



POSUDEK

**podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů
na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů**

(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

**Pražský okruh, stavba 510
„Satalice – Běchovice“**

Liberec 2013

POSUDEK PODLE § 9, ROZSAHU PŘÍLOHY Č. 5 ZÁKONA Č. 100/2001 SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH SOUVISEJÍCÍCH ZÁKONŮ

Záměr

Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“

Oznamovatel

**Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 00 Praha 4**

Příslušný úřad

**Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
Praha 10, 100 10**

Zpracovatel dokumentace podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

**Ing. Libor Ládyš
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8.6.1993, prodloužení autorizace č.j. 3032/ENV/11 ze dne 4.2.2011.
Ekola group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10**

Zpracovatel posudku podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb.

**Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc.
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení MŽP č.j. 7248/1155/OPV/93, prodloužení autorizace č.j. 92389/ENV/11
EVERNIA s.r.o.
Tř. 1. máje 97
460 01 Liberec 1**

Prohlášení zpracovatele posudku

Prohlašuji, že jsem se já ani spolupracovníci nepodíleli na zpracování oznámení a dokumentace záměru "Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice".

Spolupracovníci zpracovatele posudku

**Ing. Lenka Semerádová
Ing. Lenka Pomališová
Ing. Helena Belková
Ing. Michaela Vrdlovcová**

OBSAH

ÚVOD	7
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	11
I.1 Název záměru.....	11
I.2 Kapacita (rozsah) záměru.....	11
I.3 Umístění záměru.....	11
I.4 Obchodní firma oznamovatele.....	11
I.5 IČ oznamovatele.....	11
I.6 Sídlo (bydliště) oznamovatele	11
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	13
II.1 Úplnost dokumentace.....	13
II.2 Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení..	18
II.3 Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	38
II.4 Hodnocení významných vlivů záměru na živ. prostředí přesahující st. hranice.....	39
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	41
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH Vlivů NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	43
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI	45
V.1 Vyjádření k dokumentaci	45
V.2 Souhrnný komentář k vyjádřením.....	64
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA Vlivů NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	66
VI.1 Posouzení koncepce záměru z hlediska vlivů na životní prostředí	66
VI.2 Akceptovatelnost vlivu na jednotlivé složky životního prostředí	67
VII. NÁVRH STANOVISKA	70
I. Identifikační údaje.....	70
II. Průběh posuzování.....	71
III. Hodnocení záměru	74
III.1 Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti.....	74
III.2 Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí.....	76
III.3 Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí	77
III.4 Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí.....	77
III.5 Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) a k posudku	77
III.6 Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru	78

ZÁVĚR	88
PODKLADOVÉ MATERIÁLY	89
Základní podkladové materiály	89
Vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti	89
PŘÍLOHY	92
Doručená vyjádření územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti k dokumentaci záměru	92

POUŽITÉ ZKRATKY

Tabulka 1: Použité zkratky

BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
CO	Oxid uhelnatý
DUN	Dešťová usazovací nádrž
DŮR	Dokumentace pro územní řízení
EIA	Environmental Impact Assessment (posuzování vlivů na životní prostředí)
EVL	Evropsky významná lokalita
CHOPAV	Chráněné území přirozené akumulace vod
k. ú.	Katastrální území
LA	Hladina akustického tlaku A
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MČ	Městská část
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MO	Městský okruh
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
N	Odpady kategorie nebezpečné
NL	Nerozpuštěné látky
NO	Oxid dusnatý
NO _x	Oxidy dusíku
NO ₂	Oxid dusičitý
NRBC	Nadregionální biocentrum
NSS	Nejvyšší správní soud
O	Odpady kategorie ostatní
OS	Občanské sdružení
PAS	Počáteční akustická situace
PAU	Polycyklické aromatické uhlovodíky
PCB	Polychlorované bifenylly
PHC	Protihluková clona
PHO	Pásmo hygienické ochrany
PHS	Protihlukové stěny
PM _{2,5}	Suspendované částice frakce PM _{2,5}
PM ₁₀	Suspendované částice frakce PM ₁₀
PO	Pražský okruh
POV	Plán organizace výstavby
PP	Přírodní památka
PřP	Přírodní park
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RBK	Regionální biokoridor
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	Sbírka
SO ₂	Oxid siřičitý
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy – Pražský okruh
STL	Střednětlaký
TNA	Těžké nákladní automobily
TOL	Těžké organické látky
TSK	Technická správa komunikací
TUV	Teplá užitková voda
ÚP	Územní plán
ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru
ÚRM	Útvar rozvoje hl. m. Prahy

ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VRT	Vysokorychlostní trať
VÚC	Velký územní celek
VÚV	Výzkumný ústav vodohospodářský
ZOV	Zásady organizace výstavby
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽP	Životní prostředí

ÚVOD

Předkládaný posudek je posudkem podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění k záměru „Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice“. Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Jedná se o úpravu cca 4 km dlouhého, již dlouhodobě provozovaného úseku Pražského okruhu, který je situován ve východní části Prahy a má značný dopravní význam.

I přesto, že se ve srovnání s jinými dopravními stavbami v Praze, jedná o záměr malého rozsahu (stavba již stojí, jedná se pouze o zkapacitnění ve stávajícím tělese), doprovází tento záměr řada diskusí a rozdílných stanovisek. Dokumentace EIA byla již jednou v roce 2010 vrácena k doplnění a předmětem současného procesu je nová aktualizovaná verze zpracovaná v roce 2013 firmou Ekola group, spol. s r.o. Vzhledem k tomu, že i k této verzi existuje řada rozporuplných vyjádření, považují za nutné již na začátku posudku upozornit na některé základní skutečnosti.

Především je třeba si jasně vymežit předmět záměru deklarovaný oznamovatelem. Předmětem záměru je zkapacitnění a rekonstrukce stávajícího provozovaného úseku Pražského okruhu, stavby 510 Satalice-Běchovice. Záměr zahrnuje 4 základní skupiny činností:

- a) rozšíření komunikace – zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Rozšíření je realizováno na úkor středního dopravního pásu a okrajů komunikace o cca 0,75-1,75 m.
- b) realizace protihlukových opatření – výstavba protihlukových clon a výměna stávajícího povrchu vozovky za tzv. tichý asfalt
- c) rekonstrukce odvodňovacích systémů – revitalizace dešťových kanalizací, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace
- d) dílčí technická opatření – výstavba nových křižovatkových větví v rámci stávající MÚK Olomoucká, rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, výstavba opěrných zdí, realizace dopravního značení, lávka pro pěší přes silniční okruh., aj.

Již z uvedeného přehledu činností je zřejmé, že se jedná o stavbu, která je zaměřena na zlepšení dopravní situace a na zvýšení ochrany obyvatel v okolí stavby. To, co posuzování záměru komplikuje, je nevyjasněná situace kolem celkového dopravního řešení v Praze, především z hlediska vedení zbylých, dosud nedostavěných částí Pražského okruhu. Vlastní hodnocená stavba PO 510 je v provozu již od roku 1993, ale v přípravě navazujících částí (na severu stavba PO 520 Satalice-Březiněves, na jihu PO 511 Běchovice-D1) je řada rozporů a uvedené stavby nemají ještě platná územní rozhodnutí. Diskutovány jsou i jiné trasy vedené PO.

Rovněž nevyjasněná je i otázka konečného počtu mimoúrovňových křižovatek na PO 510. V současné době jsou v hodnoceném úseku 4 MÚK (MÚK Satalice, MÚK Chlumecká, MÚK Olomoucká, MÚK Českobrodská). Platný Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy počítá se 6 MÚK (navíc MÚK Vinice a MÚK Štěrboholská). V přípravě dalších dokumentů se diskutuje i způsob napojení okolních městských částí, možnosti zrušení MÚK Chlumecká a MÚK Českobrodská. V konečném důsledku se tak můžeme setkat s návrhy se třemi, čtyřmi, pěti i šesti křižovatkami. Rozhodování o celkovém dopravním řešení není a ani vůbec nemůže být náplní hodnoceného záměru. V dokumentaci je i několikrát výslovně zdůrazněno, že součástí záměru není výstavba nových křižovatek, ani bourání stávajících. Přesto nemůže předkládaný záměr tuto nevyjasněnou koncepční situaci

ignorovat. Je to především z toho důvodu, že součástí záměru je realizace protihlukových opatření, která musí být dimenzována na očekávanou dopravní zátěž. A ta bude závislá na konečném zvoleném dopravním řešení.

Autoři dokumentace přistoupili k tomuto problému velmi zodpovědně a zpracovali celkem 17 modelových stavů v závislosti na počtu realizovaných MÚK, ve kterých byly vyhodnoceny intenzity dopravy nejen na hodnoceném úseku, ale i na navazující síti, jako podklad pro následné vyhodnocení hlukové zátěže, imisní zátěže a zdravotních rizik pro obyvatelstvo. A zde se dostáváme k základnímu bodu, který je zdrojem řady nedorozumění při hodnocení předložené stavby. Vypočtené modelové stavy nejsou a ani nemohou být určeny pro hodnocení a výběr jednotlivých dopravních řešení. To přísluší pouze procesům územního plánování a zohledněn přitom musí být široký komplex faktorů nejen v okolí PO 510, ale i v rámci celé Prahy.

Skutečným důvodem pro zpracování modelů bylo ověřit, zda kapacita komunikace a navržená opatření na ochranu obyvatel budou dostatečná ve všech základních variantách dopravních řešení, o kterých se dnes uvažuje. Nabízí se otázka, proč se volí tento modelový přístup a nepočká se na schválení konečného řešení. Jsou zde dva závažné důvody. Prvním je nevyhovující dopravní stav na daném úseku již v současnosti. Dopravní kongesce jsou zde denní realitou, s nimi i zvýšená emisní zátěž, nedostatečná je i protihluková ochrana. Je třeba zdůraznit, že k významnému nárůstu intenzit dopravy zde bude docházet průběžně i v dalších letech, a to i bez jakékoliv další výstavby pražského okruhu a jiných komunikací. Tím se bude v případě nerealizace ochranných opatření dále zhoršovat situace místních obyvatel i řidičů. Druhým důvodem je nejistota časového horizontu, kdy ke stanovení konečného řešení dojde. Územní plánování je dlouhodobý kontinuální proces a diskuse o pražském okruhu trvá již desítky let. Zpracovatel posudku si dobu pro konečné vyřešení netroufá odhadnout. Jisté ale je, že při čekání na definitivní řešení by se na dlouhou dobu oddálila realizace ochranných opatření.

Vztah předkládaného záměru k realizaci pražského okruhu, podle současného platného ÚP SÚ, není symetrický. Zkapacitnění a rekonstrukce PO 510 nejsou závislé na výstavbě dalších částí PO. Bude mít svůj význam ve zlepšení dopravní obslužnosti a životního prostředí v okolí i v případě, že by k realizaci staveb PO 511 a 520 nedošlo. Není tedy důvod podmiňovat tento záměr dalšími rozhodnutími o PO. Na druhé straně pro uvedení do provozu navazujících staveb PO je realizace předloženého záměru nutností. Včasná realizace zkapacitnění a rekonstrukce PO 510 je tedy preventivním opatřením pro různé varianty řešení.

Je třeba uvést, že k situaci, kdy se diskuse k předkládanému záměru orientují na hodnocení pražského okruhu a dopravních řešení, která nejsou předmětem záměru, přispívá i způsob zpracování předložené dokumentace. Ta je sice faktograficky velmi obsažná, ale značně nepřehledná, zahlcená číselnými výstupy modelových výpočtů, které pak vypadají jako podstatná část řešení. Přitom se jedná pouze o podkladové údaje pro návrh parametrů ochranných opatření. Rovněž komentáře a porovnávání jednotlivých stavů mezi sebou jsou často zavádějící a přesahují kompetence zpracovatelů dokumentace vyplývající ze zadání záměru.

Předložený záměr je typickým záměrem předkládajícím k hodnocení konkrétní technickou stavbu a je tedy zařazen mezi tzv. projektové EIA. Je snahou zpracovatele posudku se důsledně držet postupu daného zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a hodnotit pouze skutečnosti, které vyplývají

z předloženého záměru. Posudek se nezabývá jevy, které spadají mezi koncepce a územní plánování a které jsou předmětem strategického hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Posudek byl zpracován na základě pověření Ministerstva životního prostředí, jakožto příslušného úřadu ve smyslu § 21 zákona. Zpracovatelem posudku je jako osoba oprávněná podle § 19 zákona RNDr. Petr Anděl, CSc. (osvědčení odborné způsobilosti č.j. 7248/1155/OPV/93, prodloužení autorizace č. j. 92389/ENV/11). Posudek byl zpracován podle osnovy uvedené v příloze č. 5 a návrh stanoviska podle přílohy č. 6 zákona.

Pozn.: v dokumentaci i posudku mohou být použity dva pojmy pro posuzovanou stavbu 510: PO – Pražský okruh a SOKP – Silniční okruh kolem Prahy. Oba pojmy jsou identické.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1 Název záměru

I.2 Kapacita (rozsah) záměru

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

I.4 Obchodní firma oznamovatele

I.5 IČ oznamovatele

I.6 Sídlo (bydliště) oznamovatele

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1 NÁZEV ZÁMĚRU

Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“

I.2 KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Předmětem záměru je zkapacitnění a rekonstrukce stávajícího provozovaného úseku Pražského okruhu, stavby 510 Satalice – Běchovice. Záměr zahrnuje 4 základní skupiny činností:

- a) rozšíření komunikace – zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Rozšíření je realizováno na úkor středního dopravního pásu a okrajů komunikace o cca 0,75 – 1,75 m.
- b) realizace protihlukových opatření – výstavba protihlukových clon a výměna stávajícího povrchu vozovky za tzv. tichý asfalt
- c) rekonstrukce odvodňovacích systémů – revitalizace dešťových kanalizací, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace
- d) dílčí technická opatření – výstavba nových křižovatkových větví v rámci stávající MÚK Olomoucká, rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, výstavba opěrných zdí, realizace dopravního značení, lávka pro pěší přes silniční okruh., aj.

Stávající úsek Pražského okruhu, stavba 510 je cca 4 km dlouhý a zahrnuje 4 MÚK (MÚK Satalice, MÚK Chlumecká, MÚK Olomoucká, MÚK Českobrodská). Platný ÚP SÚ hl. m. Prahy počítá do budoucna s celkem 6 MÚK (navíc MÚK Vinice a MÚK Štěrboholská).

I.3 UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Kraj: Hl. město Praha

Obec: Praha

Katastrální území: Dolní Počernice, Horní Počernice, Běchovice a Černý Most

I.4 OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

zastoupené:

Ing. Petr Kural

ŘSD ČR – Závod Praha

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

tel.: 284 009 191

I.5 IČ OZNAMOVATELE

65 99 33 90

I.6 SÍDLO (BYDLIŠTĚ) OZNAMOVATELE

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1 Úplnost dokumentace

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

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

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

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1 ÚPLNOST DOKUMENTACE

V této části je úplnost dokumentace hodnocena po stránce formální, tj. porovnáním s osnovou uvedenou v příloze č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z dalších formálních hledisek. Posouzení vlastního obsahu dokumentace je zhodnoceno v kap. II.2. Předkládaná dokumentace obsahuje 7 samostatných příloh:

1. Dopravně inženýrské podklady

- Část 1 – Dopravně-inženýrské podklady pro potřeby upřesnění EIA – PO, stavba 510 (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Úsek dopravního inženýrství, listopad 2011)
- Část 2 – Dopravně-inženýrské podklady pro zpracování EIA na stavbu PO 510 Satalice - Běchovice (Útvar rozvoje hl. m. Prahy, listopad 2011)

2. Akustická studie (EKOLA group, spol. s r. o., prosinec 2012)

3. Rozptylová studie (ATEM – Ateliér ekologických modelů, prosinec 2012)

4. Studie hodnocení zdravotních rizik

- Část 1 – Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví (ATEM – Ateliér ekologických modelů, prosinec 2012)
- Část 2 – Hodnocení zdravotních rizik – hluk (EKOLA group, spol. s r. o., prosinec 2012)

5. Biologické hodnocení (EKOLA group, spol. s r. o., listopad 2012)

6. Hydrotechnická studie

- Část 1 – Hydrotechnická studie odtoku dešťových vod ze stavby PO 510 fáze I (Projekt IV s. r. o., červenec 2008)
- Část 2 – Hydrotechnická studie odtoku dešťových vod z mostu přes Počernický rybník z MÚK Českobrodská (Projekt IV s. r. o., červenec 2011)

7. Výkresy

- Výkres č. 1 Celková situace stavby – díl A
- Výkres č. 2 Celková situace stavby – díl B

Srovnání požadované struktury dokumentace podle přílohy č. 4 zákona s předkládanou strukturou dokumentace je uvedeno v následující tabulce. Šedivě jsou podbarveny kapitoly, kde dochází k dílčím odlišnostem (ať již v názvu kapitoly nebo číslování).

Tabulka 2: Srovnání požadované a předkládané struktury dokumentace

Požadovaná struktura dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.		Předkládaná struktura dokumentace "Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice"		úplnost dokumentace
část	název	část	název	ano/ne
			Úvod	---
			Vypořádání připomínek obsažených ve vyjádřeních k dokumentaci	---
A	Údaje o oznamovateli	A	Údaje o oznamovateli	ano
A.1	Obchodní firma	A.1	Oznamovatel	ano
A.2	IČ	A.2	IČ	ano
A.3	Sídlo (bydliště)	A.3	Sídlo (bydliště)	ano
A.4	Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	A.4	Jméno, příjmení, sídlo a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	ano
B	Údaje o záměru	B	Údaje o záměru	ano
B.I	Základní údaje	B.I	Základní údaje	ano

B.I.1	Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	B.I.1	Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	ano
B.I.2	Kapacita (rozsah) záměru	B.I.2	Kapacita (rozsah) záměru	ano
B.I.3	Umístění záměru (kraj, obec, k.ú.)	B.I.3	Umístění záměru (kraj, obec, k.ú.)	ano
B.I.4	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	B.I.4	Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	ano
B.I.5	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr	B.I.5	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlav. důvodů pro jejich výběr	ano
B.I.6	Popis technického a technologického řešení záměru	B.I.6	Popis technického a technologického řešení záměru	ano
B.I.7	Předpokládaný termín zahájení a dokončení záměru	B.I.7	Předpokládaný termín zahájení a dokončení záměru	ano
B.I.8	Výčet dotčených územně samosprávných celků	B.I.8	Výčet dotčených územně samosprávných celků	ano
B.I.9	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů	B.I.9	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů	ano
B.II	Údaje o vstupech	B.II	Údaje o vstupech	ano
B.II.1	Půda	B.II.1	Půda	ano
B.II.2	Voda	B.II.2	Voda	ano
B.II.3	Ostatní surovinové a energetické zdroje	B.II.3	Ostatní surovinové a energetické zdroje	ano
B.II.4	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	B.II.4	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	ano
B.III	Údaje o výstupech	B.III	Údaje o výstupech	ano
B.III.1	Ovzduší	B.III.1	Ovzduší	ano
B.III.2	Odpadní vody	B.III.2	Odpadní vody	ano
B.III.3	Odpady	B.III.3	Odpady	ano
B.III.4	Ostatní (hluk a vibrace, záření, aj.)	B.III.4	Hluk	ano
		B.III.5	Vibrace	ano
		B.III.6	Záření radioaktivní, elektromagnetické	ano
B.III.5	Doplňující údaje	B.III.7	Ostatní	ano
C	Údaje o stavu ŽP v dotčeném území	C	Údaje o stavu ŽP v dotčeném území	ano
C.1	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	C.1	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	ano
C.2	Charakteristika současného stavu ŽP v dotčeném území	C.2	Charakteristika současného stavu ŽP v dotčeném území	ano
C.3	Celkové zhodnocení kvality ŽP v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	C.3	Celkové zhodnocení kvality ŽP v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	ano
D	Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a ŽP	D	Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a ŽP	ano
D.I	Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a ŽP a hodnocení jejich velikosti a významnosti	D.I	Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a ŽP a hodnocení jejich velikosti a významnosti	ano
D.I.1	Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonom. vlivů	D.I.1	Sociální a ekonomické vlivy	ano
		D.I.2	Vlivy na zdraví obyvatel	ano
D.I.2	Vlivy na ovzduší a klima	D.I.4	Vlivy na ovzduší a klima	ano
D.I.3	Vlivy na hlukovou situaci a event. další charak.	D.I.3	Vlivy na akustickou situaci	ano
D.I.4	Vlivy na povrchové a podzemní vody	D.I.5	Vlivy na povrchové a podzemní vody	ano
D.I.5	Vlivy na půdu	D.I.6	Vlivy na půdu	ano

D.I.6	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	D.I.7	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	ano
D.I.7	Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	D.I.8	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	ano
		D.I.9	Vlivy na ÚSES, VKP, ZCHÚ, přírodní parky a systém NATURA 2000	ano
D.I.8	Vlivy na krajinu	D.I.10	Vlivy na krajinu a krajinný ráz	ano
D.I.9	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	D.I.11	Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické památky	ano
D.II	Komplexní charakteristika vlivů záměru na ŽP z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	D.II	Komplexní charakteristika vlivů záměru na ŽP z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů	ano
D.III	Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	D.III	Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	ano
D.IV	Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na ŽP	D.IV	Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na ŽP	ano
D.V	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	D.V	Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	ano
D.VI	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace	D.VI	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace	ano
E	Porovnání variant řešení záměru	E	Porovnání variant řešení záměru	ano
F	Závěr	F	Závěr	ano
G	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	G	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	ano
H	Přílohy Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace a dále např. přílohy mapové, obrazové a grafické	H	Přílohy Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace a dále např. přílohy mapové, obrazové a grafické	ano
	Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění z. č. 218/2004 Sb.		Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. Tabulkový přehled dotčených pozemků	ano
			Literatura	---
	Datum zpracování dokumentace Jméno, přímení, bydliště a telefon na zpracovatele dokumentace Podpis zpracovatele dokumentace		Datum zpracování dokumentace Jméno, přímení, bydliště a telefon na zpracovatele dokumentace Podpis zpracovatele dokumentace	ano

Dokumentace je zpracována podle osnovy přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Z tabulky vyplývá, že dokumentace obsahuje všechny předepsané kapitoly, pouze názvy nebo číslování některých kapitol jsou pozměněné (v části B.III nebo D.I), jedná se však o změny dílčí, které nemají vliv na celkový obsah a význam kapitoly. V dalších částech posudku nebudou již tyto formální věci komentovány. Doporučuji však důsledněji dodržovat obsahové rozdělení osnovy dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Z hlediska celkové přehlednosti dokumentace:

- Dokumentaci by zpřehlednilo více mapových podkladů v rámci některých kapitol (např. ke kap. B.I., C.I., C.II. atd.). V dokumentaci chybí základní přehledná problémová mapa v měřítku 1 : 10 000, která by prezentovala všechny zájmové prvky ze všech složek životního prostředí (zvláště chráněná území, ÚSES, VKP, vodní toky, lokality biologického průzkumu aj.) a dále všechna přijatá ochranná opatření. Drobné výřezy z různých mapových portálů uvedené přímo v textu jsou zcela nedostatečné. Výkresy převzaté z technické dokumentace mohou být přílohou, ale nemohou nahrazovat problémovou mapu. Nedostatečná ji i fotodokumentace. Chybí rovněž vizualizace protihlukových opatření, které by umožnily obyvatelům si vytvořit představu o konečném výsledku.
- Multiplicita v prezentaci údajů – dokumentace je správně členěna na vlastní textovou část a přílohy. Toto členění umožňuje, aby v textové části byly uvedeny pouze základní výstupy a podrobnosti bylo možné dohledat v přílohách. Tady tomu tak není. Velké části z příloh jsou opakovány v textové části a zde se objevují ne jednou, ale na několika místech. Např. definice modelových stavů (9 stran) je ve vlastní dokumentaci uvedena třikrát. Opakovaně jsou uváděny i výsledky hlukové, imisní zátěže i zdravotních rizik. Důsledkem je, že popis záměru zkapacitnění čtyřkilometrového úseku, který by bylo možné racionálně popsat na 100 stran + přílohy má zde 370 stran + cca 600 stran příloh. Vhodné by bylo některé kapitoly zestručnit či zpřehlednit formou souhrnných tabulek, zejména pokud se jedná o kapitoly, které vychází ze zpracovaných dílčích příloh.
- V dokumentaci jsou některé údaje uváděné v jiných kapitolách, než jak požaduje platná osnova zákona (např. hodnocení vlivů je uváděno již v kap. C atd.).

Závěry zjišťovacího řízení

Na posuzovaný záměr bylo v první fázi zpracováno firmou EKOLA group, spol. s r.o. oznámení podle § 6 zákona. Následně proběhlo zjišťovací řízení podle § 7 zákona, které ukončilo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí, jako příslušný orgán ve smyslu § 21 zákona, s následujícím závěrem:

- a) Záměr bude dále posuzován podle zákona. Je nutné dopracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona, především s důrazem na oblast:
- Ochrana ovzduší – zpracovat rozptylovou studii, která by měla být vypočítána pro následující polutanty: PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, NO, NO₂, CO, SO₂, benzen, benzo(a)pyren. Doplnit podrobný popis omezování prašnosti během výstavby.
 - Ochrana vod – zpracovat bilanci množství dešťových vod a vyhodnotit vlivy na jakost a množství povrchových a podzemních vod, zejména s ohledem na dotčené vodoteče, řešit možnost vybudování dešťových usazovacích nádrží bez přímého vypouštění srážkových vod do toků.
 - Ochrana před hlukem – zabývat se realizací protihlukových opatření, izolační a doprovodné zeleně, zpracovat podrobnou hlukovou studii.
 - Ochrana veřejného zdraví – zpracovat posouzení zdravotních rizik plynoucích ze znečištění ovzduší (PM₁₀, NO_x, NO, NO₂, SO₂, benzen, benzo(a)pyren) a emisí hluku z dopravy, případně vibrací.
 - Ochrana přírodních společenstev – vyhodnotit vliv záměru na dotčená zvláště chráněná území s ohledem na jejich předměty a cíle ochrany, zpracovat biologický průzkum se zahrnutím jarního aspektu, hnízdního období a dendrologické části,

- upřesnit opatření, kterými se minimalizují vlivy na prvky ÚSES.
- Krajinný ráz – vypracovat podrobnější hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz.
 - Ochrana zemědělského půdního fondu – doplnit bilanci záborů ZPF.
 - Ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa – doplnit bilanci záborů PUPFL.
 - Nakládání s odpady – opravit katalogová čísla některých uváděných odpadů.
 - Situace dalších druhů dopravy – řešit situaci dalších druhů dopravy, jejich propojení v části řešeného PO.
 - Zabývat se variantním řešením záměru ve vztahu k vyjádřenému nesouhlasu s uzavřením dvou křižovatkových větví na MÚK Českokobrodská, zabývat se možností převedení tranzitní dopravy na nadřazenou dopravní síť.
 - Zabývat se zahrnutím MÚK Vinice do dokumentace EIA.
 - Zabývat se posouzením vlivů záměru na širší zájmovou oblast než je nejbližší zastavěná lokalita Vinice.
 - Dopravní hledisko – při hodnocení vlivů na životní prostředí vycházet z aktuálních oficiálních hodnot zatížení komunikační sítě, které zpracovává Útvar rozvoje hl. m. Prahy, z hlediska současného stavu též technická správa komunikací hl. m. Prahy.
- b) V dokumentaci je třeba zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v obdržení vyjádřeních.

Požadavky na doplnění a aktualizaci dokumentace EIA

Na základě doporučení zpracovatele posudku vrátilo Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad dokumentaci EIA dle § 8 odst. 5 zákona k přepracování nebo k doplnění dopisem dne 24. 9. 2010 č. j. 82116/ENV/10. V požadavcích na doplnění dokumentace bylo doporučeno doplnit zejména následující informace:

- Jednotlivé varianty záměru musí být v dokumentaci prezentovány samostatně včetně vyhodnocení a porovnání vlivů jednotlivých variant záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Je třeba popsat a vyhodnotit i vliv nulové varianty záměru na životní prostředí a veřejné zdraví včetně porovnání tohoto vlivu s vlivy aktivních variant.
- V dokumentaci EIA je nutné vyhodnotit i varianty se čtyřmi a třemi MÚK. Tyto varianty by měly být v dokumentaci rovněž hodnoceny rovnocenně s již předloženými variantami.
- Dokumentace musí obsahovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví se všemi relevantními v zájmovém území již existujícími nebo plánovanými stavbami (např. SOKP 511, SOKP 520, silnice I/12, dálnice D11, železniční trať ČD č. 11, apod.)
- Dopravovat rozptylovou studii pro polutant NO a zohlednit v posouzení zdravotních rizik. Dále je třeba zohlednit vliv celkového imisního pozadí na základě relevantních údajů.
- Při hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví vycházet z aktuálních oficiálních hodnot dopravních zátěží, které zpracovává Útvar rozvoje hl. m. Prahy. Pokud Útvar rozvoje hl. m. Prahy nemá k dispozici údaje k roku 2015, použít existující hodnoty dopravních intenzit pro rok 2020.
- Zpracovat podrobnou bilanci záborů pozemků určených pro funkci lesa. Je třeba rozlišit zábory stávající a zábory vzniklé předloženým záměrem. Dále uvést velikosti záborů, odlišit zábory dočasné a podrobně tyto zábory zdůvodnit.
- U jednotlivých alternativ protihlukových opatření se zabývat jejich potenciálním negativním vlivem na avifaunu a řešit návrh opatření, která tento vliv eliminují nebo

minimalizují.

- Provéřit odvodnění mostu přes Počernický rybník a MÚK Českobrodská.

Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení je v dokumentaci uvedeno v samostatné kapitole na začátku dokumentace. Nejprve jsou komentovány připomínky zpracovatele posudku k předchozí verzi dokumentace (vrácena v roce 2010), následně vybrané připomínky dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti.

Lze konstatovat, že dokumentace byla zpracována s důrazem na závěry zjišťovacího řízení a jednotlivá vyjádření byla v rámci dokumentace vypořádána. Dílčí připomínky jsou komentovány v kapitolách posudku II.2 a v kap. V.

Dílčí závěr ke kapitole II.1 Úplnost dokumentace:

Dokumentace je zpracována v souladu s požadavky osnovy přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Nebyly shledány nedostatky proti požadavkům zákona, které by vyžadovaly doplnění nebo přepracování z důvodu neúplnosti dokumentace.

II.2 SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ

V této kapitole je uvedeno zhodnocení správnosti dokumentace na základě rozboru zpracovatele posudku s využitím připomínek obsažených ve vyjádřeních dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti. Hodnocení správnosti je formálně členěno podle osnovy použité v dokumentaci. Pro přehlednost je uvedený zkrácený obsah kapitoly dokumentace a následně je zpracování kapitoly vyhodnoceno zpracovatelem posudku.

ČÁST A – ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Podle přílohy č. 4 zákona jsou požadovány následující údaje: obchodní firma, IČ, sídlo (bydliště), jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele.

Formální nedostatek, chybí bydliště zástupce oznamovatele. V příloze č. 4 zákona je sice tento požadavek uveden, ale domnívám se, že vzhledem k tomu, že dotyčný zastupuje organizaci, měla by být uvedena adresa a telefon organizace. Bydliště zástupce oznamovatele je jeho soukromou záležitostí.

ČÁST B – ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

B.I.2 Kapacita (rozsah) záměru

B.I.3 Umístění záměru

Kapitoly B.I.1 až B.I.3 obsahují požadované údaje.

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

Kapitola obsahuje stručný výčet úprav, které budou na stávajícím úseku Pražského okruhu, stavbě 510, probíhat a dále výčet souvisejících záměrů s popisem stavu. Tento výčet je zpracovaný dostatečně podrobně (jedná se o dálnici D11, Pražský okruh, stavbu 511 Běchovice-D1, přeložku silnice I/12, MÚK Beranka bez ramen, Vysočanskou radiálu, Pražský okruh, stavba 518 Ruzyně-Suchdol, Pražský okruh, stavba 519 Suchdol-Březiněves, Pražský okruh stavba 520 Březiněves-Satalice, Městský okruh – východní část, stavbu 0094 Balabenka-Štěrboholská radiála, stavbu 0081 Pelc-Tyrolka-Balabenka, stavbu 8313 Libeňská spojka, Radlickou radiálu a Břevnovskou radiálu).

Kapitola obsahuje požadované údaje.

B.I.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Úsek navržený ke zkapacitnění má značný dopravní význam, především z následujících důvodů:

- přímo na úsek navazují dvě realizované celostátně významné komunikace (rychlostní silnice R10 Praha – Turnov, dálnice D11 Praha – Hradec Králové)
- na úsek přímo navazují dvě významné realizované stavby dopravního systému Prahy (Vysočanská radiála a Štěrboholská radiála)
- zajišťují napojení okolních městských částí (především napojení ulic Náchodská, Chlumecká, Českokobrodská) na nadřazenou dopravní síť
- na úsek navazují další plánované části PO (PO 511 Běchovice – D1, PO 520 Satalice – Březiněves).

Samotné zkapacitnění stavby 510 je řešeno invariantně. Jedná se pouze o rozšíření stávajícího úseku PO 510 ze čtyř na šest pruhů, a to ve stávající trase stavby 510.

Jak již bylo napsáno v úvodu, posuzování záměru komplikuje nevyjasněná situace kolem celkového dopravního řešení v Praze a rovněž nevyjasněná je i otázka konečného počtu mimoúrovňových křižovatek na PO 510. V konečném důsledku se zde můžeme setkat s návrhy s třemi, čtyřmi, pěti i šesti křižovatkami. Rozhodování o celkovém dopravním řešení není a ani nemůže být vůbec náplní hodnoceného záměru. V dokumentaci je i několikrát výslovně zdůrazněno, že součástí záměru není výstavba nových křižovatek, ani bourání stávajících. Přesto nemůže předkládaný záměr tuto nevyjasněnou koncepční situaci ignorovat. Je to především z toho důvodu, že součástí záměru je realizace protihlukových opatření, která musí být dimenzována na očekávanou dopravní zátěž. A ta bude závislá na konečném zvoleném dopravním řešení.

Dokumentace EIA tuto situaci adekvátně reflektuje a v souladu s požadavky dotčených orgánů státní správy a veřejnosti bylo zpracováno celkem 17 modelových stavů v závislosti na počtu realizovaných MÚK, ve kterých byly vyhodnoceny intenzity dopravy nejen na hodnoceném úseku, ale i na navazující síti, jako podklad pro následné vyhodnocení hlukové zátěže, imisní zátěže a zdravotních rizik pro obyvatelstvo. Tyto stavy jsou v dokumentaci podrobně popsány v tabulce.

Orientaci v hodnocených modelových stavech však komplikuje i jejich zbytečně složité označení. To vede často k tomu, že za symbolem modelového stavu je v závorce celý symbol znovu vysvětlován, což dokumentaci prodlužuje a činí nepřehlednou. Modelován byl současných stav a 16 modelových stavů. Ty jsou kombinací tří faktorů:

- počet křižovatek: čtyři možnosti – 3, 4, 5, 6 křižovatek
- realizace záměru: dvě možnosti – ano, ne
- časový horizont pro hodnocení: dvě možnosti – 1 – rok 2016, 2 – hypotetický stav naplnění územního plánu (realizace všech staveb)

Každý modelový stav lze tedy popsat třemi symboly: počet křižovatek-realizace-časový horizont. Např. 6a1 – šest křižovatek s realizací záměru v časovém horizontu 2016.

Jinak je možné konstatovat, že kapitola je zpracována dostatečně podrobně, obsahuje požadované údaje, je uvedeno jasné zdůvodnění potřeby záměru. Kromě výše uvedeného nemám další připomínky.

B.I.6 Popis technického a technologického řešení záměru

V textu jsou popsány jednotlivé části stavby z hlediska technického řešení. Zejména jsou podrobněji řešena protihluková opatření, doplněna mapkami a tabulkami, které udávají polohu a základní parametry protihlukových stěn. Ke kapitole nemám připomínky.

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

Kapitola obsahuje požadované údaje. Bez připomínek.

B.I.8 Výčet dotčených územně samosprávných celků

Bez připomínek.

B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Kapitola pouze uvádí, že rozhodnutí o umístění stavby vydává pověřený stavební úřad a stavební povolení vydává Ministerstvo dopravy ČR. Výčet není dostatečný. V kapitole by měl být uvedený výčet všech navazujících rozhodnutí, kterých bude potřeba v dalších stupních projektové dokumentace. Jsou to zejména:

- Stanovisko k zásahu do VKP – § 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností – Úřad městské části Praha 14, Úřad městské části Praha 20
- Stanovisko k zásahu do ÚSES – dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – vydává odbor životního prostředí
- Výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů – podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. – druhy ohrožené Magistrát hlavního města Prahy, druhy silně ohrožené Správa CHKO
- Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v trase komunikace – § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – vydává příslušný obecní úřad, orgán ochrany přírody
- Trvalé a dočasné odnětí PUPFL – dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích – vydává orgán státní správy lesů - Magistrát hlavního města Prahy
- Souhlas s dotčením PUPFL do 50 m od okraje lesa – dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích – stavební úřad se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů
- Trvalé a dočasné odnětí ze ZPF – dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF – vydává orgán ochrany ZPF – MŽP, městský úřad
- Stanovisko k zásahu do krajinného rázu – dle zákona č. 114/1992 Sb. – vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností - Úřad městské části Praha 14, Úřad městské části

Praha 20

- Zásah do vodních toků – dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách – vydává vodoprávní úřad
- Povolení k připojení k dálnici, silnici – dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích – vydává ministerstvo dopravy, obecní úřady obce s rozšířenou působností
- Místní úprava provozu na komunikaci I. třídy – dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – vydává místně příslušný krajský úřad pro předchozím vyjádření příslušného orgánu policie

Uvedené upřesnění nemá vliv na hodnocení záměru.

B.II ÚDAJE O VSTUPECH**B.II.1 Půda**

Kapitola obsahuje údaje o záboru půdy. V tabulkách jsou uvedeny zábory ZPF, včetně kódů BPEJ a tříd ochrany, i zábory PUPFL. Jedná se však o zábory již stávající PO 510, kde značná část pozemků stále není vykoupena a patří do ZPF či PUPFL, je však zřejmé, že tuto funkci od zprovoznění stavby tyto pozemky neplní.

Zde by bylo vhodné jasně odlišit formální řešení od řešení věcného, tedy vyčíslit, jaký zábor vyvolá současný posuzovaný záměr (tento zábor bude minimální, výstavba bude probíhat v tělese stávající komunikace) a jaký zábor půdy vyvolala již zprovozněná stavba PO 510. Zpracování podrobného záborového elaborátu je jako podmínka do dalších stupňů projektové dokumentace zařazeno do návrhu stanoviska.

B.II.2 Voda

Kapitola uvádí požadované údaje. Bilance odběru a spotřeby vody budou vyčísleny v dalším stupni projektové dokumentace.

B.II.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje

Pro daný stupeň projektové dokumentace je výčet surovinových zdrojů dostatečný. Upřesnění množství a přesné určení zdrojů surovin bude provedeno v dalším stupni projektové přípravy.

B.II.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V kapitole je uveden popis stávající komunikační sítě, která navazuje nebo přímo souvisí se stavbou 510, a přehled ochranných pásem. Veškeré možné přeložky inženýrských sítí, příp. zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace.

V této kapitole bývají často uváděny číselné údaje o použitých intenzitách dopravy. V dokumentaci je na tyto údaje uveden odkaz do přílohy č. 1. K této kapitole nemám připomínky.

B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH**B.III.1 Ovzduší**

Zdroje znečištění ovzduší jsou v kapitole rozděleny podle fází výstavby a provozu. Ve

fázi provozu se dále dělí na bodové, plošné a liniové zdroje znečištění. Ve čtrnácti tabulkách jsou uvedeny emise z hodnocené komunikace pro jednotlivé znečišťující látky (NO_x, benzen, PM₁₀, PM_{2,5}, CO, SO₂, benzo(a)pyren) a pro jednotlivé výhledové stavy.

Kapitola vychází ze samostatné přílohy č. 3 Rozptylová studie a je zpracována dostatečně. Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

B.III.2 Odpadní vody

Kapitola podrobně popisuje stávající stav odvodnění v úseku MÚK Chlumecká-most přes Počernický rybník a v úseku most přes Počernický rybník-MÚK Českobrodská. Odpadní vody jsou rozděleny na dešťové vody, srážkové vody a technologické a oplachové odpadní vody.

Kapitola je zpracována podrobně, se všemi rozhodujícími informacemi. Problematika odvodnění byla jedním z tematických okruhů, které byly vzneseny v rámci zjišťovacího řízení. Součástí dokumentace je i samostatná Hydrotechnická studie (příloha č. 6). Nemám ke kapitole připomínky.

B.III.3 Odpady

Pro fázi výstavby i provozu jsou uvedeny předpokládané hlavní druhy odpadů, ty jsou nejprve slovně popsány, včetně vzniku a způsobu nakládání, a potom shrnuty v přehledné tabulce. Je uvedeno, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly ohrozit životní prostředí.

Kapitola obsahuje potřebné údaje. V dalších fázích projektové přípravy bude nezbytné upřesnit a doplnit údaje k odpadům, zejména přesně stanovit druhy vznikajících odpadů, množství, způsob nakládání atd.

B.III.4 Hluk

Kapitola obecně popisuje období výstavby záměru, tj. rozšíření stávající komunikace, kde hlavním problémem bude potřebné omezení provozu na stávající komunikaci. Tato problematika bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace, kde bude vypracován podrobný návrh Zásad organizace výstavby. Období provozu není v této kapitole komentováno, je to součástí dalších kapitol, je zde rovněž odkaz na přílohu č. 2 dokumentace.

Kapitola je zpracována dostatečně, nemám připomínky.

B.III.5 Vibrace

V kapitole jsou stručně popsány možné zdroje vibrací jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu dané stavby. Kapitola je zpracována dostatečně.

B.III.6 Záření radioaktivní, elektromagnetické

Při výstavbě a následném provozu komunikace se nepředpokládá existence nebo použití zdrojů radioaktivního, elektromagnetického či ionizujícího záření. Kapitola je doplněna o mapu radonového rizika dané oblasti.

Kapitola obsahuje požadované údaje.

B.III.7 Ostatní

V kapitole je uvedeno zařazení oblasti z hlediska seismicity a významné terénní úpravy a zásahy do urbanistického řešení městské části.

Tato kapitola je zpracována standardním způsobem, nemám připomínky.

Dílčí hodnocení – Část B: Údaje o záměru

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí považuji údaje obsažené v této části dokumentace za dostatečné. Kapitola je zpracována standardně, dílčí připomínky k jednotlivým kapitolám neovlivní celkový výsledek hodnocení.

ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Mezi nejzávažnější environmentální charakteristiky dotčeného území posuzovaného záměru byly zpracovatelem dokumentace zařazeny (i) akustická zátěž, (ii) znečištění ovzduší, (iii) výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, (iv) kvalita povrchových vod. Tyto oblasti jsou pak v dalších podkapitolách (C.I.1-C.I.4) podrobně popsány.

C.I.1 Počáteční akustická situace

Kapitola přebírá údaje z akustické studie. Jsou zde uvedeny výsledky kontrolního měření hluku z dopravy, které bylo provedeno dne 2. 6. 2009 v době od 23 do 00 hodin. Byly vybrány celkem tři měřicí body, jejichž umístění je popsáno i zobrazeno na obrázcích. Naměřené hodnoty pak byly kontrolně srovnány s hodnotami vypočtenými pomocí modelu. Dále jsou zde v tabulce uvedeny vypočtené hodnoty pro počáteční akustickou situaci PAS 2011 ve zvolených kontrolních výpočtových bodech v okolí stavby a v širším okolí.

Tento postup je standardní. Ověřený výpočtový model zaručuje zejména u stávajících komunikací dostatečnou přesnost předložených výsledků výpočtů. Bez připomínek.

Hluková zátěž patří k hlavním negativním vlivům silniční dopravy na zdraví obyvatel. Proto je jí věnována značná pozornost i v rámci této dokumentace. Komentář k této problematice je uveden v dalších částech posudku, v hodnocení kapitoly dokumentace D.I.3 i v úvodu kapitoly Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci (kap. V. posudku).

C.I.2 Ovzduší

V kapitole jsou popsány klimatické a rozptylové podmínky (včetně celkové podoby větrných růžic) a především údaje o kvalitě ovzduší, vyplývající ze zpracované rozptylové studie (viz příloha č. 3). Jsou zde uvedeny průměrné roční i maximální denní koncentrace vybraných znečišťujících látek, které jsou porovnávány s imisními limity. Je rovněž uvedeno, že území záměru je zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší.

Tato kapitola obsahuje požadované údaje, je zpracována dostatečně podrobně, nemám připomínky.

C.I.3 Fauna

V kapitole je uvedeno zařazení území dle biogeografického členění a dále pak vyhodnocena aktuální fauna zájmového území na základě provedených zoologických průzkumů, které byly provedeny na lokalitách Počernický rybník, Xaverovský háj a Chvalský lom a také v blízkosti posuzovaného záměru (antropogenně ovlivněné plochy).

K obsahu této kapitoly mám několik připomínek. Vzhledem k první zmínce o zoologických lokalitách by bylo pro přehlednost vhodné umístit zde mapku se zakreslenými lokalitami.

Dále jsou zde uvedeny počty jednotlivých zvláště chráněných druhů nalezených na jednotlivých lokalitách v rámci průzkumu. Tyto údaje souhlasí s údaji z přílohy č. 5, avšak nesouhlasí s údaji v kap. D.I.8 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy. Předpokládám, že správné údaje jsou uvedené v rámci přílohy č. 5 a tedy kapitoly C.I.3. Takovéto nesrovnalosti jsou zcela zbytečné, navíc zde dochází ke značné obsahové duplicitě, jelikož obsahem velmi podobné popisy jsou uvedeny jak v kap. C.I.3 a D.I.8, tak v příloze č. 5.

Přestože území není migračně významné, bylo možné zmínit problematiku migrace živočichů, která je v současné době velmi aktuální a je potřeba ji u každé komunikace řešit.

C.I.4 Povrchové vody

Řešeným územím v okolí posuzovaného záměru protéká několik malých potoků či bezejmenných vodotečí (Rokytky, Svěpravický potok, Chvalka), nachází se zde několik vodních ploch, které jsou zde popsány (Počernický rybník). Popsána je i kvalita povrchových vod, která vychází ze „Studie zhodnocení vlivu silničního okruhu kolem Prahy, stavba 510 na Svěpravický potok, Chvalku, Rokytku a Počernický rybník“ zpracované fakultou stavební, ČVUT.

Informace v kapitole považuji za dostatečné, jen jedna připomínka, neměl být zde zařazen popis CHOPAV ani PHO, to náleží do kapitoly o podzemních vodách (C.II.7).

Komentář zpracovatele posudku – Souhrnně ke kapitole C.I:

Obecně nepovažuji tématické rozdělení do kapitol C.I a C.II za příliš vhodné. Kapitola C.I sice obsahuje výčet charakteristik, které zpracovatel dokumentace považuje za nejzávažnější, ale uvádí zde dlouhé popisy, které náleží standardněji spíše do kapitoly C.II.

V kapitole C.I považuji za vhodnější uvést, např. ve formě tabulky, jasný a přehledný výskyt environmentálně závažných charakteristik týkajících se všech posuzovaných složek životního prostředí včetně např. ÚSES, zvláště chráněných území, přírodních parků, VKP, území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě zalidněných, území zatěžovaných nad míru únosného zatížení, starých ekologických zátěží, extrémních poměrů v dotčeném území, jak je tomu předepsáno i v osnově č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Některé z těchto charakteristik se v zájmovém území vyskytují.

Charakteristiky současného stavu životního prostředí v dotčeném území ve formě delších popisů pak náleží do kapitoly C.II, jejíž členění podle jednotlivých složek životního prostředí odpovídá i následnému hodnocení vlivů v kap. D.I.

Jako zásadnější nedostatek zde vidím nejasné vymezení celého zájmového území záměru. Vliv jakékoli dopravní stavby je vždy prostorově omezen, mění se podle vzdálenosti od komunikace. Proto by pro hodnocení záměr mělo být vymezeno dotčené území, na které se vztahuje popis údajů o stavu životního prostředí (tato kap. C) i následné hodnocení vlivů na životní prostředí (kap. D). Údaje mimo zájmové území pak mohou sloužit k zasazení do určitého širšího rámcového kontextu. Toto jasné vymezení přispívá k celkové větší relevanci a přehlednosti předkládaných údajů.

C.II CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1 Územní systém ekologické stability

Posuzovaný záměr se dostává do střetu s několika prvky územního systému ekologické stability. Tyto prvky jsou v textu popsány, vždy je uveden konflikt prvku s trasou a navržená opatření.

Kapitola obsahuje požadované údaje, je zpracována přehledně, text je doplněn vhodnou mapkou. Jen dílčí připomínka, hodnocení vlivu realizace záměru i navržená opatření patří obsahově do jiných kapitol (D.I.9 a D.IV).

C.II.2 Významné krajinné prvky

V této kapitole je pouze konstatováno, že v území se nachází řada významných krajinných prvků definovaných dle zákona č. 114/1992 Sb., jsou však součástí jiné právní ochrany – prvek ÚSES, ZCHÚ, Přírodní park. Trasa neprotíná žádný registrovaný VKP.

Tato kapitola je zpracována velmi stručně. V území se nacházejí VKP ze zákona, proto bylo by vhodné uvést jejich seznam (např. ve formě tabulky) a minimálně odkaz na jejich popis v jiných kapitolách (př. kap. C.II.1, C.II.3).

C.II.3 Zvláště chráněná území, přírodní parky, památné stromy

V kapitole jsou popsána zvláště chráněná území vyskytující se v zájmovém území (Přírodní památka Počernický rybník, Přírodní památka Xaverovský háj a Přírodní památka Chvalský lom) a přírodní park Klánovice-Čihadla. Popis je doplněn mapkou s vyznačením lokalizace jednotlivých území.

Kapitola obsahuje požadované údaje, je zpracována přehledně. Jedna dílčí připomínka, na začátku kapitoly je uveden odkaz na obrázek 14, který však nezobrazuje zvláště chráněná území, ale výhledový stav PO stavby 510 s pěti MÚK. Navržená opatření patří obsahově do jiných kapitol. Jinak nemám ke kapitole připomínky.

C.II.4 NATURA 2000

V této kapitole je pouze uvedeno, že dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (Odboru životního prostředí) ze dne 27. 9. 2012 (č. j. S-MHMP-1201743/2012/1/OZP/VI) nemůže mít uvedený záměr významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Toto vyjádření obsahově patří do kap. D.I.9, zde by měl být uveden pouze výskyt či absence lokalit Natura 2000, ne hodnocení vlivu.

C.II.5 Flóra

V části Flóra jsou prezentovány základní výstupy ze zpracovaného botanického průzkumu. Text je doplněn fotografiemi lokalit (celkem 6 lokalit). Dále je v tabulce uveden soupis nalezených druhů a jejich výskyt v jednotlivých lokalitách. Na sledovaných lokalitách nebyly nalezeny žádné chráněné druhy cévnatých rostlin ve smyslu vyhlášky č. 359/1992 Sb. v platném znění. Nebyla zjištěna ani přítomnost ohrožených druhů rostlin uvedených v Černém a červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (ed. Procházka, 2001).

Zmíněná tabulka je poměrně rozsáhlá a je uvedena v příloze č. 5, doporučoval bych zde proto v rámci zpřehlednění dokumentace pouze odkaz na přílohu. Chybí mi zde opět zakreslení lokalit průzkumu do mapy. Kapitola jinak obsahuje požadované údaje a nemám k ní další připomínky.

C.II.6 Půda

Půdy jsou charakterizovány dle půdních typů.

Kapitola je zpracována velmi stručně, údaje o BPEJ a třídách ochrany jsou uvedeny v kapitole B.II.1, proto by bylo vhodné uvést na tuto kapitolu odkaz.

C.II.7 Geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Geomorfologie i geologie je zpracována dostatečně podrobně. V části hydrogeologické poměry by měly být zařazeny údaje o CHOPAV a pásmech hygienické ochrany. Jinak nemám ke kapitole připomínky.

C.II.8 Horninové prostředí a přírodní zdroje

V kapitole je uveden výskyt chráněných ložiskových území a dobývacích prostorů.

Měl by zde být zmíněn výskyt možných sesuvných a poddolovaných území, který je uveden až v kap. D.I.7.

C.II.9 Krajinný ráz

Většina území je z hlediska krajiny definována jako zemědělsky intenzivně využívaná krajina s výskytem přírodě blízké biotopy, které jsou součástí zvláště chráněných území a přírodního parku. Významnou krajinnotvornou složkou jsou komunikace v zájmovém území, přilehlá obytná zástavba a komerční zástavba (např. komplex Centrum Černý Most).

Tato kapitola je zpracována velmi stručně. Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz se řídí vlastními metodickými postupy (vymezení potenciálně dotčených krajinných prostorů, identifikace znaků krajinného rázu a jejich klasifikace aj., př. Vorel et al., 2006), které nejsou v této kapitole ani v kapitole D.I.10 uvedeny. Rovněž chybí zpracování jakékoli vizualizace či jiné fotodokumentace (je zde pouze jeden obrázek). V rámci návrhu stanoviska je zařazen požadavek na zpracování podrobného hodnocení vlivů na krajinný ráz.

C.II.10 Území hustě obydlená, obyvatelstvo

V kapitole jsou velmi stručně uvedeny dotčené městské části s rozlohou, počtem obyvatel a hustotou osídlení. Uvedené údaje lze považovat za dostatečné.

C.II.11 Soulad s územním plánem hl. m. Prahy

V kapitole je uvedeno, že posuzovaná stavba je koncepčně v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚP SÚ hl. m. Prahy). V příloze H je uvedeno povinné vyjádření příslušného stavebního úřadu (Magistrát hlavního města Prahy, Úřad městské části Prahy 14, Úřad městské části Prahy 20) k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace.

C.II.12 Území historického a archeologického významu

V kapitole je zpracována historie území podle jednotlivých katastrálních území.

K této kapitole uvádím, že místa výskytu archeologického dědictví se označují jako území s archeologickými nálezy (UAN). Ta jsou rozdělena podle stupně významnosti do čtyř kategorií UAN I.-UAN IV. V kapitole mohlo být uvedeno zařazení území záměru do jedné z těchto kategorií. Informace obsažené v této kapitole jinak považuji za dostatečné.

C.II.13 Kulturní památky a hmotný majetek

Je zde uveden výčet kulturních památek v městské části Horní Počernice, Dolní Počernice a Běchovice. Žádná z výše uvedených kulturních památek nebude posuzovanou stavbou dotčena.

K této kapitole nemám připomínky.

C.III CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

Kapitola shrnuje závěry z předchozích kapitol dokumentace EIA (flóra, fauna, ÚSES, půda, ovzduší, hluk).

V prvním odstavci je uvedeno, že úsek posuzované stavby prochází východní okrajovou částí Prahy, která se vyznačuje poměrně vysokým podílem orné půdy. I přesto zde ale najdeme vedle zemědělsky intenzivně využívané krajiny bez výrazných přírodních dominant širokou škálu přírodních blízkých biotopů. V zájmovém území najdeme rovněž celou řadu zvláště chráněných území či největší přírodní park na území hl. m. Prahy.

Tento popis, podle mého názoru, nedostatečně reflektuje celkovou situaci v daném území. Bylo by na místě zde rovněž zdůraznit, že se jedná o silně antropogenně ovlivněnou oblast s osídlením a navazující komerční zástavbou.

V kapitole jsou pouze opsány údaje uvedené v předchozích kapitolách, komplexní zhodnocení celkové kvality životního prostředí z hlediska jeho únosného zatížení, což je účelem této kapitoly, zde chybí.

ČÁST D – KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽP A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.I.1 Sociální a ekonomické vlivy

Tato kapitola je zpracována velmi stručně, bylo možné diskutovat tyto vlivy podrobněji (např. otázku ceny nebo dostupnosti pozemků a nemovitostí, další investiční příležitosti aj.). Jinak nemám ke kapitole připomínky.

D.I.2 Vlivy na zdraví obyvatel

Podrobné posouzení zdravotních rizik ve spojitosti s výstavbou a provozem je rozděleno na dvě části: (1) Hodnocení zdravotních rizik hluku, (2) Vlivy znečištění ovzduší na zdraví obyvatel. Obě části vycházejí se samostatné přílohy č. 4 k dokumentaci "Studie hodnocení zdravotních rizik". Tu vypracovala firma ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o. a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd. Jedním z podkladů pro tuto studii jsou opět samostatně vypracované přílohy: (1) Příloha č. 2 – Akustické studie, (2) Příloha č. 3 – Rozptylová studie.

Dokumentace hodnotí vlivy zdravotních rizik hluku, tak že *vycházejí příznivěji stavy se zkapacitněním stavby 510 s navrženým rozsahem protihlukových opatření (protihlukové stěny, val a tiché povrchy) než stavy bez zkapacitnění stavby 510 (ponechání současného uspořádání stavby PO č. 510 a současného rozsahu protihlukových stěn).*

Z hlediska vyhodnocení zdravotních rizik z ovzduší dokumentace ve shrnutí uvádí: *Z podrobného vyhodnocení expozice suspendovaným částicím, které se i vzhledem ke zvýšené míře rizika již ve výchozích stavech jeví jako nejvýraznější faktor, vyplývá, že ve většině stavů lze očekávat celkové snížení míry zdravotního rizika. U všech hodnocených stavů je však možné vlivem záměru očekávat jen velice mírné změny v míře zdravotního rizika, které nebudou jakkoli významné z hlediska dopadů na lidské zdraví, a které budou vysoce převýšeny jinými faktory. Důvodem je zejména skutečnost, že posuzovaný záměr spočívá pouze v úpravě zdrojů znečišťování, které však budou v dotčené lokalitě poměrně významně působit jak ve stavu bez záměru, tak v aktivních stavech. Samotný záměr nezpůsobí vytvoření žádného nového zdroje znečišťování ovzduší (převzato z dokumentace).*

Hodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel z hlediska vlivu hluku a ovzduší je zpracováno podrobně a k obsahové stránce nemám připomínky.

Vzhledem k tomu, že součástí dokumentace je samostatná příloha Studie hodnocení zdravotních rizik, bylo vhodné do dokumentace zrekapitulovat pouze hlavní závěry studie a odkazovat na přílohu. Tato připomínka platí pro všechny kapitoly, které čerpají ze zpracování samostatných příloh.

Komentář zpracovatele posudku k hodnocení vlivů na obyvatelstvo:

Kapitola v osnově č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. D.I.1 Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů (zde rozděleno do dvou kapitol D.I.1 a D.I.2) je zaměřena především na přímé vlivy na zdraví. Měly by zde být hodnoceny tyto tématické okruhy:

- Vliv na zdraví obyvatel (vliv hluku, imisí a celkové zdravotní riziko)
- Narušení faktorů pohody (není v dokumentaci řešeno)
- Vlivy na řidiče a dopravní nehody (není v dokumentaci řešeno)
- Sociálně ekonomické vlivy
- Dělicí účinky (není v dokumentaci řešeno)

Dokumentace mohla vyzdvihnout pozitivní vlivy na řidiče i dopravní nehody v daném úseku. Záměr zkapacitnění zlepší časovou průjezdnost a tím plynulost provozu a bezpečnost dopravy, čímž pozitivně působí na stresovou zátěž řidičů, nejen v daném úseku, ale rovněž v navazující komunikační síti. V současném uspořádání 2+2 jízdní pruhy dochází při jakékoli dopravní nehodě k zablokování celého úseku a tím k mnohakilometrovým kongescím. Snížení kongescí vlivem zlepšení plynulosti dopravy

rovněž pozitivně působí na množství nadýchaných zplodin z autoprovozu.

Vliv nadměrné stresové zátěže na rozvoj řady nemocí, zejména kardiovaskulárního systému, byl již dostatečně prokázán. Celkově dojde ke zlepšení psychické pohody řidičů a snížení stresové zátěže při průjezdu tímto úsekem.

Narušení faktorů pohody je závažným vlivem dopravy na obyvatelstvo v blízkosti komunikací. U zvláště citlivých lidí může situace v okolí komunikací navodit pocity diskomfortu, stavy rozmrzelosti, podrážděnosti, duševního stresu a napětí. Psychická zátěž je významným stresovým faktorem, který se dále promítá do celkového zdravotního stavu jedince. Psychická zátěž a vyvolaný stres jsou individuálními reakcemi organismu na faktory prostředí a psychická odezva nemusí být v přímé závislosti na intenzitě podnětu. Proto lze očekávat velmi vysokou variabilitu v citlivosti mezi jedinci v populaci, která vyplývá z genetických dispozic, momentálního zdravotního stavu, osobního přístupu ke stavbě atd. To také vylučuje možnost jednoznačně kvantifikovat nebo normovat psychickou zátěž. Můžeme pouze vytipovat hlavní rizikové faktory a snažit se je minimalizovat.

Základní cestou je minimalizovat informace, které organismus o dopravní komunikaci přijímá. Tyto podněty přinášejí do nervové soustavy člověka tři smysly: zrak, sluch, čich. V rámci záměru se, oproti nulové variantě, počítá s vybudováním rozsáhlých protihlukových opatření, které pozitivně ovlivní nejen hlukovou zátěž obyvatel, ale rovněž i vizuální kontakt s trasou. Tato opatření budou upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace.

Z hlediska dělicích účinků nedojde oproti současné situaci k zásadním změnám. Vybudováním nové lávky pro pěší a cyklisty v rámci záměru dojde ke snížení bariérového efektu.

D.I.3 Vlivy na akustickou situaci

Tato kapitola vychází ze samostatné přílohy č. 2 Akustická studie, která byla zpracována pro podrobné vyhodnocení hluku. V kapitole je popsán vliv navrhovaného záměru na akustickou situaci v okolí komunikace. Prezentovány jsou hygienické limity, použitý software, přesnost výpočtu, výpočtové body včetně zobrazení na mapkách, a vyhodnocení pro fáze výstavby i provozu.

Ze závěru kapitoly vyplývá, že z akustického hlediska vychází příznivěji stavy se zkapacitněním stavby 510 s navrženým rozsahem protihlukových opatření v rozsahu „STAV PHO 2“ (protihlukové stěny, val a tiché povrchy) než stavy bez zkapacitnění (ponechání současného uspořádání stavby PO č. 510 a současného rozsahu protihlukových stěn).

Při porovnání rozdílů průměrných hodnot vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve zvolených kontrolních výpočtových bodech v jednotlivých lokalitách v okolí stavby PO č. 510 lze očekávat pokles hlučnosti v rozmezí 0,5 dB až 4,6 dB pro stavy ve výhledovém roce 2016 a 0,9 dB až 5,6 dB pro horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Uvedený závěr platí za předpokladu realizace protihlukových opatření v rozsahu „STAV PHO 2“. Z hlediska nevýznamných rozdílů výsledků výpočtu mezi stavy se zkapacitněním stavby 510 v roce 2016 a v horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy nelze jednoznačně preferovat některý z modelových stavů pro daný výhledový stav. Všeobecně lze konstatovat, že stavy s realizací zkapacitnění PO č. 510 vycházejí z akustického hlediska příznivěji než stavy bez

zkapacitnění, a to vlivem realizace navrhovaných protihlukových opatření (převzato z dokumentace).

Akustická studie je zpracována na velmi dobré odborné úrovni, neobsahuje žádné koncepční chyby nebo nedostatky, které by měly vliv na výstupy zpracované v dokumentaci či vliv na celkové hodnocení samotného záměru.

Z výsledků výpočtů jednoznačně vyplývá, že v okolí stavby 510, která je druhou nejstarší stavbou pražského okruhu, je dnes na několika místech překračován požadovaný hygienický limit pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích pro denní dobu $L_{Aeq, 16 h} = 60$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq, 8 h} = 50$ dB. Vzhledem k tomu, že tato komunikace byla uvedena do provozu v roce 1993, je možné použít na tomto úseku pražského okruhu hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž pro denní dobu $L_{Aeq, 16 h} = 70$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq, 8 h} = 60$ dB.

Z výše uvedeného vyplývá, že zkapacitnění stávajícího úseku stavby 510 a realizací navržených protihlukových opatření nedojde v okolí stávající komunikace ke zhoršení akustické situace, ale naopak jejímu mírnému zlepšení.

V návrhu stanoviska je uvedeno, že v dalším stupni projektové dokumentace (DUR) je třeba provést:

- Nové podrobné akustické výpočty na základě posledních výsledků sčítání dopravy.
- Ověřit a optimalizovat rozsah protihlukových clon.
- U objektů, kde nejsou dodrženy hygienické limity hluku pro den $L_{Aeq, 16 h} = 60$ dB a pro noc $L_{Aeq, 8 h} = 50$ dB provést podrobné výpočty na základě měření hluku a uplatnit případně další protihluková opatření.
- Posoudit hluk ze stavební činnosti podle postupu stavebních prací.

K vlastní akustické studii mám formální připomínku, která snižuje výpovědní schopnost této studie: v kapitole 2 Legislativa je chybně citován § 20 odst. 4 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tento § se týká pouze měření hluku a hodnocení výsledků zjištěných měření. Pro hodnocení akustických studií pro účely ochrany veřejného zdraví platí Dopis Hlavního hygienika č. j.:40874/2008-Ovz-32.1.6-7.11.08 ze dne 7. 11. 2008, kde se uvádí, že při hodnocení změny hodnot hlukového ukazatele stanovených výpočtem toutéž výpočtovou metodou, nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu 0,1 – 0,9 dB.

V kapitole chybí zhodnocení vlivu vibrací, bylo možné odkázat na kapitolu B.III.5. Dále bez připomínek. Obecný komentář zpracovatele posudku k protihlukové ochraně obyvatel je uveden v kap. V posudku.

D.I.4 Vlivy na ovzduší a klima

Kapitola je zpracována na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3. Jsou zde uvedeny imisní limity jednotlivých znečišťujících látek, hodnocené polutanty (oxid dusičitý NO₂, oxidy dusíku NO_x, oxid dusnatý NO, benzen, suspendované částice frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}, oxid uhelnatý CO, oxid siřičitý SO₂ a benzo(a)pyren), výpočtové body a výpočtový program a vyhodnocení pro fáze výstavby

i provozu. Porovnání stavů je provedeno pomocí tzv. rozdílových map, které znázorňují rozdíl stav "b" s realizací mínus stav "a" bez realizace.

Ve shrnutí v závěru je uvedeno, že ve stávajícím stavu v roce 2011 bylo v zájmovém území zaznamenáno lokální překročení imisního limitu v případě hodinových koncentrací oxidu dusičitého, průměrných ročních a průměrných denních koncentrací částic PM₁₀. V případě ostatních posuzovaných imisních charakteristik jsou buď imisní limity splněny na celém zájmovém území, nebo nejsou imisní limity stanoveny.

Vlivem zkapacitnění hodnoceného úseku PO dojde zpravidla k mírnému nárůstu imisní zátěže všech sledovaných látek podél PO 510, naopak pokles imisní zátěže byl vypočten zpravidla v prostoru mezi ulicemi Průmyslová a Broumarská. U imisních charakteristik, u kterých byly ve stavu bez zkapacitnění stavby 510 splněny imisní limity, nedojde vlivem zkapacitnění stavby 510 v žádné části zájmového území k překročení těchto limitů, tam kde byly imisní limity překročeny již ve stavu bez zkapacitnění stavby 510 je možné očekávat pouze málo významné posuny v izoliniích limitních hodnot.

Vlivem zkapacitnění stavby 510 hodnoceného úseku PO dojde zpravidla k mírnému nárůstu imisní zátěže všech sledovaných látek v blízkosti MÚK Satalice a MÚK Štěrboholská, naopak pokles koncentrací byl vypočten zejména v úseku mezi těmito křižovatkami.

U imisních charakteristik, u kterých byly ve stavu bez zkapacitnění stavby 510 splněny imisní limity nedojde vlivem zkapacitnění stavby 510 v žádné části zájmového území k překročení těchto limitů, tam kde byly imisní limity překročeny již ve stavu bez zkapacitnění stavby 510 je možné očekávat pouze málo významné posuny v izoliniích limitních hodnot (převzato z dokumentace).

V rámci dokumentace byla imisní situace posouzena velmi podrobně v širokém zájmovém území, v řadě modelových dopravních stavů. Výsledky ukázaly, že zde nehrozí významné zhoršení kvality ovzduší v okolí komunikace. Tento závěr potvrdila svým souhlasem s navrhovaným řešením i Hygienická stanice hl. m. Prahy. Obecný komentář k problematice hodnocení vlivů na ovzduší je uveden v kapitole V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci.

Kapitola přebírá údaje z rozptylové studie, z hlediska celkové přehlednosti pro ni platí stejný komentář jako k předchozím kapitolám. Popis je na více jak 40 stranách, bez jakékoli sumarizující přehledné tabulky. Doporučuji více odkazů na přílohu.

D.I.5 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Součástí dokumentace je samostatná příloha č. 6 Hydrotechnická studie, ze které částečně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody vychází. Je hodnocen vliv ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu. Fáze provozu je rozdělena v hodnocení do částí: (i) hodnocení hydrologického režimu, (ii) ovlivnění množství vod, (iii) ovlivnění jakosti vod, (iv) ovlivnění hydrogeologických charakteristik a zdrojů vod.

Kapitola je zpracována kvalitně a obsahuje požadované údaje. Zvýšená pozornost je věnována problematice odvodnění záměru, což bylo požadováno v rámci zjišťovacího řízení.

K nárůstu chloridů dokumentace uvádí, že *chloridová zátěž prostředí a vod v důsledku zimního ošetření povrchu vozovek se oproti současnému stavu zvýší pouze málo. Díky aplikaci úsporných opatření a mj. zaváděním nových technologií použití posypových*

materiálů dochází v posledních letech ke snižování spotřeby chloridů. Bylo vhodné toto tvrzení dokumentovat zpracováním chloridové bilance.

Dokumentace v shrnutí hodnotí, že *výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D. IV.* K obsahové stránce kapitoly nemám připomínky.

D.I.6 Vlivy na půdu

Kapitola postihuje základní vlivy záměru na půdu: trvalé a dočasné zábory půdy, znečištění půdy, změnu místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy.

Zábory půd jsou nejvýznamnějším (kvantitativním) negativním faktorem v důsledku liniových staveb. Dokumentace uvádí, že *vlivem zkapacitnění stavby 510 budou vznikat minimální zábory, neboť zkapacitnění stavby bude probíhat ve stávající trase 510 a bude se jednat o rozšíření komunikace na úkor středního dělicího pásu, krajnic a příkopů o cca 0,75 až 7,75 m. Nevýznamné zábory ZPF mohou vzniknout také vlivem realizace doplňujících protihlukových opatření podél stavby 510 Pražského okruhu.* Údaj 7,75 je pouze překlepem, správný údaj je 1,75 m (v jiných částech dokumentace se tento údaj vícekrát opakuje).

Dále jsou zde uvedeny současné zábory půd (ZPF i PUPFL) již stávající stavby PO 510. Ani v současné době totiž není značná část pozemků, po kterých stávající stavba PO 510 prochází, vykoupena a stále patří do ZPF a PUPFL.

Komentář k údajům o záboru je uveden již v kapitole B.II.1. Je nutné jasně odlišit formální řešení od řešení věcného, tedy vyčíslit jaký zábor vyvolá současný posuzovaný záměr (tento zábor bude minimální, výstavba bude probíhat v tělese stávající komunikace) a jaký zábor půdy vyvolala již zprovozněná stavba PO 510. Zpracování podrobného záborového elaborátu je jako podmínka do dalších stupňů projektové dokumentace zařazeno do návrhu stanoviska.

Z hlediska kontaminace pozemků je uvedeno, že *znečištění od okraje komunikace prudce (exponenciálně) klesá a pozadových hodnot se dosahuje 50 až 150 m od komunikace podle velikosti lineárního zdroje, resp. intenzity vozidel za jednotku času, složení dopravního proudu, velikosti emitovaných částic.* S tímto faktem souhlasím, dodávám, že v závislosti na terénu se ve většině případů soustřeďuje cca do 10 m od okraje komunikace. V okolí rychlostních silnic (vysoká rychlost a intenzita provozu) je kontaminace prokazatelná i ve vzdálenosti cca 100 m od krajnice vozovky, ale v nízkých koncentracích, které nejsou pro půdy rizikové. U lesních půd a trvalých travních porostů je kontaminace kumulována do povrchových vrstev půdy (cca 5-15 cm), u orných půd dochází k promísení kontaminantů v proorávané vrstvě.

Celkově hodnotí vliv záměru na půdu dokumentace takto: *Z hlediska problematiky záboru a znečištění půd nebude znamenat výstavba ani provoz posuzovaného záměru riziko pro životní prostředí v daném území. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D. IV.*

Zpracovatel posudku s těmito závěry souhlasí, nemám ke kapitole další připomínky.

D.I.7 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Dokumentace hodnotí, že posuzovaným záměrem *nebudou dotčena výhradní ani*

nevýhradní ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani ložiska prognózní. Rovněž se v území nenalézají žádná poddolovaná či sesuvná území. A dále, že ve fázi výstavby ani provozu posuzovaného záměru se nepředpokládá negativní ovlivnění horninového prostředí ani přírodních zdrojů. Je však nutné respektovat navržená ochranná opatření uvedená v kap. D. IV.

Vzhledem k tomu, že záměr nenarušuje žádné kategorie ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů, je možné s tímto závěrem souhlasit. Bez dalších připomínek.

D.I.8 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Kapitola hodnotí vlivy na faunu, flóru a ekosystémy a vychází ze zpracovaných botanických a zoologických průzkumů (viz samostatná příloha).

Fauna a flóra

V rámci botanického průzkumu nebyly v zájmovém území nalezeny žádné zvláště chráněné a ohrožené druhy cévnatých rostlin ve smyslu vyhlášky č. 359/1992 Sb. v platném znění. Nebyla zjištěna ani přítomnost ohrožených druhů rostlin uvedených v Černém a červeném seznamu cévnatých rostlin ČR (ed. Procházka, 2001).

Zoologické průzkumy byly provedeny v lokalitách Počernický rybník, Xaverovský háj, Chvalský lom a antropogenně ovlivněných plochách v okolí posuzované stavby. V rámci průzkumu byly nalezeny zvláště chráněné druhy (v kategorii silně ohrožené a ohrožené). Jedná se však vesměs o živočichy běžně se vyskytující v dané oblasti. *U žádného ze zjištěných zvláště chráněných druhů živočichů nebyla zjištěna při zoologických průzkumech v letech 2008 až 2012 vyšší koncentrace jedinců, izolované hnízdiště nebo plocha hromadného rozmnožování a vývoje. Jednalo se především o pozorování několika málo jedinců či dokonce jednotlivců. V antropogenně ovlivněných plochách (tedy okraje komunikace, příkopy atd.) se vyskytují pouze běžné druhy živočichů, které obývají silně antropogenně ovlivněnou krajinu.*

Rozpor počtů jednotlivých zvláště chráněných druhů nalezených na jednotlivých lokalitách v rámci průzkumu s kapitolou C.I.3 byl již komentován.

Dokumentace v závěru hodnotí, že *předkládaný záměr je tak z hlediska ovlivnění fauny zájmového území akceptovatelný a nebude představovat negativní vliv na faunu zájmového území.*

Zde je podle mého názoru třeba zdůraznit, že žádná ze zvláště chráněných lokalit nebude realizací záměru přímo dotčena, nepředpokládá se tedy ani negativní ovlivnění nalezených zvláště chráněných druhů posuzovanou stavbou.

Zpracovatelé dokumentace věnovali pozornost také zhodnocení vliv PHC na avifaunu, což bylo požadováno v rámci doplnění dokumentace. Byla navržena konkrétní opatření vycházející z platných technických podmínek TP 104. Je doporučeno preferovat zásadně neprůhledné stěny. Pokud by ze závažných důvodů byly stěny transparentní je třeba je vybavit vhodnými optickými výstražnými doplňky podle Technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104.

Ekosystémy

V dokumentaci je uvedeno, že *vzhledem k tomu, že se jedná o rozšíření stávající komunikace na úkor středního dělicího pásu, zpevněných krajnic a příkopů, se nepočítá se zásahem do okolní krajiny. Veškeré práce v rámci realizace záměru proběhnou ve*

stávajícím tělese komunikace, nedojde tedy k významnějším zásahům do stávajících okolních ekosystémů. K zásahům do okolních ekosystémů může dočasně docházet vlivem zařízení staveniště apod. Rovněž se počítá se zásahem, byť minimálním, do ekosystému orné půdy a antropogenně ovlivněných ekosystémů, a to z důvodu budování nových protihlukových clon podél stávající stavby 510. Biota těchto ekosystémů je druhotná, synantropní, s minimálním zastoupením prvků původních přírodních ekosystémů. Vzhledem k charakteru těchto ekosystémů lze tedy zásahy označit za akceptovatelné.

S celkovým závěrem, že posuzovaný záměr je z hlediska vlivu na flóru, faunu a ekosystémy akceptovatelný, souhlasím. Vzhledem k charakteru záměru lze předpokládat minimální vliv na zvláště chráněné druhy a ekosystémy. Části Fauna a Flóra jsou zpracovány dostatečně podrobně, část Ekosystémy je zpracována stručně, konkrétní vlivy na chráněné prvky ze zákona jako ÚSES, VKP, ZCHÚ, přírodní parky a systém NATURA 2000 jsou zpracovány v následující kapitole D.I.9. Bez dalších připomínek.

D.I.9 Vlivy na ÚSES, VKP, ZCHÚ, přírodní parky a systém NATURA 2000

Dokumentace uvádí, že *stávající stavba 510 překračuje řadu prvků územního systému ekologické stability, maloplošných chráněných území i významných krajinných prvků definovaných ze zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.* Dále uvádí prvky, které mohou být stavbou dotčeny, jedná se o prvky ÚSES, ZCHÚ a Přírodní park Klánovice-Čihadla. U každého z prvků je uveden konflikt se záměrem a návrh opatření.

Celkově je kapitola zpracována dostatečně podrobně a obsahuje požadované údaje. Dílčí připomínku mám k vlivům na lokality Natura 2000, popis vyskytujících se lokalit náleží do kapitoly C.II.4. K dané kapitole chybí závěr, z jednotlivých popisů však vyplývá, že vlivy na ÚSES, VKP, ZCHÚ, přírodní parky a systém Natura 2000 nebyly zhodnoceny jako významné. Vzhledem k charakteru záměru s tím souhlasím a nemám k obsahu kapitoly připomínky.

D.I.10 Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Kapitola velmi stručně hodnotí vlivy záměru na krajinný ráz. Komentován je stávající stav krajiny, která má již dnes sníženou estetickou hodnotu, dále výskyt doprovodné zeleně, pohledový horizont, minimální zásahy do vegetace a vliv protihlukových clon. Celkově je hodnoceno, že *navrhované rozšíření stavby 510 významným způsobem neovlivní krajinný ráz daného území, a dále, že lze konstatovat, že posuzovaný záměr je z hlediska vlivu na krajinný ráz akceptovatelný.*

Z hlediska vlivu na krajinný ráz považuji za důležité zejména celkové začlenění všech navržených protihlukových opatření. V dalším stupni projektové dokumentace bude důležité věnovat pozornost místům, kde se stavba výrazně přibližuje k okrajovým částem obytné zástavby (Černý Most, Vinice, Běchovice, apod.). V těchto místech doporučuji zaměřit se na vegetační úpravy podél komunikace, aby došlo k vizuálnímu odclonění trasy od obytné zástavby.

K této kapitole postrádám jakoukoli vizualizaci či jinou fotodokumentaci, která by zobrazovala stávající pohledy s navržením protihlukových opatření (výška clon aj.). V dalším stupni projektové dokumentace bude nutné zpracovat podrobné zhodnocení vlivů na krajinný ráz (zahrnuto do návrhu stanoviska).

D.I.11 Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické památky

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky. Nebude dotčen žádný soukromý hmotný majetek, pouze stávající inženýrské sítě, dešťová usazovací nádrž (DUN), retenční nádrže, aj. Vzhledem k přihlédnutí k již stávající stavbě 510 není pravděpodobné, že by mohlo dojít k nějakému archeologickému nálezu. A to i přesto, že z východního okraje Prahy pochází množství nálezů dokládajících osídlení již od doby kamenné.

Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Je nutné připomenout, že zájmové území lze označit na základě zákonů jako území s archeologickými nálezy. Proto je nutné při přípravě stavby respektovat povinnosti vyplývající ze stavebního zákona a zákona o státní památkové péči č. 20/1987 Sb. a jeho novely č. 242/1992 Sb. Těmto zákonům podléhá i veškerá stavební činnost. Již před započítím prací je nutné kontaktovat odborníky archeologické památkové péče.

D.II KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘEŠHRANIČNÍCH VLIVŮ

V této kapitole je provedeno vyhodnocení významnosti vlivů na základě metodiky vyhodnocování vlivů na životní prostředí, která byla výstupem projektu Program péče o životní prostředí pro rok 1998 (projekt PPŽ/480/1/98).

K této kapitole přistoupil zpracovatel dokumentace velmi odpovědně, jsou zde velmi podrobně a komplexně zhodnoceny vlivy záměru na jednotlivé složky a podsložky životního prostředí podle osmi kritérií (velikost, časový rozvrh, reverzibilita, citlivost, mezinárodní vlivy, veřejnost, nejistoty, možnost ochrany, hodnocení významnosti). Vlivy jsou pak znovu přehledně zrekapitulovány.

K tabulce 54 Přehled vlivů způsobených výstavbou a provozem: v tabulce vidím rozpor u záboru PUPFL, kde u obou fází je uveden +, tedy že vliv nastane. Přitom několikrát je v dokumentaci zdůrazněno, že v rámci zkapacitnění stavby 510 nebude vznikat žádný další trvalý zábor pozemků PUPFL. Opět předpokládám neoddělení stávajících záborů od záborů vzniklých vlastním záměrem.

Jestliže tabulka používá pouze dvou kategorií (vliv nastane, vliv nenastane), nelze u některých kategorií, např. u krajinného rázu, uvést, že vliv nenastane. Bylo by patrně vhodnější jemnější členění.

K popisu vlivů podle jednotlivých uvedených kritérií: jen poznámka, diskutabilní je dílčí hodnocení, že likvidace, poškození populací vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je vratným dějem.

V závěru celkového hodnocení vlivů je uvedeno, že *záměr bude mít trvalý vliv na zábor pozemků ZPF a PUPFL. Nepříznivý vliv bude spojen se zábořem pozemků ZPF a PUPFL. Je však nutné konstatovat, že je již v současné době posuzovaná stavba 510 přes tyto pozemky vedena a tyto pozemky nejsou pouze ze ZPF a PUPFL trvale vyňaty.*

Negativní ovlivnění zvláště chráněných druhů živočichů se nepředpokládá. Stavba nezasáhne do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů, které se v okolí posuzovaného záměru vyskytují. Vlivy na ostatní složky životního prostředí byly vyhodnoceny jako nulové či nevýznamné např. oproti stávajícímu stavu anebo stavu bez zkapacitnění stavby 510. Na základě vyhodnocení možných vlivů záměru „Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice“ lze záměr při dodržení navržených opatření akceptovat. Kapitola obsahuje

požadované údaje, bez připomínek.

D.III CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH

Bez připomínek, kapitola obsahuje požadované údaje.

D.IV CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Opatření jsou rozdělena do 3 fází:

(1) Fáze projektových příprav – uvádí 34 jednotlivých doporučení, která se týkají všech oddílů životního prostředí. Jednotlivá doporučení lze dohledat v dokumentaci, kde jsou uvedena podrobněji.

(2) Fáze výstavby – uvádí 27 jednotlivých organizačně technických opatření pro snížení vlivů na obyvatelstvo, dopravu, kvalitu ovzduší i okolní krajinu. Dále uvádí nutnost spolupráce s příslušnými dotčenými městskými částmi.

(3) Fáze provozu – uvádí 8 nutných opatření, která se týkají případného úniku ropných látek, snížení prašnosti, kontrolního měření hluku aj.

Je samozřejmou povinností investora a všech subjektů, které se budou podílet na přípravě a realizaci záměru, dodržovat všechny zákony ČR. Proto nejsou v návrhu opatření vypisovány všechny povinnosti, které vyplývají z obecných i složkových environmentálních zákonů, ale zdůrazněny jsou ty, které jsou ve vztahu k záměru zvláště důležité.

Návrh opatření představuje dostatečný základ pro zpracování návrhu stanoviska. V návrhu stanoviska jsou všechna doporučení respektována, doplněna opatřeními vyplývajícími z vyjádření doručených k dokumentaci EIA – doplnění a aktualizace. Výsledná opatření jsou doplněna i opatřeními zpracovatele posudku. Hodnocení navržených opatření je provedeno v kapitole D.IV posudku.

D.V CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

V rámci zpracování jednotlivých studií byly zvoleny doporučované platné metody a postupy, které jsou zde zrekapitulovány.

Použité metody hodnocení jsou podle mého názoru adekvátní velikosti a charakteru posuzovaného záměru. Dokumentace je zpracována v souladu s platnými legislativními předpisy. V rámci jednotlivých složek byly použity moderní a legislativně platné výpočtové modely (ovzduší, hluk, hodnocení zdravotních rizik aj.). Veškeré podklady pro dokumentaci byly zpracovány odborníky na danou problematiku s autorizací.

Hodnocení ostatních složek životního prostředí nevychází z konkrétních metodik. Zpracovatel dokumentace vychází ze známých skutečností, archivních dat, dostupných mapových podkladů, terénního šetření. Biologické hodnocení je zpracováno autorizovanou osobou.

D.VI CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

Kapitola se zákonitě věnuje dvěma základním oblastem, ve kterých se pravděpodobně

mohou vyskytnout nedostatky ve znalostech a neurčitosti, a to je ovzduší a hluk. Hluková problematika i problematika hodnocení znečištění ovzduší je v současné době velmi náročnou fyzikální disciplínou, aplikují se zde matematické modely, které mají ve své složitosti samozřejmě své nedostatky. V kapitole jsou tyto nedostatky dostatečně a podrobně popsány a rozebrány. Obecný komentář zpracovatele posudku k problematice hodnocení vlivů na ovzduší je uveden v kapitole V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci.

Celkově je ale možné konstatovat, že v rámci zpracování dokumentace nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti v podkladech, které by bránily zpracování dokumentace a formování základních závěrů.

ČÁST E – POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Kapitola E v dokumentaci je určena k vzájemnému porovnávání variant záměru. Je uvedeno, že vlastní záměr byl oznamovatelem předložen invariantně. Tuto skutečnost lze u záměru typu rekonstrukce komunikace akceptovat. Ale i v tomto případě je třeba porovnávat uvedený záměr s nulovou variantou.

Na základě vyhodnocení modelových stavů s různým počtem křižovatek s realizací a bez realizace záměru je dokladováno, že ve všech případech bude stav s realizací záměru lepší z hlediska hlukové a imisní zátěže a zdravotních rizik obyvatel. Toto konstatování je zásadní, protože ukazuje na pozitivní vliv záměru, ať již bude realizovaná kterákoliv uvažovaná varianta dopravního řešení.

K této kapitole mám zásadní připomínku. V této kapitole, která je určena pro hodnocení variant záměru, jsou opět velmi rozsáhle popisovány výsledky modelových výpočtů při různých dopravních stavech (z 28 stran je to 25 stran). To nejsou varianty záměru a zde tedy nemají být hodnoceny. Do této kapitoly patří pouze sumarizace porovnání výsledků v případě s realizací (aktivní varianta) a bez realizace (nulová varianta) a nikoliv rozsáhlé popisy a vzájemné porovnávání jednotlivých stavů. Nelze se potom divit, že čtenář považuje otázku volby počtu křižovatek za stěžejní část záměru, když je mu věnována podstatná část dokumentace. Samotné tvrzení v dokumentaci, že „Součástí posuzovaného záměru není výstavba žádných nových MÚK“ je sice pravdivé, ale v kontextu dokumentace není přesvědčivé.

ČÁST F - ZÁVĚR

Tato kapitola znova rekapituluje jednotlivé závěry z hlediska jednotlivých kapitol vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo. Závěr je shodný jako u předcházející části E: *Posuzovaný záměr "Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice" lze z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel při respektování navrhovaných opatření akceptovat ve stavu se 3, 4, 5 i 6 křižovatkami.* Komentář k závěru viz předchozí kapitola.

Celkově však hodnotím záměr jako akceptovatelný, splňující požadavky ochrany životního prostředí i zdraví obyvatel. Podmínkou je respektování všech navržených opatření pro fázi projektových příprav, výstavby i provozu, která jsou uvedena v kapitole D.IV dokumentace.

ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Cílem kapitoly G je, jak říká již název, představit všeobecně srozumitelné shrnutí záměru

netechnickým způsobem. Kapitola je tedy určena pro širokou veřejnost, která nemůže znát odbornou terminologii jednotlivých profesí, které se na zpracování dokumentace podílejí. Měla by tedy záměr vysvětlovat jednoduše se zaměřením na podstatné skutečnosti. Kapitola v dokumentaci tuto funkci plní jen v omezené míře.

Ze 13 stran kapitoly je 8 věnováno opět definici různých stavů používaných k modelování ve stejné, komplikované a nepřehledné podobě (v dokumentaci je to uvedeno již potřetí). K přehlednému popisu by přitom stačila jedna tabulka. Zde podrobný popis již nemá vůbec význam a navíc se v následujícím textu kapitoly G modelové stavy popisují zkrácenými symboly, odlišnými od přehledu.

Popis vlastního záměru je prezentován jedním odstavcem a není řádně vysvětlen jeho skutečný význam. Hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je standardní, heslovité, ale řada informací je zde zbytečných (např. latinské názvy bezobratlých živočichů bez českého překladu). Chybí jakákoliv přehledná mapová situace záměru.

Celkově lze konstatovat, že kapitola G příliš nepřispívá k lepší orientaci veřejnosti v daném záměru.

ČÁST H – PŘÍLOHY

Dokumentace obsahuje povinné přílohy (1) Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, (2) Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Dokumentace dále obsahuje Stanovisko Ministerstva vnitra ke koncepci umístění křižovatek úseku PO 510 Satalice – Běchovice a tabulkový přehled dotčených pozemků.

Součástí dokumentace jsou samostatné přílohy:

- Příloha č. 1: Dopravně inženýrské podklady, část 1 a 2
- Příloha č. 2: Akustická studie
- Příloha č. 3: Rozptylová studie
- Příloha č. 4: Studie hodnocení zdravotních rizik
- Příloha č. 5: Biologické hodnocení
- Příloha č. 6: Hydrotechnická studie
- Příloha č. 7: Výkresy – Celková situace stavby díl A, B.

Rozsah příloh je dostatečný a odpovídá příloze č. 4 Náležitosti dokumentace zákona č. 100/2001 Sb.

II.3 POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Záměr byl oznamovatelem předložen invariantně, což lze u záměru typu rekonstrukce a zkapacitnění na stávajícím silničním tělese akceptovat.

V takovém případě je možné porovnat aktivní navrženou variantu s variantou nulovou tj. bez realizace záměru. Toto porovnání bylo provedeno pro čtyři možné dopravní stavy ve dvou časových horizontech. Závěr modelových výpočtů prokázal, že ve všech případech bude z hlediska hlukové a imisní zátěže a zdravotních rizik obyvatel lepší stav s realizací než bez realizace. Toto konstatování je zásadní, protože ukazuje na pozitivní vliv záměru, ať bude v procesu územního plánování vybrána kterákoliv uvažovaná varianta dopravního řešení.

Závěr: varianta realizace navrženého záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí lepší než varianta bez realizace.

II.4 HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHOJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE

V dokumentaci je konstatováno, že nepříznivé vlivy přesahující státní hranice nejsou možné. Záměr se nachází v hl. městě Praha v kraji Hl. m. Praha. Souhlasím, že posuzovaný záměr nebude mít žádné vlivy na životní prostředí, které by přesahovaly státní hranice České republiky.

Komentář zpracovatele posudku – Celkové zhodnocení dokumentace:

Předložená dokumentace je velmi rozsáhlým odborným materiálem a přináší velké množství faktografických údajů nejen k vlastnímu záměru, ale i k širším aspektům dopravního řešení. Matematické modely dopravních intenzit a návazně hlukové a imisní zátěže představují cenný podkladový materiál využitelný nejen pro hodnocení vlastního záměru, ale i při přípravě dopravních řešení v územním plánování. Celkově dokumentace přináší dostatek podkladů k rozhodnutí o vlivu záměru na životní prostředí.

K dokumentaci mám ale zásadní připomínky, které se týkají způsobu jejího zpracování a prezentace výsledků a které bohužel hodně snižují celkový dojem. Jedná se především o tyto okruhy:

- a) **multiplicita v prezentaci údajů** – dokumentace je správně členěna na vlastní textovou část a přílohy. Toto členění umožňuje, aby v textové části byly uvedeny pouze základní výstupy a podrobnosti bylo možné dohledat v přílohách. Tady tomu tak není. Velké části z příloh jsou opakovány v textové části a zde se objevují ne jednou, ale na několika místech. Např. definice modelových stavů (9 stran) je ve vlastní dokumentaci uvedena třikrát. Opakovaně jsou uváděny i výsledky hlukové, imisní zátěže i zdravotních rizik. Důsledkem je, že popis záměru zkapacitnění čtyřkilometrového úseku, který by bylo možné racionálně popsat na 100 stran + přílohy má zde 370 stran + cca 600 stran příloh.
- b) **převaha popisných částí před syntézou** – v dokumentaci převládají rozsáhlé popisy před jasným a přehledným zhodnocením celkového problému. To velmi ztěžuje orientaci v dokumentaci a pochopení celého problému.
- c) **nedostatečné grafické přílohy** – v dokumentaci chybí základní přehledná problémová mapa v měřítku 1 : 10 000, která by prezentovala všechny zájmové prvky ze všech složek životního prostředí (zvláště chráněná území, ÚSES, VKP, vodní toky, lokality biologického průzkumu aj.) a dále všechna přijatá ochranná opatření. Drobné výřezy z různých mapových portálů uvedené přímo v textu jsou zcela nedostatečné. Výkresy převzaté z technické dokumentace mohou být přílohou, ale nemohou nahrazovat problémovou mapu. Nedostatečná ji i fotodokumentace. Chybí rovněž vizualizace protihlukových opatření, které by umožnily obyvatelům si vytvořit představu o konečném výsledku.

Celkově působí dokumentace nepřehledným a pro čtenáře nepřátelským dojmem, což samozřejmě nepřispívá k jejímu přijetí.

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

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

Technické řešení záměru zpracovala v roce 2010 společnost Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., Praha. Základní parametry technického řešení jsou uvedeny v dokumentaci v kapitole B.I.6 Stručný popis technického a technologického řešení záměru.

Předložený záměr řeší zkapacitnění a rekonstrukci již dlouhodobě provozovaného úseku Pražského okruhu, stavby 510 Satalice-Běchovice. Možnosti aplikace moderních postupů vychází z konkrétního přehledu činností. Činnosti realizované v záměru lze rozdělit do čtyř skupin:

- a. rozšíření komunikace – zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Rozšíření je realizováno na úkor středního dopravního pásu a okrajů komunikace o cca 0,75-1,75 m.
- b. realizace protihlukových opatření – výstavba protihlukových clon a výměna stávajícího povrchu vozovky za tzv. tichý povrch
- c. rekonstrukce a revitalizace dešťových kanalizací a odvodňovacích systémů stavby – revitalizace dešťových kanalizací, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace
- d. dílčí technická opatření – rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, lávka pro pěší přes Pražský okruh, úprava mostu přes Počernický rybník – rozšíření na 2x3 jízdní pruhy + 2x1 odbočovací, případně připojovací jízdní pruh, výstavba nových křižovatkových větví a mostů v rámci stávající MÚK Olomoucká, výstavba opěrných zdí, realizace dopravního značení aj.

Všechny stavební práce budou probíhat podle příslušných technických norem s využitím moderní stavební techniky. Z hlediska vlivů na životní prostředí je možné ve vazbě na aplikaci techniky a opatření na dosaženém stupni poznání uvést tyto skutečnosti:

- aplikace tzv. tichých asfaltů – jedná se o nový moderní způsob snížení hlukové emise při pojezdu aut. Tato technologie byla zařazena do protihlukových opatření. Podmínkou pro její účinnost bude nejen správná technologická aplikace, ale i průběžná kontrola a údržba. Součástí musí být i kontrolní akustická měření k ověření předpokládané účinnosti.
- problematika materiálů pro protihlukové stěny – toto téma není uzavřeno a bude třeba ho dořešit v rámci aktualizace hlukové studie v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí. Volba vhodných materiálů je obtížná, protože se zde střetává více faktorů: akustická účinnost, hořlavost, váha z hlediska zatížení mostních konstrukcí, průhlednost, ochrana proti nárazům ptáků, pořizovací cena aj. V současné době se vyrábí celá řada materiálů a jejich vhodnou volbou pro jednotlivé úseky je možné značně zefektivnit protihluková opatření a současně minimalizovat vliv na ostatní složky životního prostředí.

Je možné konstatovat, že navržené technické řešení je na standardní úrovni a odpovídá požadavkům na aplikaci současných poznatků vědy a techniky. Navržená opatření a způsob provozování záměru zmírňují a kompenzují negativní vlivy záměru na životní prostředí. Opatření jsou zahrnuta do návrhu stanoviska.

IV.
POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ
K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ,
POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH
VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí jsou popsána v kap. D.IV. Návrhy opatření se zaměřují na konkrétní problémové okruhy. Zpracovatelem posudku byly opatření převzaty a doplněny o návrhy z vyjádření účastníků procesu a z vlastního šetření. Navržená opatření byla posouzena a je možné konstatovat, že představují dostatečný základ pro zpracování návrhu stanoviska.

Je samozřejmou povinností investora a všech subjektů, které se budou podílet na přípravě a realizaci záměru, dodržovat platnou legislativu ČR. Proto nejsou v návrhu opatření vypisovány všechny povinnosti, které vyplývají z obecných i složkových environmentálních zákonů, ale zdůrazněny jsou ty, které jsou specifické ve vztahu k záměru.

Výsledný seznam navržených opatření je uveden v kap. VII. Návrh stanoviska.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

V.1 Vyjádření k dokumentaci

V.2 Souhrnný komentář k vyjádřením

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

V.1 VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zde je uveden přehled a stručný obsah vyjádření účastníků procesu EIA a komentář zpracovatele posudku k těmto vyjádřením. Vyhodnocena byla všechna vyjádření, která zpracovatel posudku obdržel z Ministerstva životního prostředí. Nejdříve jsou uvedena vyjádření dotčených územních samosprávných celků, následují vyjádření dotčených správních úřadů, občanských sdružení a nakonec je vyjádření veřejnosti. Připomínky jednotlivých účastníků jsou v textu odlišeny kurzivou.

Vzhledem k tomu, že se některé připomínky ve vyjádřeních opakuji, byl pro přehlednost zvolen při odpovědích následující postup. Vybrané, často se opakující připomínky, jsou v následující části vypořádány formou samostatných číslovaných komentářů a přímo u připomínky je na tento komentář odkázáno. Umožní to jednak souvislý rozbor problému a zabrání zbytečným duplicitám v textu posudku.

Komentář č. 1: Problematika vedení trasy silničního okruhu a dalších silničních staveb

Jak bylo uvedeno již v úvodu tohoto posudku, byl řadou účastníků špatně pochopen předmět tohoto procesu EIA. Posuzování vlivu záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. může být prováděno jen na záměr, který byl předložen oznamovatelem. Tímto záměrem je pouze zkapacitnění a rekonstrukce již dlouhodobě provozovaného úseku PO 510.

Realizace záměru není podmíněna realizací ostatních částí PO. Předložený záměr může být realizován ve vazbě na současnou nevyhovující dopravní situaci v daném úseku a nedostatečná protihluková opatření, bez ohledu na výstavbu dalších úseků PO. Z toho rovněž vyplývá, že stavba PO 510 nepředurčuje další trasování silničního okruhu. Nejedná se o novou stavbu, ke které by pro dosažení účinnosti bylo třeba přivést další úseky. Naopak jde o stavbu provozovanou již 20 let, jejíž dopravní a environmentální parametry jsou dnes již nevyhovující a která zasluhuje zkapacitnění a rekonstrukci.

PO je zásadní stavbou nejen pražského, ale celostátního významu a jeho vymezení musí být a je předmětem procesů územního plánování. Tyto procesy jsou definovány zákonem č. 183/2006 v platném znění (stavební zákon) a z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí se zde uplatňuje tzv. strategické hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA). V rámci územního plánování je řešena nejen dopravní otázka, ale především účelné využití a prostorové uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů. Procesy územního plánování jsou velmi složité a probíhají průběžně na celostátní, krajské i obecní úrovni. V současné době jsou to např. tyto procesy:

- příprava nového územního plánu hl. města Prahy (metropolitní plán)
- aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje
- dopravní sektorová strategie Ministerstva dopravy (SeStra)

Součástí všech těchto procesů musí být posouzení vlivů na životní prostředí (SEA).

Proto nelze v žádném případě převádět tato hodnocení na úroveň hodnocení jednoho

projektového záměru. Proto všechny diskuse o trasách vedení PO a dalších navazujících staveb je třeba vést na platformě územního plánování.

Trasování dalších částí PO a jiných staveb není předmětem záměru a není tedy možné se zde k němu vyjadřovat.

Komentář č. 2: Dopravní řešení na úseku PO 510, počet mimoúrovňových křižovatek

Vysvětlení tohoto bodu navazuje na předchozí komentář č. 1. Předložený záměr řeší pouze zkapacitnění a rekonstrukci stávajícího úseku PO 510. Záměr neřeší dopravní koncepci daného prostoru, výstavbu nových MÚK, ani likvidaci těch stávajících. Rozhodování o počtu MÚK, jejich vzdálenostech a dalších vazbách na okolní dopravní síť je předmětem územního plánování. Podle vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, které je v příloze H dokumentace, je tento záměr koncepčně v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Při změnách územního plánu může dojít i ke změnám dopravního řešení v oblasti, které se může projevit i změnami v MÚK. Tyto budou posouzeny z hlediska vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění v režimu hodnocení koncepcí a územních plánů.

Bylo snahou předkladatele záměru a zpracovatelů dokumentace zajistit, aby i při různých reálných změnách dopravního řešení v rámci územních plánů, byla zajištěna dostatečná účinnost ochranných protihlukových opatření a celková přijatelnost záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Proto bylo do dokumentace zařazeno rozsáhlé matematické modelování různých dopravních vztahů a z toho vyplývající hlukové a imisní zátěže. Výsledky byly určeny a použity pro návrh ochranných opatření. Jejich použití jako podkladů pro územní plánování je samozřejmě možné, není však předmětem tohoto záměru.

Komentář č. 3: Protihluková ochrana obyvatel

Hluková zátěž patří k hlavním negativním vlivům silniční dopravy na zdraví obyvatel. Je to rovněž proto, že realizace protihlukových opatření se často opoždí za nárůstem intenzity dopravy a nárůstem hluku. Předložený záměr, kde protihluková opatření tvoří podstatnou část, se snaží napravit tuto skutečnost u části PO uvedené do provozu již před 20 lety, kdy intenzity dopravy na tomto úseku byly mnohem nižší než dnes. Současně má být i ochranou před dalším nárůstem intenzit, ať již bude realizován postupně při zachování současného stavu, nebo skokově při uvedení do provozu dalších částí Pražského okruhu. Bude mít tedy pozitivní vliv jak aktuální, tak preventivní.

Hluková problematika je ale současně i velmi složitou fyzikální disciplínou, což se odráží i ve složité legislativě tohoto tématu. To se projevuje i v diskusích o zvolených limitech, staré či nové hlukové zátěži, aplikovaných korekcích aj. Je třeba zdůraznit, že zásadní v tomto směru je názor hygienické služby, zastoupené zde Hygienickou stanicí hlavního města Prahy. Ta ve svém stanovisku uvádí, že připouští realizaci záměru pro všechny hodnocené dopravní stavy. Podmínkou je v dalších stupních projektové dokumentace navržení dalších realizačních řešení protihlukových opatření, vedoucích k dodržení hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu, bez přiznání korekce pro tzv. starou hlukovou zátěž, v souladu s platnou legislativou ČR (zákon č. 258/2000 Sb. v platném znění) ve všech nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb předmětné stavby PO 510.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s tímto závěrem a přebírá ho do návrhu stanoviska.

Dokumentace věnuje modelování hlukové zátěže při různých dopravních stavech velký prostor pro zajištění hlukové ochrany při všech navržených řešeních. Je na škodu, že geneze návrhu protihlukových opatření není dostatečně popsána, a ta jsou navržena v jedné variantě. Zpracovateli posudku je známo, že v rámci projektové přípravy byly zpracovány studie, které řešily různé varianty protihlukových opatření nejen po stránce akustické, ale i technické, požární a ekonomické.

Investorovi je v rámci návrhu stanoviska v souladu s požadavkem Hygienické stanice hl. m. Prahy uložena povinnost v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí zpracovat novou aktualizovanou hlukovou studii a navrhnout opatření, která zajistí dodržení platné legislativy. Zpracovatel posudku se domnívá, že rezervy lze hledat rovněž v komplexnosti přístupu. V souladu s hodnocením hlukové zátěže se mluví o nutnosti sledovat kumulativní vlivy různých staveb, což bylo při výpočtu hluku v dokumentaci splněno. Komplexní přístup současného řešení všech relevantních staveb v zájmové oblasti je třeba uplatnit i z hlediska návrhu opatření. Jako náměty je možné uvést:

- výšková a polohová optimalizace dosud navržených opatření
- posouzení možnosti uzavřeného nebo otevřeného protihlukového tunelu na mostě přes Počernický rybník, a to i ve variantě zásahu do prostoru rybníka, který je přírodní památkou. Přijatelnost zásahu by musela být vyhodnocena a k zásahu by musela být udělena výjimka podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Vyhodnocení této varianty mohlo proběhnout již v rámci tohoto procesu EIA.
- optimalizace výškového řešení MÚK Štěrboholská a navazující části SO 511
- optimalizace parametrů protihlukových valů u MÚK Štěrboholská (výška valů, kombinace s protihlukovými stěnami)
- realizace jednostranného protihlukového valu u přeložky silnice I/12 od konce valu u MÚK Štěrboholská v délce cca 900 m na straně směrem k Běchovicím (specifikace podle požadavku MČ Běchovice)
- realizace protihlukového valu, případně v kombinaci s protihlukovými stěnami na východní straně MÚK Olomoucká a na začátku D11 (specifikace podle požadavku MČ Horní Počernice).

Zpracovatel návrhu si je vědom formálních a organizačních problémů spojených s kombinací návrhů opatření spojených se zásahy do různých staveb, které jsou z hlediska investiční přípravy řešeny samostatně. Vzhledem k tomu, že mají jednoho společného investora (Ředitelství silnic a dálnic ČR), lze řešení jistě nalézt. Cílem musí být nejen dodržení hygienických limitů, ale i maximální reálná ochrana celé zájmové oblasti proti nadměrnému hluku.

V rámci návrhu protihlukových opatření je třeba minimalizovat jejich vliv na ostatní složky životního prostředí. U protihlukových stěn se v první řadě jedná o ochranu ptáků před nárazy do stěn. Je požadováno, aby protihlukové stěny byly v maximální možné míře neprůhledné. V místech potenciálních letových drah (např. na mostě přes Počernický rybník) jsou neprůhledné stěny podmínkou. Tam, kde z nějakých vážných důvodů budou zvoleny transparentní stěny, je nutné je vybavit optickými ochrannými prvky podle Technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104. Neprůhledné protihlukové stěny jsou vhodnější i z hlediska ochrany obyvatel.

V exponovaných místech z hlediska ochrany krajinného rázu je vhodné doplnit protihlukové stěny z vnější strany (od silnice) doprovodnou vegetací.

Komentář č. 4: Ochrana ovzduší

Problematika ochrany ovzduší je velmi složitá z řady důvodů. Vyjmenujme zde ty základní, které ovlivňují interpretaci výsledků:

- Kvalita ovzduší je velmi dynamický systém, na kterém se podílí nejen variabilita emisí z jednotlivých zdrojů, ale i meteorologické parametry. Proto na rozdíl od hluku nemají krátkodobá měření čistoty ovzduší velkou vypovídací hodnotu. Jako východisko byl obecně (v celé EU a dalších vyspělých státech světa) zvolen pro rozhodování systém aplikace schválených matematických modelů. Rovněž v ČR Ministerstvo životního prostředí určilo povolené matematické modely a rozptylové studie v této dokumentaci byly schváleným modelem vypočítány.
- Na emisích se podílí kromě hodnocené komunikace celá řada dalších zdrojů. Zpracované rozptylové studie braly v úvahu i tyto zdroje a ty v řadě případů mají na imisní situaci větší vliv než vlastní komunikace.
- Pro výpočet emisí z dopravy jsou základními vstupními parametry nejen intenzita dopravy, ale i rychlost a způsob jízdy. Dopravní kongesce výrazně zvyšují produkci emisí. Tento důvod je v dokumentaci málo zdůrazňován, ale jedná se o jeden z podpůrných argumentů pro zkapacitnění komunikace, a to již za současného nevyhovujícího stavu.
- Intenzita dopravy na hodnocené komunikaci je závislá na propustnosti a stavu celé širší dopravní sítě. Jestliže po zkapacitnění lze očekávat nárůst dopravy na PO 510 (a to i bez napojení jakékoliv další komunikace), znamená to, že na jiných místech dopravní sítě bude docházet k úbytku. To také ukazují použité dopravní modely. Z toho vyplývá, že vliv imisní zátěže je třeba hodnotit komplexně v širokém kontextu dopravní sítě a nejen v okolí jedné stavby.
- Je třeba si uvědomit, že kromě lokality na Vinici, kterou trasa PO 510 přetíná, není na celém úseku místo, kde by obytná zástavba byla trase blíže než 100 m. Není třeba složitých výpočtů k tomu, abychom si uvědomili rozdíl v působení imisí na PO 510 a na běžné komunikační síti v Praze, kde v tisících případech dělí obytnou zástavbu od komunikace pouze chodník.
- Měrné emise z dopravy (vztažené na ujetou vzdálenost jednoho vozidla) jsou parametrem, který jednoznačně díky stále se zlepšujícímu vozovému parku a technologickým úpravám na vyráběných vozidlech stále klesá. V delším časovém horizontu význam imisí z dopravy klesá.

V rámci dokumentace byla imisní situace posouzena velmi podrobně v širokém zájmovém území, v řadě modelových dopravních stavů. Výsledky ukázaly, že zde nehrozí významné zhoršení kvality ovzduší v okolí komunikace. Tento závěr potvrdila svým souhlasem s navrhovaným řešením i Hygienická stanice hl. m. Prahy.

V.1.1 Vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů

1. Hlavní město Praha, 1. náměstek primátora RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.
vyjádření č. j. 24980/ENV/13 ze dne 13. 6. 2013

- *Záměr je koncepčně v souladu s platným ÚPl hl. m. Prahy, rozpor by nastal v případě vynechání některých MÚK ve smyslu variantního řešení. Záměr lze z hlediska dopadů na ŽP a zdraví obyvatel, při respektování navrhovaných opatření, akceptovat ve stavu se 3,4,5 i 6 MÚK.*

Vypořádání: Je v souladu se závěry dokumentace.

- *Problémy související s mezikřižovatkovou vzdáleností MÚK a zatížením na posuzovaném úseku by měly být zmírněny vhodným dopravním značením a omezení max. dovolené rychlosti.*

Vypořádání: Problematika počtu křižovek na zmíněném úseku je věcí dopravního řešení v rámci územního plánu a není předmětem tohoto záměru. V rámci tohoto záměru nedochází k žádné výstavbě, ani likvidaci mimoúrovňové křižovatky.

- *Prověřit možnost ponechání výjezdu z obchodní zóny Černého Mostu na D11 v dnešní trase.*

Vypořádání: Bylo doporučeno v rámci komentáře k dopravnímu řešení.

- *Z hlediska ochrany ZPF bude zábor cca 13,55 ha půdy. V současném stavu do pozemků stavba již zasahuje. Dotčené pozemky je třeba vyjmout ze ZPF.*

Vypořádání: Je zařazeno do návrhu stanoviska.

- *V km 61,35 v rámci řešení nového podjezdu navrhnout propojení pro pěší a cyklistickou dopravu v chráněném standardu (min. čistá šířka 3,0 m + bezpečnostní odstupy).*

Vypořádání: V rámci zkapacitnění stavby 510 bude postavena lávka umožňující převedení pěších a cyklistů přes PO v tradiční trase z Dolních Počernic do rekreační oblasti na východní straně PO.

2. Městská část Praha – Běchovice, starosta Ing. Ondřej Martan vyjádření č. j. MCPB 1179/2013 ze dne 3. 6. 2013

- *Negativní stanovisko k dokumentaci. Měla by být posouzena i varianta Silničního okruhu kolem Prahy Středočeským krajem tzv. regionální varianta dle aktualizace ZÚR Prahy. Dle MV ČR lze s ohledem na technické normy realizovat pouze variantu se třemi MÚK.*

Vypořádání: Varianta Silničního okruhu kolem Prahy Středočeským krajem, tzv. regionální varianta není předmětem posouzení tohoto procesu EIA. Proto na ni nemůže být reagováno (viz Komentář č. 1).

Počet křižovek je předmětem dopravního řešení v rámci územního plánování a není předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 2).

- *Hodnocení k roku 2016 vychází z nereálných předpokladů, že bude zprovozněna JV část SO, úsek SOKP 511 D1-Běchovice a část přeložky silnice I/12. K tomuto stavu byly zpracovány i hluková a rozptylová studie.*

Vypořádání: Modelové výpočty byly provedeny pro dva teoretické časové horizonty – rok 2016 a hypotetický horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. V případě, že uvedené stavby nebudou realizovány, to znamená, že hluková i imisní situace bude lepší, než je uvedeno ve výpočtu. Výpočet a návrh protihlukových opatření byl tedy proveden na straně bezpečnosti.

- *Hodnocení k horizontu naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy předpokládá, že budou v provozu veškeré stavby.*

Vypořádání: Jedná se o modelový výpočet, jehož cílem je postihnout stav, jaký by nastal při úplné realizaci územního plánu. Jeho cílem je zajistit, aby v případě, kdy

k tomuto stavu dojde, byla navržená ochranná opatření dostatečně účinná. Povinnost aktualizace hlukové studie v dokumentaci pro územní řízení je zařazena do podmínek stanoviska (viz Komentář č. 3).

- *Rozsudkem Nejvyššího správního soudu bylo vedení SOKP východní spojkou "vymazáno" ze ZÚR.*

Vypořádání: Není předmětem dokumentace ani posudku (viz Komentář č. 1).

- *Nesouhlasíme s použitím limitů pro starou hlukovou zátěž – v rozporu s právními předpisy.*

Vypořádání: Přiznání hygienických limitů je v kompetenci příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

Pro posuzovaný úsek komunikace PO 510 je vydáno časově omezené povolení podle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění na provozování zdroje hluku – pozemní komunikace platné do 31.12.2015 č.j. ÚPL/1553/6307/82861/09 ze dne 18.1.2010.

V návrhu PHO je snaha o dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích, tj. $L_{Aeq, 16 \text{ hod}} = 60 \text{ dB}$ pro denní dobu a pro noc $L_{Aeq, 8 \text{ hod}} = 50 \text{ dB}$. Pouze u několika objektů v případě zkapacitnění komunikace a realizace navržených PHO dojde v noční době k překročení hygienického limitu $L_{Aeq, 8 \text{ hod}} = 50 \text{ dB}$. Do návrhu stanoviska je zařazena povinnost aktualizace hlukové studie a dodržení hygienických limitů (viz Komentář č. 3).

- *Hluková studie by neměla počítat s použitím "tichých" asfaltů, protože je jejich životnost omezená na 6 let – nelze je považovat za hlavní protihlukový prvek.*

Vypořádání: Pro účely výpočtu bylo ve stavech při zkapacitnění PO uvažováno s realizací "tichých povrchů". Použitá korekce byla zvolena na základě dostupných poznatků o této problematice a z výsledků provedených měření před a po výměně obrusných vrstev vozovek na území hl. m. Prahy. Použití tichých asfaltů je jedním z technických opatření. Životnost protihlukových clon rovněž není nekonečná a protihlukové clony je třeba udržovat a postupně obnovovat.

- *Území SOKP 510 je už dnes územím se zhoršenou kvalitou ovzduší a vlivem zkapacitnění dojde k mírnému nárůstu všech sledovaných látek.*

Vypořádání: Realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší v okolí PO 510 (viz Komentář č. 4).

- *SOKP je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, ale vede v těsné blízkosti zastavěného území Dolních Počernic (čtvrť Vinice).*

Vypořádání: Rozhodování o vedení trasy PO není předmětem záměru (viz Komentář č. 1).

- *Úzkým hrdlem a špuntem je most přes Počernický potok.*

Vypořádání: Na mostě budou v souvislosti se zkapacitněním komunikace provedeny úpravy. Z hlediska šířkového uspořádání se jedná se o rozšíření na 2 x 3 pruhy + 2 x 1 odbočovací (resp. připojovací) pruh.

**3. Městská část Praha – Ďáblice, starosta, zástupce starosty Zdeňka Fišmistrová
vyjádření č. j. 0821/2013_MCPD/STAR ze dne 5. 6. 2013**

- *Dokumentaci žádáme přepracovat.*
- *Všechny nedostavěné úseky silničního okruhu kolem Prahy spolu úzce souvisí a je nutné je posuzovat ve vzájemné souvislosti.*

Vypořádání: Dokumentace v kapitole B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry uvádí přehled staveb, u kterých se předpokládá, že vejdou v provoz k výhledovému roku 2016 a k časovému horizontu tzv. návrhového období ÚP hl. m. Prahy, kdy je počítáno s kompletním naplněním územního plánu. V jednotlivých výhledových stavech byly řešeny kumulativní a synergické vlivy všech relevantních staveb, u kterých se předpokládá, že budou v jednotlivých stavech v provozu, včetně železniční tratě ČD 011. Posuzování ostatních úseků PO není předmětem dokumentace ani posudku (viz Komentář č. 2).

- *Dokumentace hodnotí záměr, který nemá oporu v ZÚR hl. m. Prahy, proto je třeba vyčkat na definitivní rozhodnutí o trasování Silničního okruhu kolem Prahy.*

Vypořádání: Není předmětem dokumentace ani posudku (viz Komentář č. 1).

- *Inženýrské podklady TSK Praha ani ÚRM Praha nejsou a nemohou být věrohodným podkladem pro vydání stanoviska.*

Vypořádání: Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány na základě objednávky Ředitelství silnic a dálnic v listopadu 2011. Byly zpracovány pro potřeby EIA pro zkapacitnění stavby 510 Pražského okruhu. Dále se vychází z podkladů: (1) Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. m. Prahy v roce 2010 a jejich vývoj v období 1990-2010, (2) Úkol č. 07-130-H19, Dopravně-inženýrské podklady pro Pražský okruh v úseku Satalice-Dubeč, (3) ÚP SÚ hl. m. Prahy, (4) Soubor programů PVT – Vision.

Vyhodnocování vlivů v dokumentaci je nevyhnutelně zatíženo určitými nejistotami, danými spolehlivostí použitých dat apod. V rámci zpracování dokumentace nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti v podkladech, které by bránily zpracování dokumentace a formování základních závěrů.

- *Do posuzování by měla být zahrnuta "regionální varianta".*

Vypořádání: Varianta Silničního okruhu kolem Prahy Středočeským krajem, tzv. regionální varianta není předmětem posouzení tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

- *V pořádku není ani návrhové období.*

Vypořádání: V dokumentaci jsou řešeny následující časové horizonty: 1. Stávající stav – rok 2011, 2. Fáze výstavby: 2014-2016, 3. Fáze provozu: 2016 a horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. Je zařazeno do návrhu stanoviska, že v dokumentaci pro územní rozhodnutí bude zpracována aktualizovaná hluková studie (viz Komentář č. 3).

**4. Městská část Praha – Dolní Počernice, starosta Zbyněk Richter
vyjádření č. j. 0788/13/sekr ze dne 3. 6. 2013**

- *Nesouhlasné stanovisko.*

- *Požaduje prokázat kontrolním měřením vypočtené hodnoty imisí znečišťujících látek, problematiku organických látek řešit zahrnutím vlivu stávajících zdrojů znečištění.*

Vypořádání: Izolované měření imisí nemá velkou vypovídací schopnost a není požadováno (viz Komentář č. 4).

- *Realizace protihlukových opatření pro splnění podmínky č. 4 kolaudačního rozhodnutí stavby okruhu H1 ze dne 4. 11. 1993 stanovující max $L_d=55$ dB, max $L_n=45$ dB v oblasti mostu přes Počernický rybník včetně jižního předmostí. Změření skutečného stavu hlukové zátěže a porovnání s vypočtenými teoretickými hodnotami Akustické studie. Kompenzace s majiteli nejvíce postižených pozemků.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení hygienických limitů v kolaudačním rozhodnutí byl dán podle vyhlášky č. 13/1977 Sb., která byla zrušena v roce 2000. Orgán ochrany veřejného zdraví musí věc posuzovat podle platné legislativy, kterou je v současné době zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V nařízení vlády jsou stanoveny hygienické limity, které jsou pro jednotlivé zdroje hluku závazné (dále viz Komentář č. 3).

Návrh PHO tento požadavek akceptuje, kontrolní měření hluku po realizaci PHO je jednou z podmínek závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví vydaného jako podklad pro stavební povolení.

Jednání ze strany investora stavby s majiteli nejvíce postižených pozemků o kompenzacích není předmětem dokumentace ani posudku. Bude řešeno v jednom z dalších stupňů projektové dokumentace.

- *Navrhujeme zpracovat záměr v "regionální variantě".*

Vypořádání: Varianta Silničního okruhu kolem Prahy Středočeským krajem, tzv. regionální varianta není předmětem posouzení tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

5. Městská část Praha – Satalice, starosta PhDr. František Jenčík vyjádření č. j. 329/2013MČPSAT ze dne 3. 6. 2013

- *Dokumentace hodnotí záměr, který nemá oporu v ZÚR hl. m. Prahy, proto je potřeba vyčkat na definitivní rozhodnutí o trasování Silničního okruhu kolem Prahy. Žádáme o přerušeni procesu posuzování EIA tohoto záměru.*
- *Rozhodnutím Nejvyššího správního soudu byly všechny nedostavěné úseky SOKP "vymazány" ze ZÚR.*

Vypořádání: Problematika trasování silničního okruhu není předmětem tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

- *Projektová EIA nemůže předcházet procesu územního plánování.*

Vypořádání: Územní plánování je kontinuální proces a do schválení nového územního plánu platí plán dřívější. Předkládaný záměr je v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.

- *Žádáme dokumentaci přepracovat a zahrnout i "regionální variantu" dle aktualizace ZÚR Praha.*

Vypořádání: Varianta silničního okruhu kolem Prahy Středočeským krajem, tzv. regionální varianta není předmětem posouzení tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

**6. Městská část Praha – Suchdol, starosta Petr Hejl,
vyjádření č. j. UMC P_Such 01286/2013 ze dne 5. 6. 2013**

- *Žádáme přerušit proces posuzování EIA do doby projednání a schválení trasy SOKP v rámci ZÚR a na základě tohoto projednání dokumentaci přepracovat pro schválenou variantu.*
- *Není ukončen proces aktualizace ZÚR hl. m. Prahy, který řeší mimo jiné umístění koridoru stavby v území. V platném znění ZÚR Prahy není trasa SOKP vymezena. Dokumentace nemůže posoudit varianty trasy SOKP (severní či regionální varianty), posuzuje pouze vlivy konkrétního umístění jedné stavby v daném území jako podklad pro územní rozhodnutí.*
- *Dokumentace EIA je zpracována "v předstihu" bez souladu s územně plánovací dokumentací a projednání, znalosti nadmístních souvislostí.*

Vypořádání: Tyto připomínky nejsou předmětem posouzení tohoto procesu EIA (Komentář č. 1).

**7. Městská část Praha 14 – Rada městské části, starosta Bc. Radek Vondra
vyjádření č. j. 350/RMČ/2013 ze dne 5. 6. 2013**

- *Doporučuje v PO, stavba 510 Satalice-Běchovice pouze MÚK Satalice, MÚK Olomoucká a MÚK Štěrboholská při realizaci navržených protihlukových clon a opatření a při provedení tzv. tichého povrchu vozovky.*

Vypořádání: Koncepce dopravního řešení včetně počtu MÚK není předmětem záměru (viz Komentář č. 2). Aplikace tzv. tichého asfaltu je jedním z protihlukových opatření, která budou upřesněna v aktualizované akustické studii (viz Komentář č. 3).

- *Požaduje realizaci navržených protihlukových clon i u jižní části komunikace "Malá Chlumecká", tichý povrch vozovky. Požaduje realizaci protihlukového opatření ke zmírnění dopadů na bytový dům při ul. Bryksova (č.p. 956-961) v jižní části komunikace.*

Vypořádání: Je zařazeno do návrhu stanoviska, bude řešeno v aktualizované hlukové studii (viz Komentář č. 3).

**8. Městská část Praha 20 – Rada městské části, starostka H. Moravcová
vyjádření č. j. 94/2.12/13 ze dne 23. 5. 2013**

- *Nesouhlasí s obsahem a závěry dokumentace.*
- *Stavba je účelově zařazena do kategorie staré hlukové zátěže s vyššími hygienickými limity.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení hygienických limitů je zařazen do návrhu stanoviska (viz Komentář č. 3).

- *Dokumentace je zmatečná v uvádění počtu MÚK v různých kapitolách a ve vlivech počtu na hlukovou a imisní zátěž.*

Vypořádání: Nepřehlednost dokumentace je kritizována i zpracovatelem posudku. Koncepce dopravního řešení (počty křižovatek) viz Komentář č. 2.

- *Pro Prahu 20 je nepřijatelná varianta se zrušením MÚK Chlumecká, z důvodu skokového navýšení intenzity v Horních Počernicích.*

Vypořádání: Záměr neřeší dopravní koncepci ani počty křižovatek. Pouze dokládá, že i ve stavech, kdy je zachována MÚK Chlumecká, budou mít navrhovaná ochranná opatření požadovanou účinnost (viz Komentář č. 2).

- *Záměr není řešen variantně s požadovaným Aglomeračním okruhem, pseudovariantami jsou pouze počty MÚK na řešeném úseku.*

Vypořádání: Není předmětem záměru (viz Komentář č. 1).

- *Vlivy na ŽP jsou řešeny pouze izolovaně, chybí kvalifikované synergické hodnocení za delší dobu vycházející z průkazných zdrojů, jiných než modelových.*

Vypořádání: Hodnocení synergických vlivů se v praxi týká především dopadů na zdraví obyvatel. Tato skutečnost je řešena samostatnou metodikou Hodnocení zdravotních rizik, která byla stanovena Ministerstvem zdravotnictví ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí. Studie hodnocení zdravotních rizik je součástí dokumentace a hodnotí synergický vliv hlukové a imisní zátěže na zdraví.

Vyhodnocení významnosti vlivů je provedeno na základě metodiky vyhodnocení vlivů na životní prostředí, která byla výstupem projektu Program péče o životní prostředí pro rok 1998. Toto vyhodnocení je v kapitole D.II. V tabulkách je uveden přehled vlivů způsobených výstavbou a provozem záměru a přehled kritérií pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů. Hodnocení je podrobně provedeno na 13 stranách a shrnuto v tabulce. Také na konci kapitoly je celkové shrnutí vlivů.

9. Magistrát hl. města Prahy, odbor ŽP, vedoucí oddělení Ing. Jana Cibulková
vyjádření č. j. S-MHMP-0337021/2013/1/OZP/VI ze dne 4. 6. 2013

- *Z hlediska ochrany ZPF: bez zásadních připomínek.*
- *Z hlediska lesů a lesního hospodářství: bez připomínek, v další fázi projektování požádat o trvalé odnětí části lesního pozemku parc. č. 1471/1 k.ú. Dolní Počernice ze PUPFL.*

Vyjádření: Je zařazeno do návrhu stanoviska.

- *Z hlediska nakládání s odpady: bez zásadních připomínek.*
- *Z hlediska ochrany ovzduší: bez zásadních připomínek.*
- *Z hlediska ochrany přírody a krajiny: dokumentace dopracovala vliv na avifaunu v souvislosti s plánovanými PHS, nemáme další zásadní připomínky.*
- *Z hlediska myslivosti: bez připomínek.*
- *Z hlediska ochrany vod: bez zásadních připomínek. V souladu s doporučením požadujeme provedení rekonstrukce DUN a oddělovací komory.*

Vypořádání: Nejvýznamnější stavební úpravou stávajícího stavu odvodnění stavby 510 je přestavba stávající dešťové a usazovací nádrže a přesun okolních objektů na gravitační kanalizaci, spojné komory a oddělovací komory. Proto musí být stávající DÚN zbourána. Je součástí záměru.

**10. Hygienická stanice hlavního města Prahy
vyjádření č. j. HSHMP 20657/2013 ze dne 22. 5. 2013**

- *Hygienická stanice hl. města Prahy připouští realizaci záměru ve všech variantách označených písmenem "b", to odpovídá plánovanému rozšíření. Jsou to varianty 2b6k, 3b5k, 4b4k, 5b3k, 6b6k, 7b5k, 8b4k, 9b3k, kde "k" je počet mimoúrovňových křižovatek.*
- *V dalších stupních je nutné řešit protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku pro denní a noční dobu bez přiznání korekce pro tzv. starou hlukovou zátěž ve všech chráněných venkovních prostorech staveb, v souladu s platnou legislativou ČR (zákon č. 258/2000 Sb. v platném znění).*

Vypořádání: Je zařazeno do návrhu stanoviska.

11. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, ředitel Mgr. Jan Svoboda, vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/0823503.003/13/PPA ze dne 27. 5. 2013

- *ČIŽP – Oddělení odpadového hospodářství: bez připomínek.*
- *ČIŽP – Oddělení ochrany ovzduší: bez připomínek, souhlas se závěry rozptylové studie.*
- *ČIŽP – Oddělení ochrany vod: bez připomínek.*
- *ČIŽP – Oddělení ochrany přírody:*
 - *Záměr je v přímé kolizi s několika prvky ÚSES: musí být chráněny před poškozením a v jejich ploše ani těsné blízkosti by neměla být zřizována zařízení ke stavbě.*
 - *Zvláště chráněná území (PP Xaverovský háj, PP Počernický rybník a PP Chvalský lom): musí být zajištěna ochrana včetně ochranného pásma. V jejich ploše ani ochranném pásmu by neměla být bez příslušných výjimek zřizována zařízení ke stavbě a totéž se týká pojezdů těžké techniky.*
 - *Kolize s vodními toky jako VKP: zajistit si závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.*
 - *Záměr zasahuje do přírodního parku Klánovice – Čihadla: nenarušení krajinného rázu.*
- *Připomínky požadujeme zohlednit při vydávání stanoviska.*
- *Oddělení ochrany lesa: bez připomínek*

Vypořádání: Tyto výše uvedené podmínky jsou zahrnuty do návrhu stanoviska.

**12. Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší, ředitel Ing. Jan Kužel
vyjádření č. j. 993/780/13 ze dne 22. 5. 2013**

- *Odbor ochrany ovzduší posoudil přepracovanou dokumentaci záměru "Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice" a nevznáší žádné zásadní připomínky. Podmínkou je striktní dodržování opatření ke snížení vlivů záměru ve fázi výstavby i provozu, které jsou uvedeny v kap. D.I.4 a D.IV.*

Vypořádání: Všechna opatření ke snížení vlivů záměru pro fázi výstavby i provozu, která jsou doporučena v dokumentaci, jsou zahrnuta do návrhu stanoviska.

**13. Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany vod, ředitel Ing. Karel Vlasák
vyjádření č. j. 1076/740/13 ze dne 6. 5. 2013**

- *Odbor ochrany vod posoudil přepracovanou dokumentaci záměru "Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice" a nevznáší žádné zásadní připomínky. Podmínkou je striktní dodržování opatření uvedených v kapitole D.IV a opatření týkajících se instalace odlučovače lehkých kapalin.*

Vypořádání: Všechna opatření ke snížení vlivů záměru pro fázi projektových příprav, výstavby i provozu, která jsou doporučena v dokumentaci, jsou zahrnuta jako požadavek do návrhu stanoviska.

V.1.2 Vyjádření občanských sdružení**14. Občanské sdružení "Zdravé prostředí všem", B. Balíková,
vyjádření ze dne 25. 5. 2013**

- *Správním soudem byla část Zásad územního rozvoje (ZÚR) týkající se napojení záměru na další stavby zrušena a nová územně plánovací dokumentace kraje není schválena – pokračování ve zjišťovacím řízení by mělo být pozastaveno do přijetí nové dokumentace území, která by měla řešit celou oblast a její dopravní obslužnost.*

Vypořádání: Tyto připomínky nejsou předmětem posouzení tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

**15. Občanské sdružení "Zdravé životní prostředí", JUDr. Petra Šubrtová,
vyjádření ze dne 4. 6. 2013**

- *Negativní stanovisko. Odůvodnění:*
- *Přerušeni do doby schválení aktualizace ZÚR hl. m. Prahy.*
- *Rozsudkem Nejvyššího správního soudu bylo vedení SOKP východní spojkou "vymazáno" ze ZÚR.*
- *Posouzení varianty SOKP Středočeským krajem tzv. regionální varianty. Ta je nyní posuzována v Dopravní sektorové strategii II (SeStra II, podklad pro EU). Případně posoudit alespoň její východní část od D1 po D8, která posouzení EIA nemá.*
- *Projektová EIA nemůže předcházet procesu územního plánování.*

Vypořádání: Tyto připomínky nejsou předmětem posouzení tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

- *Hodnocení k roku 2016 vychází z nereálných předpokladů, že bude zprovozněna JV část SO, úsek SOKP 511 D1-Běchovice a část přeložky silnice I/12. K tomuto stavu byly zpracovány i hluková a rozptylová studie.*

Vypořádání: Vypořádání: modelové výpočty byly provedeny pro dva teoretické časové horizonty – rok 2016 a hypotetický horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. V případě, že uvedené stavby nebudou realizovány, to znamená, že hluková i imisní situace bude lepší, než je uvedeno ve výpočtu. Výpočet a návrh protihlukových opatření byl tedy proveden na straně bezpečnosti.

- *Hodnocení k horizontu naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy předpokládá, že budou v provozu veškeré stavby, které jsou v návrhu ÚP SÚ hl. m. Prahy.*

- *EIA by měla posuzovat stav území k takovému roku, v němž se dá předpokládat, že dosud nepostavené související stavby budou skutečně realizovány. Mělo by jít o konkrétní rok, např. 2025 nebo 2030.*

Vypořádání: Pokud tento termín není znám, nemůže být ani použit v dokumentaci EIA. Proto se ve výpočtech používá hypotetického stavu, kdy jsou všechny stavby dokončeny.

- *Nesouhlasíme s použitím limitů pro starou hlukovou zátěž. V kolaudačním rozhodnutí (1993) stavby S0 510 je, že hluk z provozu na nové komunikaci nepřesáhne 55 dB ve dne a 45 dB v noci v prostoru 2 m před objekty, resp. 3 m nad jejich pozemky a to i pro stav naplnění plánované dopravní zátěže.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení hygienických limitů v kolaudačním rozhodnutí byl dán podle vyhlášky č. 13/1977 Sb., která byla zrušena v roce 2000. Orgán ochrany veřejného zdraví musí věc posuzovat podle platné legislativy, kterou je v současné době zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V nařízení vlády jsou stanoveny hygienické limity, které jsou pro jednotlivé zdroje hluku závazné. Nutnost splnit platné hygienické limity je uvedena v návrhu stanoviska (viz Komentář č. 3).

- *Dokumentace neposuzuje vliv na EVL Blatov a Xaverovský háj. Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, Odboru životního prostředí (27.9.2012), nemůže mít záměr vliv na EVL ani PO (vzdálenost 750 m, 530 m od MÚK Olomoucká a 260 m od D11).*

Vypořádání: Rozhodující pro posuzování je vyjádření zmíněné vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy je v příloze dokumentace v kapitole H, které uvádí, že „Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.“

- *Území SOKP 510 je už dnes územím se zhoršenou kvalitou ovzduší a vlivem zkapacitnění dojde k mírnému nárůstu všech sledovaných látek.*

Vypořádání: Realizací záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší v okolí PO 510 (viz Komentář č. 4).

- *SOKP je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, ale vede v těsné blízkosti zastavěného území Dolních Počernic (čtvrť Vinice).*

Vypořádání: Trasování PO není předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 1).

- *Úzkým hrdlem a špuntem je most přes Počernický potok.*

Vypořádání: Na mostě budou v souvislosti se zkapacitněním komunikace provedeny úpravy. Z hlediska šířkového uspořádání se jedná se o rozšíření na 2 x 3 pruhy + 2 x 1 odbočovací (resp. připojovací) pruh.

- *Hluková studie by neměla počítat s použitím "tichých" asfaltů, protože je jejich životnost omezená na 6 let – nelze je považovat za hlavní protihlukový prvek, který by měl trvale, po dobu životnosti celé stavby, významně snižovat hladinu hluku. Hluková studie by měla být celkově přepracována s použitím vstupních parametrů z běžného asfaltu, tedy bez užití tichých asfaltů.*

Vypořádání: V návrhu stanoviska pro fázi provozu je uvedena nutnost udržovat tiché asfalty tak, aby plnily svoji funkci správně. Specifikace údržby bude upřesněna až na základě výběru konkrétního typu povrchu. V případě opotřebení tichého povrchu

bude třeba tento povrch vyměnit za nový. Na základě výměny stávajícího povrchu za tichý bude třeba po zprovoznění stavby provést kontrolní měření hluku v 1., 3. a 5. roce provozu, a to jak u chráněné nejbližší obytné zástavby, tak dle požadavků normy ČSN ISO 11819-1. Použití tichých asfaltů je jedním z technických opatření. Návrh na údržbu a monitorování je zahrnut do návrhu stanoviska pro fázi provozu. I životnost protihlukových clon rovněž není nekonečná a i ty je třeba udržovat a postupně obnovovat (viz Komentář č. 3).

- *Nesouhlas s využitím sčítání dopravy 2010, tj. před zprovozněním Vysočanské radiály. Pro těžkou nákladní dopravu je od r. 2012 uzavřena ulice Průmyslová.*

Vypořádání: Uspořádání komunikační sítě a intenzit dopravy na ní vycházelo se současného stavu s doplněním některých staveb. Mezi ně patří i zprovoznění Vysočanské radiály. Model dopravních vztahů pro Prahu a její okolí byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravně sociologických průzkumů provedených v letech 1995-2011.

**16. Občanské sdružení "Kyjský občanský klub", předseda Jiří Feřtek
vyjádření ze dne 5. 6. 2013**

- *Nesouhlas s vedením trasy SOKP na území Prahy.*
- *Je součástí sítě TEN-T v úseku Horní a Dolní Počernice, Černý Most, Běchovice a zasahuje do rezidenčních lokalit s desetitisíci obyvateli.*
- *Požadujeme posoudit vedení trasy SOKP mimo Prahu.*

Vypořádání: Uvedené připomínky se týkají koncepce PO a nejsou předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 1).

V.1.3 Vyjádření jednotlivých občanů

**17. Ak. mal. Roman Franta, Miroslava Frantová
vyjádření ze dne 3. 6. 2013**

- *Odmítavé stanovisko. Dle nařízení vlády 272/2011 Sb. nelze použít starou hlukovou zátěž v okolí Východní spojky, v rozporu i s kolaudačním rozhodnutím z roku 1993.*

Vypořádání: Požadavek na splnění hlukových limitů je zařazen do návrhu stanoviska (viz Komentář č. 3).

- *Na str. 26, přílohy 4 je uvedeno, že se rozptylová situace v okolí Východní spojky po zkapacitnění nezhorší. Ale pokud v roce 2016 zde projede skoro 120 000 vozidel, z toho plyne, že množství exhalací bude o cca 50 % vyšší než v současné době.*

Vypořádání: Realizací záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší v okolí PO 510 (viz Komentář č. 4).

**18. RNDr. Zdenka Hroudová, CSc., Bryksova 953/9, Praha 14
vyjádření ze dne 2. 6. 2013**

- *Nesouhlas z následujících důvodů:*
- *Nepřípustná a již nesnesitelná hladina hluku ve dne i v noci, dosavadní žádosti o výstavbu PHS jsou bez odezvy.*

Vypořádání: Do tohoto místa, tj. Praha 14 Bryksova 953, byl umístěn z hlediska výpočtu akustické situace výpočtový bod M₁₈. Výšky nad terénem byly počítány od 4 do 27 m. Ve výpočtových stavech bez realizace záměru vycházejí vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ okolo 54 dB ve dne a 49 dB v noci. Po realizaci záměru, tj. rozšíření PO 510 a vybudování protihlukových opatření jsou hodnoty ve dne okolo 49 dB a v noci 44 dB. Protihluková opatření jsou součástí stavby. Komplexní návrh protihlukových opatření uvažuje investor v rámci stavby zkapacitnění komunikace PO. Realizace navrženého záměru tedy vede ke zlepšení hlukové situace.

V dalším stupni projektové dokumentace bude při změně, resp. upřesnění vstupních údajů, aktualizována akustická studie. Na základě požadavku budou upřesněna protihluková opatření tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku pro denní a noční dobu bez přiznání korekce pro tzv. hlukovou zátěž (viz Komentář č. 3).

Je zahrnuto do návrhu stanoviska.

- *Problematické je míchání tranzitní a místní dopravy. Autobusy MHD č. 240 a 250 se pravidelně dostávají do dopravní zóny.*

Vypořádání: Zkapacitněním stávajícího nevyhovujícího stavu PO 510 dojde k zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy.

- *Zrušením nájezdu na SO přímo z ulice Chlumecké vyvolá komplikace v dopravní obslužnosti sídliště Černý Most.*

Vypořádání: Koncepce dopravního řešení není předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 2)

19. Vladimír a Eva Jelínkovi, Nad rybníkem 271, Praha – Dolní Počernice vyjádření ze dne 4. 6. 2013
--

- *K hodnocení zdravotních rizik máme následující námítky k úseku Běchovice – Vinice, měřící místa M3-M10:*
- *Měření nebyla prováděna v době týdenních špiček dopravy, kdy klesá rychlost na 5-15 km/hod, jízda pod minimálním plynem.*
- *Umístění dalších měřicích čidel na východní části zástavby.*
- *Kolaudační rozhodnutí z r. 1993 pro Východní spojku připouští hodnoty 55 dB ve dne a 45 dB v noci – v rozporu.*
- *Hluková studie nevystihuje skutečný stav věcí.*

Vypořádání: Záměr na zkapacitnění komunikace PO stavby 510 prochází novým povolovacím procesem, ve kterém bude vydáno územní rozhodnutí a stavební povolení. Orgán ochrany veřejného zdraví smí požadovat hygienické limity v souladu s platnou legislativou. Dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, lze použít korekci pro starou hlukovou zátěž v případě splnění požadovaných podmínek. V současné době je pro posuzovaný úsek vydáno časově omezené povolení na provozování zdroje hluku platné do 31. 12. 2015.

Akustická studie řeší výhledovou akustickou situaci, která ještě nenastala, proto nemůže vystihovat skutečný stav věcí, ale smyslem akustické studie je odhad důsledků realizace projektovaného záměru v území, případně návrh takových protihlukových opatření, aby po realizaci záměru nedošlo k překročení hygienických

limitů hluku v chráněných prostorech uvedených v § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů. Akustická studie je pouze informativní v tom, že s jistou mírou pravděpodobnosti nastane budoucí stav (viz Komentář č. 3).

20. Ilona Picková, zastupitelky MČ Praha 14, Bratří Venclíků 1073, Praha 9
vyjádření ze dne 6. 6. 2013

- *Připomínky k dokumentaci:*
- *Záměr nemá oporu v ZÚR hl. m. Prahy. EIA nekonceptně předchází proces územního plánování. Je třeba zrušit proces posuzování EIA.*

Vypořádání: Tyto připomínky nejsou předmětem posouzení tohoto procesu EIA (viz Komentář č. 1).

- *Území SOKP 510 je už dnes územím se zhoršenou kvalitou ovzduší a další zatížení je nepřijatelné.*

Vypořádání: Realizací záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší v okolí PO 510 (viz Komentář č. 4).

- *Hodnocení k roku 2016 vychází z nereálných předpokladů, že bude zprovozněna JV část SO, úsek SOKP 511 D1-Běchovice a část přeložky silnice I/12. K tomuto stavu byly zpracovány i hluková a rozptylová studie.*

Vypořádání: Modelové výpočty byly provedeny pro dva časové horizonty 2016 a hypotetický stav dokončení všech staveb podle ÚP SÚ hl.m. Prahy. Pokud v roce 2016 nebudou dokončeny PO 511 a přeložka I/12 bude to znamenat sníženou hlukovou a imisní zátěž. Návrh ochranných opatření je tedy na straně bezpečnosti.

- *SOKP je součástí transevropské dálniční sítě TEN-T, ale prochází přes území obcí nebo městských částí s obytnou zástavbou.*

Vypořádání: Koncepce PO není předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 1)

- *Od jara 2012 je uzavřena pro těžkou nákladní dopravu Průmyslová ulice a všechny kamiony jedou po SO 510. Podklady na základě sčítání dopravy z r. 2010 jsou proto zavádějící.*

Vypořádání: Uspořádání komunikační sítě a intenzit dopravy na ní vycházelo se současného stavu s doplněním některých staveb. Mezi ně patří např. zprovoznění Vysočanské radiály. Model dopravních vztahů pro Prahu a její okolí byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravně sociologických průzkumů provedených v letech 1995-2011.

- *Do dokumentace zhodnotit variantu v "regionální trase".*

Vypořádání: Koncepce PO není předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 1).

- *Nepoužít hygienické limity pro tzv. "starou hlukovou zátěž" – v rozporu s vládním nařízením.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení platných hygienických limitů je zahrnut do návrhu stanoviska (viz Komentář č. 3).

**21. Martin Poláček, PhDr. Iva Poláčková Šolcová, Ph.D., Nad Rybníkem 155, Praha 14
vyjádření ze dne 2. 6. 2013**

- *Soustavné překračování hygienických limitů akustického tlaku 55/45 dB – hodnoty jsou z platného kolaudačního rozhodnutí z r. 1993. Požadujeme vybudování protihlukového opatření, které pomůže splnit limity. Po vybudování dále požadujeme změření akustického tlaku.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení platných hygienických limitů je zahrnut do návrhu stanoviska (viz Komentář č. 3).

- *Požadujeme empirické měření vibrací, ne nepodložený předpoklad, že vibrace nemají žádný vliv.*

Vypořádání: Požadavek je zahrnut do návrhu stanoviska.

- *Požadujeme měření emisí v terénu a následné porovnání s teoretickými výpočty.*

Vypořádání: Výpočtové modely jsou kalibrovány pomocí komplexních studií. Krátkodobá dílčí měření nemají velkou vypovídací hodnotu (viz Komentář č. 4).

- *Požadujeme posouzení vlivu světelného znečištění na okolní krajinnou lokalitu a přílehlé nemovitosti a okolí.*

Vypořádání: V rámci záměru dojde k výstavbě a optimalizaci řady protihlukových opatření, která povedou rovněž ke snížení světelné zátěže v okolí komunikace.

- *Požadujeme posouzení bezpečnostních rizik: ekologické havárie, únik nebezpečných látek do vodotečí, chráněné lokality Počernický rybník. Nebezpečná absence odstavných pruhů u plánovaného zkapacitnění SO 510.*

Vypořádání: Zpracování havarijního plánu je zahrnuto do návrhu stanoviska.

**22. Jan Štancl, Věra Štanclová, V Pařezinách 554, Praha 9
vyjádření ze dne 5. 6. 2013**

- *Nesouhlasíme s použitím limitů pro starou hlukovou zátěž – v rozporu s právními předpisy. Na stavbu je stále platné kolaudační řízení z r. 1993, přípouštějící 55 dB ve dne a 45 dB v noci.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení hygienických limitů v kolaudačním rozhodnutí byl dán podle vyhlášky č. 13/1977 Sb., která byla zrušena v roce 2000. Orgán ochrany veřejného zdraví musí věc posuzovat podle platné legislativy, kterou je v současné době zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V nařízení vlády jsou stanoveny hygienické limity, které jsou pro jednotlivé zdroje hluku závazné.

Prioritně orgán ochrany veřejného zdraví požaduje v rámci zkapacitnění dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích, tj. $L_{Aeq, 16 \text{ hod}} = 60 \text{ dB}$ pro denní dobu a pro noc $L_{Aeq, 8 \text{ hod}} = 50 \text{ dB}$ (viz Komentář č. 3).

- *Nepravdivý výpočtový model v hlukové studii. V pásmu 45-50 dB bylo naměřeno obecním hlukoměrem uvnitř lodžie 55,9 a 59,6 dB – noční průměry za 8 hod.*

Vypořádání: Pokud byly uvnitř lodžie manželů Šantlových naměřeny hodnoty 55,9 dB a 59,6 dB, pak jistě nebyly způsobeny dopravou na komunikaci PO. Kromě dopravy na PO má v místě bydliště manželů Šantlových významný podíl (a pravděpodobně vyšší než doprava na PO) hluk emitovaný na železnici. Manželé Šantlovi bydlí proti nádraží na kopci. Hodnoty, které jsou uvedeny, by mohly odpovídat měření v chráněném venkovním prostoru, ale pro všechny zdroje hluku, tj. doprava na silnicích a železnici.

V hlukových mapách je uveden jako zdroj hluku pouze doprava na silnicích. Výpočtový model byl ověřen na základě provedených měření a jeho vypovídací schopnost je dostatečná.

- *Závěr rozptylové studie (str. 26, přílohy 4) – rozptylová situace v okolí Východní spojky se po zkapacitnění nezhorší – není pravda. Bylo by pravdivé pouze za předpokladu, že se nezvýší počet vozidel jedoucích po Východní spojnici.*

Vypořádání: Správná formulace je, že při realizaci záměru nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší v okolí PO 510 (viz Komentář č. 4).

23. Ing. Milan Šubrt, Na Korunce 324, Praha – Běchovice
vyjádření ze dne 5. 6. 2013

- *Nesouhlasné stanovisko. Dokumentaci vrátit zpracovateli a posoudit i "regionální variantu SOKP v úseku D8 – R10 – D11 – D1, varianta z procesu aktualizace ZÚR Praha. Respektovat dopravní zátěže v cílovém roce stavby (2040).*

Vypořádání: Koncepce PO není předmětem tohoto záměru (viz Komentář č. 1).

- *Dopravní model – v roce 2016 odhadem již 115 000 voz/den, prognóza k roku 2040 cca 140 000 voz/den.*
- *Hodnocení k roku 2016 vychází z nereálných předpokladů, že bude zprovozněna JV část SO, úsek SOKP 511 D1-Běchovice a část přeložky silnice I/12. K tomuto stavu byly zpracovány i hluková a rozptylová studie.*
- *Hodnocení k horizontu naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy předpokládá, že budou v provozu veškeré stavby.*
- *Výchozím rokem by měl být cca 2020 a cílovým 2040. Proto jsou dokumentace EIA, hluková a rozptylová studie podhodnoceny o cca 25 %.*

Vypořádání: Jedná se o výpočet, který byl proveden na určité předpoklady výhledového roku 2016. a hypotetickému stavu, kdy budou dokončeny všechny stavby podle ÚP SÚ hl. m. Prahy. Ve chvíli, kdy se vedou diskuse o zásadním řešení PO je obtížné spekulovat o stavu v roce 2040. Dále je třeba si uvědomit, že vlivem stále se zlepšujících technických parametrů vozidel se v delších časových horizontech předpokládá spíše zlepšení hlukového a imisního stavu, a to i přes nárůst dopravy.

- *MV připouští pouze 3 MÚK a to nová MÚK Dubeč (Štěrboholská), přestavěná Olomoucká a MÚK Satalice. Splnění technických norem a požadavků bezpečnosti na silnici TEN-T – podmínka pro financování z prostředků EU. Narušení dopravní obslužnosti území.*

Vypořádání: Dopravní koncepce není předmětem záměru (viz Komentář č. 2).

**24. Rodina Trejbalova, Nad Rybníkem 374, Praha 9
vyjádření ze dne 4. 6. 2013**

- *Soustavné překračování hygienických limitů akustického tlaku 55/45 dB – hodnoty jsou z platného kolaudačního rozhodnutí z r. 1993. Požadujeme vybudování protihlukového opatření, které pomůže splnit limity. Po vybudování dále požadujeme změření akustického tlaku.*

Vypořádání: Požadavek na dodržení hygienických limitů v kolaudačním rozhodnutí byl dán podle vyhlášky č. 13/1977 Sb., která byla zrušena v roce 2000. Orgán ochrany veřejného zdraví musí věc posuzovat podle platné legislativy, kterou je v současné době zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V nařízení vlády jsou stanoveny hygienické limity, které jsou pro jednotlivé zdroje hluku závazné.

Návrh PHO tento požadavek akceptuje, kontrolní měření hluku po realizaci PHO je jednou z podmínek závazného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví vydaného jako podklad pro stavební povolení. (viz Komentář č. 3)

- *Požadujeme empirické měření vibrací, ne nepodložený předpoklad, že vibrace nemají žádný vliv.*

Vypořádání: Výpočtové modely jsou kalibrovány pomocí komplexních studií. Krátkodobá dílčí měření nemají velkou vypovídací hodnotu (viz Komentář č. 4).

- *Požadujeme měření emisí v terénu a následné porovnání s teoretickými výpočty.*

Vypořádání: Výpočtové modely jsou kalibrovány pomocí komplexních studií. Krátkodobá dílčí měření nemají velkou vypovídací hodnotu (viz Komentář č. 4).

- *Požadujeme posouzení vlivu světelného znečištění na okolní krajinnou lokalitu a přílehlé nemovitosti a okolí.*

Vypořádání: V rámci záměru dojde k výstavbě a optimalizaci řady protihlukových opatření, která povedou rovněž ke snížení světelné zátěže v okolí komunikace.

- *Požadujeme posouzení bezpečnostních rizik: ekologické havárie, únik nebezpečných látek do vodotečí, chráněné lokality Počernický rybník. Nebezpečná absence odstavných pruhů u plánovaného zkapacitnění SO 510.*

Vypořádání: Zpracování havarijního plánu je zahrnuto do návrhu stanoviska.

**25. Ing. Pavel Vermach, Strážkovická 809, Praha 9
vyjádření ze dne 4. 6. 2013**

- *Ověřit vedení SOKP po obvodu Prahy, tzv. regionální varianta.*

Vypořádání: Koncepte PO není předmětem tohoto záměru (viz Komentář. č. 1).

- *Imisní znečištění prokázat kontrolním měřením a zahrnout vliv stávajících zdrojů znečištění.*

Vypořádání: Výpočtové modely jsou kalibrovány pomocí komplexních studií. Krátkodobá dílčí měření nemají velkou vypovídací hodnotu (viz Komentář č. 4).

- *Realizovat soubor protihlukových opatření pro splnění podmínek kolaudačního rozhodnutí – 55/45 dB. Po jejich realizaci a prokázání účinnosti měřením teprve řešit*

otázky dalšího provozu.

Vypořádání: Navržený soubor protihlukových opatření musí splňovat požadavky na dodržení hygienických limitů podle platné legislativy. Orgán ochrany veřejného zdraví nemůže po stavebníkovi požadovat jiné hodnoty než ty, které vyplývají z Nařízení vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Požadované hygienické limity uvedené v kolaudačním rozhodnutí z roku 1993 vycházeli z vyhlášky č. 13/1977 Sb., která byla v roce 2000 zrušena. Pro realizaci záměru je třeba nové územní rozhodnutí a stavební povolení, které se řídí předpisy platnými v době vydání těchto dokumentů. Toto se vztahuje i na stanoviska dotčených orgánů státní správy a tedy i orgánu ochrany veřejného zdraví (viz Komentář č. 3)

V.2 SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K VYJÁDŘENÍM

K dokumentaci bylo celkem předloženo 25 vyjádření, z toho 13 byla vyjádření orgánů státní správy, 3 vyjádření občanských sdružení a 9 vyjádření jednotlivých občanů.

Vznesené připomínky lze rozdělit do tří základních skupin:

- a. připomínky vztahující se k celkové koncepci vedení PO a dopravnímu řešení (počtu navržených křižovatek) na úseku PO 510. Tyto připomínky byly většinou spojeny s celkovým nesouhlasem k záměru. Vzhledem k tomu, že ani trasování a koncepce celého PO, ani koncepce dopravního řešení v zájmové oblasti nejsou předmětem předkládaného záměru, ale spadají do působnosti územního plánování, nemohly být tyto připomínky akceptovány.
- b. připomínky týkající se hlukové zátěže v okolí záměru – zde byly do návrhu stanoviska převzaty požadavky Hygienické stanice hl. m. Prahy, kde je požadováno zpracovat v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí aktualizovanou hlukovou studii a zde navrhnout taková protihluková opatření, aby byly splněny platné hygienické limity.
- c. dílčí připomínky k vlastnímu záměru – byly vypořádány a většinou zahrnuté do návrhu stanoviska.

Lze konstatovat, že k vlastnímu záměru nebyly vzneseny připomínky, které by nebylo možné vypořádat a které by znemožňovaly realizaci záměru.

**VI.
CELKOVÉ POSOUZENÍ
AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU
Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ
PROSTŘEDÍ**

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hodnocení celkové akceptovatelnosti záměru musí vycházet především z posouzení koncepce záměru z hlediska ochrany životního prostředí, dále z hlediska jednotlivých složek životního prostředí a v neposlední řadě z pohledu kombinace jednotlivých vlivů. Podle tohoto schématu je členěna i tato kapitola.

VI.1 POSOUZENÍ KONCEPCE ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předmětem záměru je zkapacitnění a rekonstrukce stávajícího provozovaného úseku Pražského okruhu, stavby 510 Satalice-Běchovice. Záměr zahrnuje 4 základní skupiny činností, kde u každé lze komentovat její potenciální dopad na životní prostředí:

- a) rozšíření komunikace – zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Rozšíření je realizováno na úkor středního dopravního pásu a okrajů komunikace o cca 0,75 – 1,75 m.

Zkapacitnění komunikace obecně přispívá ke snížení pravděpodobnosti dopravních kongescí a snižuje tím i negativní vlivy na životní prostředí, které z kongescí vyplývají, tj. zvýšené emise, zvýšená expozice obyvatel a řidičů imisím, psychická zátěž účastníků dopravního provozu. Tím, že zkapacitněný úsek na sebe převede část dopravy z okolních místních komunikací, se sníží hluková a imisní zátěž na komunikacích mezi zástavbou.

- b) realizace protihlukových opatření – výstavba protihlukových clon a výměna stávajícího povrchu vozovky za tzv. tichý asfalt.

Činnost je přímo zaměřena na ochranu životního prostředí a obyvatel. Dokumentace prokázala, že při jejich realizaci dojde ke zlepšení hlukových poměrů ve všech modelovaných dopravních stavech (se 3, 4, 5, nebo 6 křižovatkami). V návrhu stanoviska je v souladu s požadavkem Hygienické stanice hl. m. Prahy uvedeno, že v dalším projektovém stupni musí být tato opatření optimalizována tak, aby byly splněny hygienické limity.

- c) rekonstrukce odvodňovacích systémů – revitalizace dešťových kanalizací, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace.

Činnost je přímo zaměřena na ochranu životního prostředí. Rekonstrukce vodohospodářských systémů stavby je po dvaceti letech provozu nutná.

- d) dílčí technická opatření – výstavba nových křižovatkových větví v rámci stávající MÚK Olomoucká, rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, výstavba opěrných zdí, realizace dopravního značení, lávka pro pěší přes silniční okruh, aj.

Tyto činnosti rovněž přispívají ke zlepšení dopravní situace a doplňují základní činnost uvedenou v bodě a.

Lze tedy konstatovat, že k hodnocení byl předložen záměr, jehož cílem je zlepšení dopravní situace a stavu životního prostředí na hodnoceném úseku PO 510 a v okolí. Zde je třeba opět zdůraznit, že v procesu EIA je možné posuzovat pouze záměr předložený oznamovatelem, který je uveden výše. V tomto procesu není možné, nejen po formální,

ale ani věcné stránce, vyjadřovat se k celkové koncepci a vedení dosud nedostavěných úseků PO. Podstatné je, že tato dokumentace prokázala, že ochrana životního prostředí a zdraví obyvatel bude zajištěna při všech reálně uvažovaných dopravních stavech, ať budou navazující stavby PO 511 a 520 realizovány či ne. O konečném řešení PO a s tím související dopravní koncepci (počty křižovatek) na hodnoceném úseku PO 510 se ze zákona musí rozhodnout na platformě územního plánování.

VI.2 AKCEPTOVATELNOST VLIVU NA JEDNOTLIVÉ SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

(a) Vlivy na obyvatelstvo

Dokumentace prokázala, že při všech reálných dopravních stavech je vliv na obyvatelstvo při realizaci záměru vždy nižší než bez realizace. Zajištění splnění hygienických limitů je podmínkou stavby. Celkově má stavba pozitivní vliv nejen na obyvatele v blízkém okolí, ale i na řidiče využívající dopravní síť celé širší oblasti (zlepšení průjezdnosti, zvýšení plynulosti dopravy, snížení stresové zátěže aj.).

(b) Vlivy na ovzduší a klima

Vlivem zkapacitnění hodnoceného úseku dojde k přerozdělení dopravního výkonu a tím i ke změnám v imisní situaci. V okolí PO dojde k mírnému nárůstu imisní zátěže a na jiných místech dopravní sítě naopak k jejich poklesu. Z celkového hlediska nebude mít realizace záměru významný negativní vliv na kvalitu ovzduší.

(c) Vlivy na hlukovou situaci

Realizací záměru dojde ke zlepšení hlukové situace v okolí PO, a to i proti současnému stavu, který je nevyhovující. Hodnocení úsek je v provozu již cca 20 let a protihluková opatření je třeba přizpůsobit novým podmínkám.

(d) Vlivy na povrchové a podzemní vody

Předmětem záměru je rekonstrukce a revitalizace vodohospodářských částí staveb, což přispěje k ochraně povrchových vod. Zvýšení odtoku v důsledku rozšíření zpevněných ploch a vyšší spotřeba solí při zimní údržbě jsou na přijatelné úrovni. Vodní zdroje nejsou odvodněny.

(e) Vlivy na půdu

Protože se s budoucím rozšířením počítalo již při realizaci dnešní stavby, byly zde ponechány dostatečné rezervy a rozšíření komunikace se bude odehrávat na úkor středního dělicího pásu a krajnice. Proto zábory půdy budou pouze minimální a budou omezeny na výstavbu protihlukových stěn v těsné blízkosti komunikace. Z toho důvodu je vliv na půdu minimální. Upozornit je třeba na nutnost dořešení právních vztahů, protože značná část pozemků pod dnešní stavbou nebyla dosud vykoupena a patří do ZPF a PUPFL.

(f) Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaným záměrem nebudou dotčena: výhradní a nevýhradní ložiska nerostných surovin, dobývací těžené ani netěžené prostory, chráněná ložisková území ani ložiska prognózní, poddolovaná území, sesuvná území. Při výstavbě a běžném provozu nebude

docházet k velkým zásahům do horninových struktur ani k významné kontaminaci horninového prostředí.

(g) Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vzhledem k tomu, že zkapacitnění komunikace se odehrává na stávajícím silničním tělese, je vliv na biotu způsobený destrukcí biotopů minimální. Řešit je třeba ochranu ptáků před nárazy na protihlukových stěnách, kde je doporučeno preferovat zásadně neprůhledné stěny. Pokud by ze závažných důvodů byly stěny transparentní, je třeba je vybavit vhodnými optickými výstražnými doplňky podle Technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104. Rovněž je třeba dořešit místa křížení komunikací s prvky ÚSES a zajistit, aby navržená řešení umožňovala dostatečnou migraci živočichů v kategorii středních a malých savců, plazů a obojživelníků. Samozřejmostí je minimalizace zásahu do přírodních prvků v rámci výstavby. Při respektování těchto opatření bude vliv na živé složky přírody nevýznamný.

(h) Vlivy na krajinu, krajinný ráz

Záměr řeší zkapacitnění stávající silnice v rámci současného silničního tělesa a nezakládá tak novou stavbu do krajiny. Pozornost krajinnému rázu je třeba věnovat především v místech kontaktu stavby s Přírodním parkem Klánovice-Čihadla. Předmětem řešení musí být především protihlukové stěny. Řešeno by mělo být jejich materiálové a barevné provedení a dále vegetační úpravy z vnější strany (od komunikace), které mohou výrazně přispět k začlenění těchto prvků do krajiny. Krajínovým prvkem jsou i vegetační úpravy na vlastním silničním tělese. Při respektování těchto opatření bude vliv na krajinný ráz přijatelný.

(i) Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky. Nebude dotčen žádný soukromý hmotný majetek, pouze stávající inženýrské sítě a jiná technická zařízení současné stavby.

Závěr ke kapitole VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu lze učinit závěr, že negativní vlivy nepřesáhnou míru stanovenou zákony a dalšími předpisy. Záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný. Při respektování navržených doporučení ve stanovisku o hodnocení vlivů na životní prostředí lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru.

Posuzovaný záměr "Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice" lze z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel akceptovat ve stavu se třemi, čtyřmi, pěti i šesti mimoúrovňovými křižovatkami.

VII. NÁVRH STANOVISKA

VII. NÁVRH STANOVISKA

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vršovická 65, 100 10 Praha 10

V Praze dne:

č.j.:

Stanovisko

k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní
prostředí), ve znění pozdějších předpisů

Pražský okruh, stavba 510 „Satalice – Běchovice“

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

I.1 Název záměru: Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“

I.2 Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je zkapacitnění stávajícího úseku Pražského okruhu, stavby 510 „Satalice-Běchovice“, které zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Komunikace bude rozšířena na úkor středního dělicího pásu a okrajů komunikace o cca 0,75-1,75 m. Součástí záměru bude i výměna stávajícího povrchu vozovky za povrch s nižší akustickou emisí (tzv. tichý asfalt). Dále budou probíhat úpravy typu rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci, rekonstrukce a revitalizace dešťových kanalizací a odvodňovacích systémů stavby, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace, výstavba nových křižovatkových větví v rámci stávající MÚK Olomoucká, výstavba opěrných zdí, protihlukových clon a opatření, realizace dopravně-inženýrských opatření na tomto úseku a realizace dopravního značení okruhu včetně ramp.

**I.3 Umístění
záměru:**

Kraj: Hl. město Praha

Obec: Praha

Katastrální území: Dolní Počernice, Horní Počernice, Běchovice a Černý Most

**I.4 Obchodní firma
oznamovatele:**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

I.5 IČ oznamovatele: 65 99 33 90

I.6 Sídlo (bydliště)

oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

II.1 Oznámení

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o. Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení autorizace č.j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011

Datum předložení: 27. 11. 2008

II.2 Dokumentace

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o. Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, držitel autorizace dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení autorizace č.j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011

Datum předložení: 3. 6. 2010
24. 9. 2010 vrácena dokumentace k přepracování nebo k doplnění. Přepracovaná/doplněná dokumentace předložena v dubnu 2013.

II.3 Posudek

Zpracovatel: Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc., EVERNIA s.r.o., tř. 1. máje 97, 460 01 Liberec 1, držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení MŽP č. j. 7248/1155/OPV/93, prodloužení autorizace č.j. 92389/ENV/11

Datum předložení: září 2013

II.4 Veřejné projednání

Místo konání veřejného projednání:

Datum konání veřejného projednání:

II.5 Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Závěry zjišťovacího řízení

Na posuzovaný záměr bylo v první fázi zpracováno firmou EKOLA group, spol. s r.o. oznámení podle § 6 zákona. Následně proběhlo zjišťovací řízení podle § 7 zákona, které ukončilo dne 28. 1. 2009 Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí, jako příslušný orgán ve smyslu § 21 zákona, se závěrem, že záměr bude dále posuzován podle zákona. Dokumentaci je nutné dopracovat dle přílohy č. 4 zákona s důrazem na vymezené oblasti. Dále je třeba v dokumentaci zohlednit a

vypořádat všechny relevantní požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v obdržení vyjádřeních.

Dokumentace byla zpracována firmou EKOLA group spol. s r.o. a předložena Ministerstvu životního prostředí dne 3. 6. 2010, rozeslána dne 17. 6. 2010 a ke zveřejnění informace o dokumentaci došlo dne 30. 6. 2010. Dokumentace byla předložena k hodnocení v členění podle osnovy přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí byl pověřen Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc., osoba autorizovaná ve smyslu § 19 zákona. Dokumentace byla zpracovateli posudku předána dne 19. 8. 2010. Dne 21. 9. 2010 Ministerstvo životního prostředí obdrželo dopis od zpracovatele posudku s doporučením vrátit dokumentaci EIA k přepracování nebo doplnění.

Přepracování a doplnění dokumentace

Na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu EIA a na základě doporučení zpracovatele posudku Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad, vrátil dne 24. 9. 2010 dopisem č. 82116/ENV/10 dle § 8 odst. 5 zákona dokumentaci EIA k přepracování nebo k doplnění. Dle požadavků MŽP je třeba dokumentaci EIA doplnit ve vazbě na veškeré relevantní připomínky a požadavky obsažené ve vyjádřeních k dokumentaci EIA k tomuto záměru.

V požadavcích na doplnění dokumentace EIA bylo doporučeno doplnit zejména následující informace:

- Jednotlivé varianty záměru musí být v dokumentaci prezentovány samostatně včetně vyhodnocení a porovnání vlivů jednotlivých variant záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Je třeba popsat a vyhodnotit i vliv nulové varianty záměru na životní prostředí a veřejné zdraví včetně porovnání tohoto vlivu s vlivy aktivních variant.
- V dokumentaci EIA je nutné vyhodnotit i varianty se čtyřmi a třemi MÚK. Tyto varianty by měly být v dokumentaci rovněž hodnoceny rovnocenně s již předloženými variantami.
- Dokumentace musí obsahovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví se všemi relevantními v zájmovém území již existujícími nebo plánovanými stavbami (např. PO 511, PO 520, silnice I/12, dálnice D11, železniční trať ČD č. 11, apod.)
- Dopracovat rozptylovou studii pro polutant NO a zohlednit v posouzení zdravotních rizik. Dále je třeba zohlednit vliv celkového imisního pozadí na základě relevantních údajů. Při hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví vycházet z aktuálních oficiálních hodnot dopravních zátěží, které zpracovává Útvar rozvoje hl. m. Prahy. Pokud Útvar rozvoje hl. m. Prahy nemá k dispozici údaje k roku 2015, použít existující hodnoty dopravních intenzit pro rok 2020.
- Zpracovat podrobnou bilanci záborů pozemků určených pro funkci lesa. Je třeba rozlišit zábory stávající a zábory vzniklé předloženým záměrem. Dále uvést velikosti záborů, odlišit zábory dočasné a podrobně tyto zábory zdůvodnit.
- U jednotlivých alternativ protihlukových opatření se zabývat jejich potenciálním negativním vlivem na avifaunu a řešit návrh opatření, která tento vliv eliminují nebo minimalizují.
- Provéřit odvodnění mostu přes Počernický rybník a MÚK Českobrodská.

Ministerstvo obdrželo přepracovanou dokumentaci, která byla dne 24. 4. 2013 rozeslána

ke zveřejnění a k vyjádření. Zpracovateli posudku byla dokumentace zaslána dopisem ze dne 24. 6. 2013.

Závěry zpracovatele posudku

Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za materiál zpracovaný v souladu s požadavky přílohy č. 4, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a doporučuje příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru při respektování podmínek dle bodu III.6 tohoto stanoviska.

II.6 Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

K dokumentaci se vyjádřili následující dotčené územní samosprávné celky, dotčené správní úřady a veřejnost:

1. Hlavní město Praha. 1. náměstek primátora RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D., vyjádření č. j. 24980/ENV/13 ze dne 13. 6. 2013
2. Městská část Praha – Běchovice, starosta Ing. Ondřej Martan, vyjádření č. j. MCPB 1179/2013 ze dne 3. 6. 2013
3. Městská část Praha – Ďáblice, zástupce starosty Zdeňka Fišmistrová, vyjádření č. j. 0821/2013_MCPD/STAR ze dne 5. 6. 2013
4. Městská část Praha – Dolní Počernice, starosta Zbyněk Richter, vyjádření č. j. 0788/13/sekr ze dne 3. 6. 2013
5. Městská část Praha – Satalice, starosta PhDr. František Jenčík, vyjádření č. j. 329/2013MČPSAT ze dne 3. 6. 2013
6. Městská část Praha – Suchdol, starosta Petr Hejl, vyjádření č. j. UMC P_Such 01286/2013 ze dne 5. 6. 2013
7. Městská část Praha 14 – Rada městské části, starosta Bc. Radek Vondra, vyjádření č. j. 350/RMČ/2013 ze dne 5. 6. 2013
8. Městská část Praha 20 – Rada městské části, starostka H. Moravcová, vyjádření č. j. 94/2.12/13 ze dne 23. 5. 2013
9. Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, vedoucí oddělení Ing. Jana Cibulková, vyjádření č. j. S-MHMP-0337021/2013/1/OZP/VI ze dne 4. 6. 2013
10. Hygienická stanice hl. m. Prahy, vyjádření č. j. HSHMP 20657/2013 ze dne 22. 5. 2013
11. ČIŽP, oblastní inspektorát Praha, ředitel Mgr. Jan Svoboda, vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/0823503.003/13/PPA ze dne 27. 5. 2013
12. MŽP, odbor ochrany ovzduší, ředitel Ing. Jan Kužel, vyjádření č. j. 993/780/13 ze dne 22. 5. 2013
13. MŽP, odbor ochrany vod, ředitel Ing. Karel Vlasák, vyjádření č. j. 1076/740/13 ze dne 6. 5. 2013
14. Občanské sdružení „Zdravé prostředí všem“, B. Balíková, ze dne 25. 5. 2013
15. Občanské sdružení „Zdravé životní prostředí“, JUDr. Petra Šubrtová, ze dne 4. 6. 2013
16. Občanské sdružení „Kyjský občanský klub“, Jiří Feřtek, ze dne 5. 6. 2013
17. Ak. mal. Roman Franta, Miroslava Frantová, ze dne 3. 6. 2013

18. RNDr. Zdenka Hroudová, CSc., ze dne 2. 6. 2013
19. Vladimír Jelínek, Eva Jelínková, ze dne 4. 6. 2013
20. Ilona Picková, zastupitelka MČ Praha 14, ze dne 6. 6. 2013
21. Martin Poláček, PhDr. Iva Poláčková, Ph.D., ze dne 2. 6. 2013
22. Jan Šantl, Věra Šantlová, ze dne 5. 6. 2013
23. Ing. Milan Šubrt, ze dne 5. 6. 2013
24. rodina Trejbalova, ze dne 4. 6. 2013
25. Ing. Pavel Vermach, ze dne 4. 6. 2013

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

III.1 Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předmětem záměru je zkapacitnění a rekonstrukce stávajícího provozovaného úseku Pražského okruhu, stavby 510 Satalice-Běchovice. Z hlediska vlivů na životní prostředí je možné hodnotit celkovou koncepci záměru a dále vliv na jednotlivé složky životního prostředí.

Koncepce záměru. Záměr zahrnuje 4 základní skupiny činností, kde u každé lze komentovat její potenciální dopad na životní prostředí:

- a) rozšíření komunikace – zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Rozšíření je realizováno na úkor středního dopravního pásu a okrajů komunikace o cca 0,75 – 1,75 m.

Zkapacitnění komunikace obecně přispívá ke snížení pravděpodobnosti dopravních kongescí a snižuje tím i negativní vlivy na životní prostředí, které z kongescí vyplývají, tj. zvýšené emise, zvýšená expozice obyvatel a řidičů imisím, psychická zátěž účastníků dopravního provozu. Tím, že zkapacitněný úsek na sebe převede část dopravy z okolních místních komunikací, se sníží hluková a imisní zátěž na komunikacích mezi zástavbou.

- b) realizace protihlukových opatření – výstavba protihlukových clon a výměna stávajícího povrchu vozovky za tzv. tichý asfalt.

Činnost je přímo zaměřena na ochranu životního prostředí a obyvatel. Dokumentace prokázala, že při jejich realizaci dojde ke zlepšení hlukových poměrů ve všech modelovaných dopravních stavech (se 3, 4, 5, nebo 6 křižovatkami). V návrhu stanoviska je v souladu s požadavkem Hygienické stanice hl. m. Prahy uvedeno, že v dalším projektovém stupni musí být tato opatření optimalizována tak, aby byly splněny hygienické limity.

- c) rekonstrukce odvodňovacích systémů – revitalizace dešťových kanalizací, demolice a rekonstrukce DUN, retenčních nádrží a kanalizace.

Činnost je přímo zaměřena na ochranu životního prostředí. Rekonstrukce vodohospodářských systémů stavby je po dvaceti letech provozu nutná.

- d) dílčí technická opatření – výstavba nových křižovatkových větví v rámci stávající MÚK Olomoucká, rozšíření začátku dálnice D11 na šestipruhovou komunikaci,

výstavba opěrných zdí, realizace dopravního značení, lávka pro pěší přes silniční okruh., aj.

Tyto činnosti rovněž přispívají ke zlepšení dopravní situace a doplňují základní činnost uvedenou v bodě a. Lávka pro pěší a cyklisty snižuje bariérový efekt celé komunikace.

Lze tedy konstatovat, že k hodnocení byl předložen záměr, jehož cílem je zlepšení dopravní situace a stavu životního prostředí na hodnoceném úseku PO 510 a v okolí. Dokumentace prokázala, že ochrana životního prostředí a zdraví obyvatel bude zajištěna při všech reálně uvažovaných dopravních stavech.

Z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze uvést následující:

(a) Vlivy na obyvatelstvo

Dokumentace prokázala, že při všech reálných dopravních stavech je vliv na obyvatelstvo při realizaci záměru vždy nižší než bez realizace. Zajištění splnění hygienických limitů je podmínkou stavby. Celkově má stavba pozitivní vliv nejen na obyvatele v blízkém okolí, ale i na řidiče využívající dopravní síť celé širší oblasti (zlepšení průjezdnosti, zvýšení plynulosti dopravy, snížení stresové zátěže aj.).

(b) Vlivy na ovzduší a klima

Vlivem zkapacitnění hodnoceného úseku dojde k přerozdělení dopravního výkonu a tím i ke změnám v imisní situaci. V okolí PO dojde k mírnému nárůstu imisní zátěže a na jiných místech dopravní sítě naopak k jejich poklesu. Z celkového hlediska nebude mít realizace záměru významný negativní vliv na kvalitu ovzduší.

(c) Vlivy na hlukovou situaci

Realizací záměru dojde ke zlepšení hlukové situace v okolí PO, a to i proti současnému stavu, který je nevyhovující. Hodnocený úsek je v provozu již cca 20 let a protihluková opatření je třeba přizpůsobit novým podmínkám.

(d) Vlivy na povrchové a podzemní vody

Předmětem záměru je rekonstrukce a revitalizace vodohospodářských částí staveb, což přispěje k ochraně povrchových vod. Zvýšení odtoku v důsledku rozšíření zpevněných ploch a vyšší spotřeba solí při zimní údržbě jsou na přijatelné úrovni. Vodní zdroje nejsou odvodněny.

(e) Vlivy na půdu

Protože se s budoucím rozšířením počítalo již při realizaci dnešní stavby, byly zde ponechány dostatečné rezervy a rozšíření komunikace se bude odehrávat na úkor středního dělicího pásu a krajnice. Proto zábory půdy budou pouze minimální a budou omezeny na výstavbu protihlukových stěn v těsné blízkosti komunikace. Z toho důvodu je vliv na půdu minimální. Upozornit je třeba na nutnost dořešení právních vztahů, protože značná část pozemků pod dnešní stavbou nebyla dosud vykoupěna a patří do ZPF a PUPFL.

(f) Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Posuzovaným záměrem nebudou dotčena: výhradní a nevýhradní ložiska nerostných

surovin, dobývací těžené ani netěžené prostory, chráněná ložisková území ani ložiska prognózní, poddolovaná území, sesuvná území. Při výstavbě a běžném provozu nebude docházet k velkým zásahům do horninových struktur ani k významné kontaminaci horninového prostředí.

(g) Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vzhledem k tomu, že zkapacitnění komunikace se odehrává na stávajícím silničním tělese, je vliv na biotu způsobený destrukcí biotopů minimální. Řešit je třeba ochranu ptáků před nárazy do protihlukových stěn, kde je doporučeno preferovat zásadně neprůhledné materiály stěn. Pokud by ze závažných důvodů byly stěny transparentní, je třeba je vybavit vhodnými optickými výstražnými doplňky podle Technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104. Rovněž je třeba dořešit místa křížení komunikací s prvky ÚSES a zajistit, aby navržená řešení umožňovala dostatečnou migraci živočichů v kategorii středních a malých savců, plazů a obojživelníků. Samozřejmostí je minimalizace zásahu do přírodních prvků v rámci výstavby. Při respektování těchto opatření bude vliv na živé složky přírody nevýznamný.

(h) Vlivy na krajinu, krajinný ráz

Záměr řeší zkapacitnění stávající silnice v rámci současného silničního tělesa a nezakládá tak novou stavbu do krajiny. Pozornost krajinnému rázu je třeba věnovat především v místech kontaktu stavby s Přírodním parkem Klánovice-Čihadla. Předmětem řešení musí být především protihlukové stěny. Řešeno by mělo být jejich materiálové a barevné provedení a dále vegetační úpravy z vnější strany (od komunikace), které mohou výrazně přispět k začlenění těchto prvků do krajiny. Krajínově tvorným prvkem jsou i vegetační úpravy na vlastním silničním tělese. Při respektování těchto opatření bude vliv na krajinný ráz přijatelný.

(i) Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky. Nebude dotčen žádný soukromý hmotný majetek, pouze stávající inženýrské sítě a jiná technická zařízení současné stavby.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu lze učinit závěr, že negativní vlivy nepřesáhnou míru stanovenou zákony a dalšími předpisy ani únosnost území. Při respektování navržených doporučení ve stanovisku o hodnocení vlivů na životní prostředí lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru.

Posuzovaný záměr "Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice" lze z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel akceptovat ve stavu se třemi, čtyřmi, pěti i šesti mimoúrovňovými křižovatkami.

III.2 Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Všechny stavební práce budou probíhat podle příslušných technických norem s využitím moderní stavební techniky. Je možné konstatovat, že navržené technické řešení je na standardní úrovni, v dokumentaci je dostatečně popsáno a odpovídá požadavkům na aplikaci současných poznatků vědy a techniky. Navržená opatření a způsob provozování

záměru zmírňují a kompenzují negativní vlivy záměru na životní prostředí. Opatření jsou zahrnuta do návrhu stanoviska.

III.3 Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Součástí dokumentace je návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí. Tento návrh byl zpracovatelem posudku kriticky zhodnocen, upraven a doplněn na základě vyjádření dotčených územně samosprávních celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti. Je možné konstatovat, že navrhovaná opatření představují dostatečný základ pro zpracování návrhu stanoviska a pro udělení souhlasného stanoviska.

III.4 Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl oznamovatelem předložen invariantně, což lze u záměru typu rekonstrukce a zkapacitnění na stávajícím silničním tělese akceptovat.

V takovém případě je možné porovnat aktivní navrženou variantu s variantou nulovou tj. bez realizace záměru. Toto porovnání bylo provedeno pro čtyři možné dopravní stavy ve dvou časových horizontech. Závěr modelových výpočtů prokázal, že ve všech případech bude z hlediska hlukové a imisní zátěže a zdravotních rizik obyvatel lepší stav s realizací než bez realizace. Toto konstatování je zásadní, protože ukazuje na pozitivní vliv záměru, ať bude v procesu územního plánování vybrána kterákoliv uvažovaná varianta dopravního řešení.

Závěr: varianta realizace navrženého záměru je z hlediska vlivů na životní prostředí lepší než varianta bez realizace.

III.5 Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) a k posudku

III.5.1 Vypořádání vyjádření k oznámení

Celkem bylo k oznámení předloženo 12 vyjádření, všechny od orgánů státní správy. Vyjádření byla vypořádána a zohledněna v doplněné dokumentaci.

III.5.2 Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K původní dokumentaci předkládané v květnu 2010, která byla vrácena k přepracování a doplnění, došlo celkem 14 vyjádření. Z toho jedno je vyjádření zpracovatele posudku, 11 vyjádření orgánů státní správy a 2 vyjádření občanských sdružení. Tato vyjádření jsou vypořádána v rámci doplněné dokumentace.

K doplněné dokumentaci bylo celkem předloženo 25 vyjádření, z toho 13 byla vyjádření orgánů státní správy, 3 vyjádření občanských sdružení a 9 vyjádření jednotlivých občanů. V posudku byla vyjádření vyhodnocena a vypořádána. Relevantní požadavky obsažené ve vyjádřeních byly zařazeny do návrhu stanoviska.

III.5.3 Vypořádání vyjádření k posudku

Bude doloženo po absolvování veřejného projednání.

III.6 Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí v platném znění, na základě zpracované dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání posudku a dokumentace

v y d á v á

S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k záměru realizace stavby

" Pražský okruh, stavba 510 Satalice – Běchovice",

v navrhované variantě

pro dopravní stavy se 3, 4, 5 a 6 křižovatkami k dalšímu správnímu řízení ve věci záměru realizace stavby za předpokladu splnění níže uvedených doporučených podmínek realizace opatření s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky souhlasného stanoviska

Je samozřejmou povinností investora a všech subjektů, které se budou podílet na přípravě a realizaci záměru, dodržovat všechny zákony ČR. Proto v návrhu opatření nejsou vypisovány všechny povinnosti, které vyplývají z obecných i složkových environmentálních zákonů, ale zdůrazněny jsou pouze ty, které považujeme ve vztahu k záměru za zvláště důležité.

1. Návrh opatření pro fázi projektových příprav

V rámci dalších stupňů projektové dokumentace, jako podklady pro Dokumentaci pro územní rozhodnutí, budou zpracovány následující specializované studie a podkladové materiály:

- a) Plán organizace výstavby (POV), který zajistí:
 - Minimalizaci záboru půdy
 - Minimalizaci vlivů staveništní dopravy a strojního nasazení na chráněnou obytnou výstavbu
 - Zřizování zařízení staveniště mimo přírodně cenné plochy
 - Vymezení příjezdových a manipulačních tras tak, aby byl minimalizován průjezd obcemi
 - Zpracování havarijního plánu pro výstavbu i provoz
 - Zpracování plánu odpadového hospodářství pro výstavbu i provoz
- b) Aktualizovaná akustická studie – v rámci studie navrhnout další realizační řešení protihlukových opatření, vedoucí k dodržení hygienických limitů hluku pro denní a

noční dobu, bez přiznání korekce pro tzv. starou hlukovou zátěž, v souladu s platnou legislativou ČR (zákon č. 258/2000 Sb. v platném znění) ve všech nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb předmětné stavby PO 510. Studie posoudí akustickou situaci rovněž ve fázi výstavby, a to v širším okolí této stavby. Pozornost věnovat rovněž problematice vibrací.

- c) Rozptylová studie – zpracování aktualizované rozptylové studie.
- d) Projekt odvodnění komunikace
- e) Záborový elaborát – vymezí trvalý a dočasný zábor ZPF a PUPFL vyvolaný vlastním záměrem.
- f) Dendrologický průzkum – v rámci průzkumu budou zpracovány sadové úpravy s vyznačením dřevin, jež budou záměrem dotčeny, případně odstraněny a celkové zapojení komunikace do území.
- g) Projekt vegetačních úprav – zpracovaný v souladu s Technickými podmínkami Ministerstva dopravy č. 99. Projekt bude obsahovat především návrh na realizaci vegetačních úprav na vybraných místech komunikace k odclonění vizuálního kontaktu mezi obytnou zástavbou a silnicí. Dále je nutné zaměřit pozornost na vegetační úpravy v prostorech všech protihlukových opatření. Navrhnout izolační a doprovodnou zeleň jako ochranu před hlukem.
- h) Předběžný archeologický průzkum – v souladu s platnou legislativou zajistit předběžný archeologický průzkum v trase komunikace a uzavřít smlouvu o podmínkách provedení archeologického dohledu a záchranného archeologického výzkumu.
- i) Plán monitoringu vlivu stavby na životní prostředí
- j) Studie vlivu na krajinný ráz – s důrazem zejména na místa kontaktu stavby s Přírodním parkem Klánovice-Čihadla. Předmětem řešení musí být především provedení protihlukových stěn včetně jejich vegetačních úprav z vnější strany komunikace.
- k) Studie vlivu na prvky ÚSES a zvláště chráněná území – s důrazem na kontaktní místa prvků ÚSES se stavbou. Rovněž řešit místa křížení komunikací s prvky ÚSES s cílem zajistit, aby navržená řešení umožňovala dostatečnou migraci živočichů v kategorii středních a malých savců, plazů a obojživelníků (podle Technických podmínek Ministerstva dopravy TP 180).

Dále jsou ve fázi projektových příprav navržena tato opatření:

Obyvatelstvo

- V případě realizace záměru bude součástí měření hluku před zahájením vlastních stavebních úprav. Dále je to měření v rámci předběžného provozu. Rozsah měření určí hygienická stanice, podmínky měření jsou zpravidla dány ve stavebním povolení.
- Celý proces výstavby je nutno organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody obyvatelstva.
- Postup a organizaci výstavby připravit tak, aby byl maximálně omezen počet výjezdů ze stavby a pohyb vozidel a stavební techniky jinam než na PO a navazující nadřazenou komunikační síť.

- Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno řídit se požadavky na minimální hlučnost použitých mechanismů tak, aby jejich činnost při výstavbě nezpůsobila zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.
- Při plánování stavby je třeba preferovat používání moderních stavebních mechanismů se sníženou emisí znečišťujících látek do ovzduší.
- Zpracovatel dokumentace doporučuje předem seznámit obyvatele s harmonogramem výstavby.

Odpady

- V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat množství a druhy vznikajících odpadů.
- V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství.

Povrchové a podzemní vody

- Součástí další projektové přípravy záměru bude provedení hydrogeologického průzkumu. Na jeho základě budou konkretizována opatření na ochranu proudění odpadních vod jak pro etapu výstavby, a tak i při provozu.
- Před uvedením záměru do provozu musí být zpracován havarijní plán, který bude předložen k posouzení vodohospodářskému orgánu.
- V rámci stavebního povolení bude řešena otázka potřeby technologické vody pro stavební dvůr.
- Provést monitorovací kampaň kvality vody v Chvalce a Svěpravickém potoce k upřesnění vlivu stavby 510 na kvalitu vody v tocích.
- K zamezení znečištění okolních recipientů dešťovými vodami odváděnými ze stavby 510, doporučujeme do zájmového území umístit odlučovač ropných látek.
- V dalším stupni PD musí být v rámci vodohospodářského řešení upřesněn výpočet chloridů ve výsledných recipientech a to na základě upřesněného odvodnění. Výpočet musí být porovnán s limitní hodnotou podle platné legislativy.
- Navrhnout zesílená svodidla na všech úsecích trasy, kde silnice bude přecházet vodoteče.
- Odvodňovací příkopy i kanalizaci navrhnout s dostatečným průtočným profilem i pro přívalové srážkové vody, které zabezpečí odtok vod z vozovek.
- Odvodnění komunikace navrhovat tak, aby v co největší (technicky možné) míře byla zachována spádovost vodních toků, tzn., aby zachycené vody byly svedeny do povodí a vodních toků, do kterých přirozeně směřují.
- V rámci další projektové přípravy záměru při navrženém koncepčním řešení odvádění srážkových vod doložit jak stanoviska správce vodního toku, tak správců všech zařízení, kam budou případně zaústěny dešťové kanalizace.

- Navrhnout provozní a manipulační řády odvodňovacích zařízení.

Půda

- Ve fázi dokumentace pro území rozhodnutí (DÚR) musí být zpracováno detailní řešení pozemkových poměrů.
- V dalších stupních projektové dokumentace bude třeba požádat o souhlas s odnětím ze ZPF i pro pozemky, na kterých se v současné době posuzovaná stavba nachází.
- V další fázi projektové přípravy požádat o trvalé odnětí části lesního pozemku parcely č. 1471/1 k.ú. Dolní Počernice ze PUPFL.
- V dalším stupni projektové dokumentace bude na základě podrobných údajů o umístění ploch pro zařízení staveniště stavby 510, deponii zeminy, apod., vypracován podrobný záborový elaborát.
- Součástí další projektové přípravy záměru bude podrobný inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum.
- Zpracovat výpočet náhrad škod na lesních a zemědělských pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce.
- V dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech; konzultovat tato potenciální využití především s orgány ochrany přírody.
- Na svahy násypů a zářezů použít ornici ze skryvky; zatravnění a výsadbu zeleně provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů; o vysázené dřeviny pečovat (zálivka, dosadba), a to minimálně po dobu 2 let.
- Vypracovat návrh technických opatření (úprav geofyzikálních vlastností zemin) vedoucích k využití maximálně možnému množství výkopových zemin pro nové těleso komunikace. Vyřešit problematiku materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu.

Fauna, flóra, ekosystémy

- Vzhledem ke křížení posuzované stavby a interakčního prvku vázaného na potok Chvalka (16/408) je nutno provést revitalizační úpravy toku a s tím související výsadby zeleně.
- V rámci zkapacitnění posuzované stavby nesmí docházet k dalšímu zpevnování koryta Svěpravického potoka.
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace bude nutno prověřit možnosti zlepšení návaznosti lokálního biokoridoru (L3/257) na nadregionální biokoridor N1/1.
- V rámci vegetačních úprav v zářezu silničního tělesa v lokalitě Vinice naplánovat a provést úpravu zanedbané skupiny dubů letních (včetně jejich podrostu), která tvoří významný izolační prvek vůči silničnímu provozu na úseku stavby 510.

- Maximálním možným způsobem posílit v rámci vegetačních úprav izolační zeleň podél celého tělesa komunikace a v úseku mezi Xaverovským hájem a přemostěním Počernického rybníka.
- Na ochranu přelétávajících ptáků v krajině je třeba zásadně preferovat neprůhledné protihlukové clony. Pokud by ze závažných důvodů byly zvoleny stěny transparentní, je třeba je vybavit vhodnými optickými výstražnými doplňky podle Technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104.
- Pro uchování druhové diverzity a pro zabránění ekologické devastace řešeného území respektovat v nejvyšší možné míře funkční a navržené prvky ÚSES a VKP.
- Pro jakýkoliv zásah do ÚSES, VKP a ZCHÚ a jejich ochranných pásem je třeba získat souhlasné stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.
- Maximálně ochránit stávající porosty a minimalizovat zásahy do těchto porostů v souvislosti s realizací rozšíření předmětné stavby 510.
- V rámci vegetačních úprav navrhnout vhodné ozelenění protihlukových stěn.
- Při sadových úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace).

2. Návrh opatření pro fázi výstavby

Organizace výstavby

- Konkrétní řešení zařízení staveniště bude nutné řešit s dodavatelem stavby na základě zásad organizace výstavby a po konzultaci s příslušnými městskými částmi.
- Záměr je v přímé kolizi s několika prvky ÚSES, které musí být chráněny před poškozením a v jejich ploše ani těsné blízkosti by neměla být zřizována zařízení ke stavbě.
- U zvláště chráněných území (PP Xaverovský háj, PP Počernický rybník a PP Chvalský lom) musí být zajištěna ochrana včetně ochranného pásma. V jejich ploše ani ochranném pásmu by neměla být bez příslušných výjimek zřizována zařízení ke stavbě a totéž se týká pojezdů těžké techniky.
- V případě kolize s vodními toky jako VKP musí být zajištěno závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.
- Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
- Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly.
- Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.
- V prostoru stavby neskladovat pohonné hmoty a maziva. Nutnou manipulaci s nimi na stavbě nutno omezit na minimum.

- Hlavní dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek a průběžnou čistotu na všech veřejných komunikacích, dotčených výstavbou záměru; přístupové komunikace na stavenišť budou pravidelně zkrápěny a zametány.
- Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; při terénních pracích bude zajištěno, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn.
- Místa nakládky materiálu na přepravní vozidla by měla být zpevněná tak, aby nedocházelo k víření prachových částic; obdobně jako přístupové komunikace i manipulační zpevněné plochy budou pravidelně zkrápěny a zametány.
- Všechny mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v řádném technickém stavu a v čistotě.
- Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v blízkosti vodních toků odváženy.
- Na staveništi nebudou prováděny žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky ani nebude prováděna údržba mechanismů (výměny mazacích náplní apod.) s výjimkou běžné denní údržby.
- Terénní práce musí být prováděny tak, aby nedošlo k vytvoření drah soustředěného odtoku dešťových vod.
- Nátěrové a izolační nátěrové hmoty budou skladovány mimo obvod stavby a dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo a na stavbu bude dodávána pouze potřebná zásoba.
- Při realizaci respektovat normy ČSN související s požární ochranou.

Doprava

- Zajistit dopravní značení v prostoru výjezdů ze staveniště pro zajištění bezpečnosti provozu na stávajících komunikacích.
- Dodavatel stavby zajistí řádnou údržbu a sjízdnost všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a po skončení výstavby uvede komunikace do původního stavu.

Obyvatelstvo

- Doporučení pro omezení narušení faktoru pohody obyvatel:
 - při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby,
 - ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
- Při stavebních pracích je nutno preferovat mechanismy s minimální hlučností tak, aby jejich činnost při výstavbě nezpůsobila zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.
- Během výstavby je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných

operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor.

- Celý proces výstavby je nutno organizačně zajistit tak, aby omezoval možnost narušení faktorů pohody obyvatelstva.
- Ve spolupráci s příslušnými městskými částmi bezodkladně řešit případné stížnosti obyvatelstva.
- Obyvatelé z nejbližší situovaných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Dále bude stanovena kontaktní osoba, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
- V dalších stupních projektové dokumentace budou na základě znalostí o detailním postupu výstavby upřesněny akustické výpočty a doplněno i ovlivnění dopravy na veřejných komunikacích, po kterých bude vedena mimostaveništní doprava.
- Na základě návrhu plánu organizace výstavby, zejména po stanovení dopravních, případně objízdných tras a po upřesnění bilance přepravovaných hmot, zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro období výstavby a případně navrhnout patřičná opatření na eliminaci nepříznivých vlivů stavebních prací.
- Na stavbě je třeba dodržovat tato organizační a technická opatření:
 - Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 18 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště po dobu čekání na stavbě musí v blízkosti obytné zástavby vypnout motor. Stavební stroje a zařízení na stavbě je vhodné volit v souladu s Akustickou studií. Dodavatel stavby při nasazování stavebních strojů by měl respektovat požadavky na emise strojů uváděné v aktualizované rozptylové studii.
 - Pro omezení vlivů na kvalitu ovzduší při stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí plánované stavby jsou navržena následující opatření:
 - V případě dlouhotrvajícího sucha a vyšších rychlostech větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí clonami po obvodu staveniště.
 - V průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště, v době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění stavenišť.
 - Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nebezpečné ploše staveniště, případně nejvíce poježděné úseky na staveništi zpevnit.
 - V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem.

Odpady

- V období výstavby záměru je třeba minimalizovat vznik odpadů.
- Na staveništi nesmí být pálen odpad.
- Musí být zpracován podrobný plán nakládání s odpady. Jde zejména o upřesnění množství a druhu odpadu vznikajícího při výstavbě, včetně navržení prostoru pro shromažďování odpadů. Je třeba preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za

předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.

- V případě znečištění zeminy je nutné s ní nakládat v souladu s příslušnou legislativou.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- Prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště.
- Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění.

Povrchové a podzemní vody

- Odvod vody ze staveniště musí být projednán a schválen příslušným správcem kanalizace.
- V blízkosti vodních toků nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
- Veškeré srážkové vody vypouštěné do jednotné kanalizace z usazovacích nádrží na zařízeních stavenišť, jakož i ze stavebních jam, musí splňovat limity stanovené kanalizačním řádem.

Půda

- V rámci stavby bude veden o výkopové zemině deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání s vytěženou zemínou postupovat podle § 2 písm. j) zákona č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů (č. 154/2010 Sb. s účinností dne 1.7.2010).
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.

Fauna, flóra, ekosystémy

- Při stavební činnosti chránit stávající vegetační prvky. Stromy musí být před započatím stavby chráněny podle normy ČSN – DIN 839061 (Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
- V žádném případě neumísťovat deponie materiálů v úsecích dotýkajících se prvků ÚSES.
- Realizovat navržené sadové úpravy stavby přesně dle projektu; pro výsadbu budou využity zejména domácí druhy dřevin; těleso komunikace ozelenit co nejrychleji, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.
- Důsledně monitorovat výskyt invazních druhů rostlin a již v průběhu postupů stavby řešit sanaci případných ohnisek těchto druhů, po ukončení těžby zajistit následný dohled a likvidaci případných ohnisek těchto druhů do doby zapojení vegetace.

3. Návrh opatření pro fázi provozu

Organizace výstavby

- Pro celou posuzovanou trasu bude zpracován havarijní plán (havarijní plány úseků) za účelem okamžitého ochranného a nápravného zásahu; bude zpracován havarijní plán pro opatření při dopravních nehodách, při nichž je nebezpečí úniku znečišťujících látek.
- V rámci pravidelné údržby v místech přechodu povrchových toků tělesem silnice dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zidky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku.
- V rámci pravidelné údržby dbát na funkčnost a dobrý technický stav nepropustných silničních příkopů, dešťové kanalizace, LAPOLů a DUN v místech, kde silnice prochází nebo se přibližuje ochranným pásmům vodních zdrojů.
- Je nutné udržovat "tiché asfalty" v takovém technickém stavu, aby plnily svoji funkci správně. Specifikace údržby bude upřesněna až na základě výběru konkrétního typu povrchu. V případě opotřebení tichého povrchu bude třeba tento povrch vyměnit za nový.
- Po zprovoznění komunikace, na základě výměny stávajícího povrchu za tichý, bude třeba po zprovoznění stavby provést kontrolní měření hluku v 1., 3. a 5. roce provozu, a to jak u chráněné nejbližší obytné zástavby, tak dle požadavků normy ČSN ISO 11819-1.

Obyvatelstvo

- Ve fázi provozu posuzované komunikace bude nutné přijmout opatření pro snížení prašnosti – čištění komunikace a její pravidelné zkrápění v suchých dnech.
- Ve fázi provozu je nutné udržovat tiché asfalty tak, aby plnily svoji funkci správně. Specifikace údržby bude upřesněna až na základě výběru konkrétního typu povrchu.

Odpady

- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- V období provozu záměru je třeba minimalizovat vznik odpadů.

Povrchové a podzemní vody

- Zvýšený důraz klást především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů a následné zachycení rozpuštěných solí.

Fauna, flóra, ekosystémy

- Zajistit minimálně tříletou péči o nově vysázené dřeviny (zálivka, dosadba).

Datum vydání stanoviska:

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

ZÁVĚR

Bylo provedeno posouzení dokumentace o posouzení vlivu záměru „Pražský okruh, stavba 510 Satalice - Běchovice“ na životní prostředí ve smyslu § 9 zákona č. 100/2001 Sb. včetně vyhodnocení stanovisek a vyjádření dotčených územně samosprávních celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti.

Celkově lze konstatovat, že hodnocený materiál splňuje základní náležitosti v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a je ho možné využít v dalším stupni projednávání jako dokumentaci EIA.

Zpracovatel posudku po zvážení kladných a záporných vlivů předkládaného záměru a podnětů uvedených v dokumentaci a vyjádření účastníků řízení dospěl k závěru, že předkládaný projekt v doporučené variantě je v principech technického řešení z hlediska ochrany životního prostředí realizovatelný, a to za podmínek realizace opatření uvedených v návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku doporučuje Ministerstvu životního prostředí, jakožto příslušnému orgánu podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, vydat

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru realizace stavby

" Pražský okruh, stavba 510 Satalice - Běchovice",

při splnění podmínek uvedených v návrhu stanoviska.

PODKLADOVÉ MATERIÁLY

ZÁKLADNÍ PODKLADOVÉ MATERIÁLY

1. Oznámení záměru podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 510 Satalice - Běchovice“. Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r. o., Praha, srpen 2008.
2. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. „Pražský okruh, stavba 510 Satalice - Běchovice“. Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r. o., Praha, květen 2010
3. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. „Pražský okruh, stavba 510 Satalice - Běchovice“, doplnění a aktualizace. Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r. o., Praha, březen 2013.
4. Zákon č. 100/2001 Sb. ze dne 20. února 2001 o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).
5. „Studie možnosti PH opatření na mostě přes Počernický rybník“, Topcon Praha, 07/2009.

VYJÁDRĚNÍ DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, DOTČENÝCH SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ A VEŘEJNOSTI

1. Hlavní město Praha. 1. náměstek primátora RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D., vyjádření č. j. 24980/ENV/13 ze dne 13. 6. 2013
2. Městská část Praha – Běchovice, starosta Ing. Ondřej Martan, vyjádření č. j. MCPB 1179/2013 ze dne 3. 6. 2013
3. Městská část Praha – Ďáblice, zástupce starosty Zdeňka Fišmistrová, vyjádření č. j. 0821/2013_MCPD/STAR ze dne 5. 6. 2013
4. Městská část Praha – Dolní Počernice, starosta Zbyněk Richter, vyjádření č. j. 0788/13/sekr ze dne 3. 6. 2013
5. Městská část Praha – Satalice, starosta PhDr. František Jenčík, vyjádření č. j. 329/2013MČPSAT ze dne 3. 6. 2013
6. Městská část Praha – Suchdol, starosta Petr Hejl, vyjádření č. j. UMC P_Such 01286/2013 ze dne 5. 6. 2013
7. Městská část Praha 14 – Rada městské části, starosta Bc. Radek Vondra, vyjádření č. j. 350/RMČ/2013 ze dne 5. 6. 2013
8. Městská část Praha 20 – Rada městské části, starostka H. Moravcová, vyjádření č. j. 94/2.12/13 ze dne 23. 5. 2013
9. Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, vedoucí oddělení Ing. Jana Cibulková, vyjádření č. j. S-MHMP-0337021/2013/1/OZP/VI ze dne 4. 6. 2013
10. Hygienická stanice hl. m. Prahy, vyjádření č. j. HSHMP 20657/2013 ze dne 22. 5. 2013

11. ČIŽP, oblastní inspektorát Praha, ředitel Mgr. Jan Svoboda, vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/0823503.003/13/PPA ze dne 27. 5. 2013
12. MŽP, odbor ochrany ovzduší, ředitel Ing. Jan Kužel, vyjádření č. j. 993/780/13 ze dne 22. 5. 2013
13. MŽP, odbor ochrany vod, ředitel Ing. Karel Vlasák, vyjádření č. j. 1076/740/13 ze dne 6. 5. 2013
14. Občanské sdružení „Zdravé prostředí všem“, B. Balíková, ze dne 25. 5. 2013
15. Občanské sdružení „Zdravé životní prostředí“, JUDr. Petra Šubrtová, ze dne 4. 6. 2013
16. Občanské sdružení „Kyjský občanský klub“, Jiří Feřtek, ze dne 5. 6. 2013
17. Ak. mal. Roman Franta, Miroslava Frantová, ze dne 3. 6. 2013
18. RNDr. Zdenka Hroudová, CSc., ze dne 2. 6. 2013
19. Vladimír Jelínek, Eva Jelínková, ze dne 4. 6. 2013
20. Ilona Picková, zastupitelka MČ Praha 14, ze dne 6. 6. 2013
21. Martin Poláček, PhDr. Iva Poláčková, Ph.D., ze dne 2. 6. 2013
22. Jan Šantl, Věra Šantlová, ze dne 5. 6. 2013
23. Ing. Milan Šubrt, ze dne 5. 6. 2013
24. rodina Trejbalova, ze dne 4. 6. 2013
25. Ing. Pavel Vermach, ze dne 4. 6. 2013

Datum zpracování posudku: červenec až září 2013

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc.

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí

EVERNIA s.r.o.

Tř. 1. máje 97

460 01 Liberec 1

tel.: 485 228 206

Spolupracovníci:

Ing. Lenka Semerádová

Ing. Lenka Pomališová

Ing. Helena Belková

Ing. Michaela Vrdlovcová

Podpis zpracovatele posudku:



Autorizace ke zpracování posudku: Doc. RNDr. Petr Anděl, CSc. – osvědčení MŽP č.j. 7248/1155/OPV/93, prodloužení autorizace č. j. 92389/ENV/11

PŘÍLOHY

**DORUČENÁ VYJÁDŘENÍ ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, DOTČENÝCH SPRÁVNÍCH
ÚŘADŮ A VEŘEJNOSTI K DOKUMENTACI ZÁMĚRU**