových letech bude kolem Satalice jezdit přes 80 tis. vozidel denně na D0, a přes 50 tis. vozidel denně na Vysočanské radiále. Obě stavby jsou, resp. budou situovány velmi blízko zástavby městské části. Již dnes se potýkáme s mnoha dopravními problémy, jejichž řešení je omezenými možnostmi městské části obtížné až nemožné (kompetence, rozpočet). Dopravní problémy však městskou část ovlivňují setrvale a čím dál více (kongesce vč. zpoždění veřejné hromadné dopravy, vliv na zdraví, snížený faktor pohody a životního komfortu, bezpečnost dětí na přechodech). Různí investoři v území (soukromí developři, ale státní nebo městský veřejný investor) přicházejí s žádostmi o stanovisko, ale málokdy je však relevantně posouzen skutečný budoucí kumulativní vliv těchto investic. Jednotlivé záměry tak počítají s jinými záměry, není však jistota jejich realizace v predikované časové posloupnosti. To vše jenom posiluje obavy městské části a jejích obyvatel o skutečný vliv posuzovaného Záměru na životní prostředí. Tedy nejde jen o vlivy popsané v Dokumentaci, které Záměr nyní modelově a izolovaně předpokládá, ale vlivy skutečné, které budou obyvatelé Satalic vnímat za několik let, po realizaci Záměru. Touto skutečnou obavou odůvodňujeme naše požadavky, které jsou uvedeny v částech A a B tohoto stanoviska a rekapitulovány ještě jednou níže.

Dlouhodobě upozorňujeme na to, že připravovaný Záměr D0 (vč. D0 520) nemůže zároveň přebrat obě očekávané dopravní funkce, a to funkci vnějšího městského okruhu (pro tangenciální dopravní vztahy vůči Praze, a distribuci zdrojové a cílové vnější dopravy) a transevropské tranzitní sítě. Druhou funkci nemůže splňovat z toho důvodu, že je v rozporu s podmínkami sítě TEN-T, které vylučují trasování zastavěným územím metropole a vylučují průchod lokalitami označenými jako přírodní památky nebo chráněná území.

Pro městskou část Praha-Satalice, která leží v těsné blízkosti MÚK Satalice, kde se střetávají úseky D0 520, D0 510, D10 a Vysočanské radiály, bude dokončení Silničního okruhu kolem Prahy znamenat nebezpečí navýšení trvalého zdroje hluku a emisí, jejichž limity jsou již nyní v určitých časech a místech překračovány. Silniční okruh kolem Prahy bude jediným kompletním propojením 9 dálnic na území České republiky s očekávaným průjezdem cca 110 000 vozidel denně (v blízké MÚK Satalice až 170 tis. voz/den). Opakovaně apelujeme na řešení této transevropské tranzitní sítě po komunikacích více vzdálených od městských aglomerací, jakými jsou tzv. aglomerační okruhy.

Ztotožňujeme se s konstatováním, uvedeným v příloze B.6 „Biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.“ (str. 143): „Mezi nejzákladnější vlivy v území patří velmi hustá zástavba (urbanizace), a to jak obytná, tak průmyslová a komerční. S tím souvisí i hustá

dopravní síť, která prostor mezi zastavěnými plochami dělí na mozaiku více či méně izolovaných plošek, navíc většinou intenzivně využívaných zemědělsky, a tedy i dále biologicky destabilizovaných a druhově chudých. Jejich izolovanost závisí především na intenzitě provozu, ale nedosahují „síly“ bariérového efektu, který přinese výstavba dálnice D0 - 520. Proto je nutné věnovat zmírnění dopadů nové komunikace mimořádnou pozornost. V obou variantách je navrženo několik dobře dimenzovaných mostů, které propojuje prostory na obou stranách dálnice. Varianta tunelová pak jde ještě mnohem dál, protože v případě její realizace se z celkových přibližně 13 kilometrů dálnice „zmizí“ téměř 5 km pod zem (tedy více než 30 % délky!). To v mnohem větší míře zachová alespoň dosud fungující ekosystémy v krajině, ochrání je před hlukem a světelným znečištěním a zachová rozsáhlá území pro volný pohyb živočichů v krajině. Tunelová varianta rovněž významně sníží intenzitu negativních vlivů na krajinný ráz.“

Pro zdůraznění rekapitulujeme zásadní požadavky a postoje MČPSAT k Záměru, které požadujeme uvést jako podmínku závěrečného stanoviska s povinností zapracovat do dalšího stupně projektové dokumentace pro navazující řízení (pravděpodobně DUSP pro společné povolení):

- U obou variant je naprosto zásadní zohlednění a realizace našich požadavků na kompenzační opatření ve formě **realizace protihlukových a zemních valů v kombinaci se zelenými pásy** zejména z důvodu obavy o dosažení a překračování hlukových a imisních limitů, a z důvodu snížení negativního vlivu na krajinný ráz a na faktor pohody obyvatel Satalic. Zásadní je také realizace některých opatření ještě před započítáním výstavby Záměru (pojednáno v části A – body 1, 4, 6, 8, 11 a 12; a v části B – body 3, 4, 6, 7, 12, 13 a 14).
- U varianty Zahloubené požadujeme **upravit niveletu hlavní trasy** dle technických možností do podobné podoby, jako je řešena u varianty Tunelové, tj. od cca km 57,5 podélný sklon 1,1 %, lomy nivelety v km 59,1 a 59,6; vč. řešení MUK Satalice (pojednáno v části A – bod 1; a v části B – bod 2).
- U varianty Tunelové požadujeme **studijní ověření prodloužení tunelu Vinoř** až do km 59,213 (po nadjezd ul. K Cihelně, v oblasti MÚK Satalice). Kromě stavebně-technického řešení by tato studie řešila vliv na hlukovou a rozptylovou situaci Satalic a vliv na podzemní vody v okolí. Pokud by toto prověření konstatovalo, že takové prodloužení tunelu Vinoř má převažující příznivější vliv na Satalice a jejich obyvatele (přestože jižní portál tunelu Vinoř by byl situován blíže zástavbě Satalic), pak požadujeme toto prodloužení tunelu Vinoř do Záměru realizovat (pojednáno v části B – bod 1).
- U obou variant požadujeme **řešit vedení cyklistických komunikací a cyklotras** podobně, jako je řeší KUAS (Krajinářsko-urbanistická a architektonická studie, JK Architekti s.r.o., 01/2023) se zohledněním cyklogenerelu hl. m. Prahy (pojednáno v části A – body 2 a 3; a v části B – bod 11).
- U obou variant požadujeme do **Dopravní prognózy** zohlednit, jak by se ve všech zátěžových stavech projevila nerealizace stavby č. 7552 Mladoboleslavská –

Budovatelská před nebo současně s realizací Záměru, což je pravděpodobné (pojednáno v části A – bod 7; a v části B – bod 5), a jaké budou objízdné trasy v případě dopravní anomálie (nehoda, rekonstrukce, údržba tunelů na D0 520) a na nich řešit další kompenzační patření (pojednáno v části B – body 8 a 10).

- U obou variant **nesouhlasíme s vypuštěním MÚK Vinoř** ze Záměru (pojednáno v části B – bod 15).

Děkujeme za zohlednění a pečlivé vypořádání našeho vyjádření k Dokumentaci Záměru.

S pozdravem

Mgr. Milada Voborská
starostka
Městská část Praha Satalice