

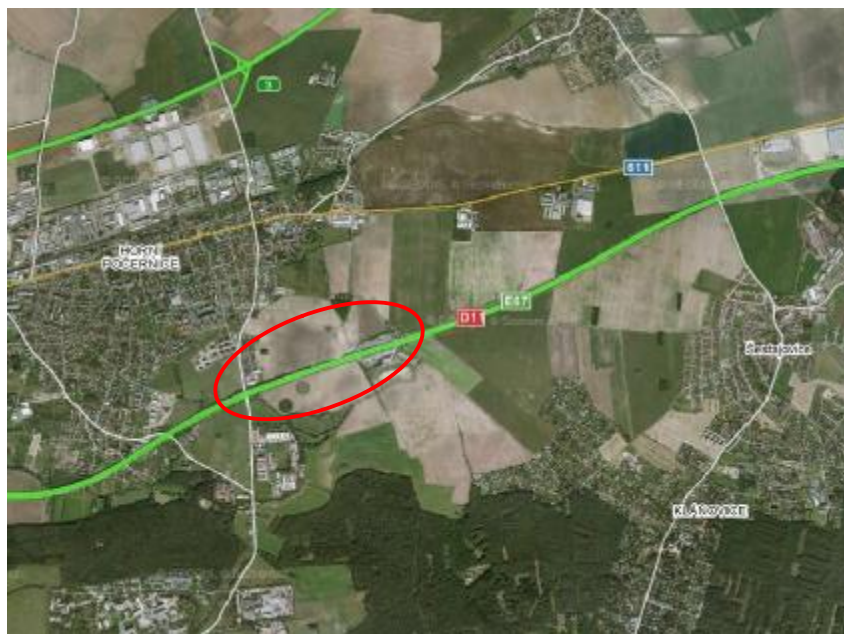
# POSUDEK

o vlivech záměru

## „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“

na životní prostředí

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



**Datum zpracování posudku:**

**květen 2010**

**Zpracovatel posudku:**

**Ing. Pavel Varga  
Českodubská 121  
463 52 Osečná  
telefon: 606 423 363, 607 261 257**

**Osvědčení odborné způsobilosti:**

**č.j.: 13237/2567/OPVI/04 ze dne 23. 4. 2004  
prodloužené rozhodnutím č.j.: 75854/ENV/08  
ze dne 31. 10. 2008**



## **Prohlášení**

Posudek o vlivech záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí jsem zpracoval jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 13237/2567/OPVI/04 vydaného dne 23. 4. 2004 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle § 19 odst. 10 § 21 písm. g) 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 zákona č. 93/2004 Sb., prodlouženého rozhodnutím č.j.: 75854/ENV/08 ze dne 31. 10. 2008.

Zpracovatel posudku dále prohlašuje, že na zpracování posudku o vlivech záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí se nepodílely další osoby.

Datum: 24. května 2010

Ing. Pavel Varga

**OBSAH**

	strana
ÚVOD	5
SEZNAM VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI, KTERÁ BYLA PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM PŘEDÁNA ZPRACOVATELI POSUDKU	6
VÝCHOZÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU	7
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	8
Název záměru	
Kapacita (rozsah) záměru	
Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	
Obchodní firma oznamovatele	
IČ oznamovatele	
Sídlo (bydliště) oznamovatele	
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	9
II.1. Úplnost dokumentace	9
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	10
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	41
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	41
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	42
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	43
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	48
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	71
VII. NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU	73
PŘÍLOHY	85

## ÚVOD

Dosavadní průběh procesu EIA je možné popsat následujícím způsobem. V roce 2008 již bylo pro tento záměr zpracováno oznámení záměru pod názvem „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“. MŽP následně provedlo zjišťovací řízení a dne 16. 2. 2009 vydalo závěr zjišťovacího řízení s tím, že dokumentaci je nutné zpracovat a upřesnit oblasti, na které se má dokumentace zaměřit. V prosinci 2009 byla MŽP předložena dokumentace dle přílohy č. 4 zákona zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem, EKOLA group, spol. s r.o., Praha. Tato dokumentace byla dne 6. 1. 2010 rozeslána ke zveřejnění a k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům a následně zaslána zpracovateli posudku.

Předmětem záměru je výstavba nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11 a místní komunikační spojky mezi MÚK Beranka a ulicí Ve Žlábku. Stavba bude zahrnovat nový mostní objekt (nadjezd) v šířkovém uspořádání 3 jízdní pruhy + jednostranný chodník a cyklostezku. Dále budou vybudovány dvě kolektorové komunikace podél dálnice D11 a okrajů prostoru čerpacích stanic, které umožní jak připojení a odpojení větví budoucí křižovatky, tak i nájezdy/výjezdy do/z prostorů čerpacích stanic. Předpokládaná délka kolektorových vozovek o šířce vozovky vždy 8 m, včetně odpojovacích a připojovacích úseků, je cca 1 450 m. Vlastní větve mimoúrovňové deltovité křižovatky budou vybaveny dvěma malými okružními křižovatkami a jednou křižovatkou styčnou. Křižovatky vytvoří zárodky pro budoucí navazující komunikace (komunikační propojení II/16 – D11 a komunikační propojení D11 – Klánovice). Komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku) je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-j jižní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-j jižní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka. Součástí záměru bude také vybudování dešťové kanalizace a systému odvodnění v místech MÚK Beranka, dále umístění portálů informačního systému a dopravního značení na dálnici D11.

Ve východním sektoru hlavního města Prahy – Horní Počernice, Běchovice, Klánovice a přilehlých obcí Středočeského kraje (Šestajovice, Zeleneč atd.) dochází v posledním období, podobně jako v jiných okrajových částech Prahy, k obrovskému územnímu rozvoji. Vzhledem k tomu, že nejsou koordinovány vzájemné vazby v uvedeném rozvoji těchto oblastí, dochází k mnoha negativním jevům, které se budou i nadále zvětšovat. Jedním z těchto negativních jevů je dopad na dopravu. Realizace MÚK Beranka na dálnici D11 a s ní související systém návazných komunikací a křižovatkových uzlů na celé vyšší komunikační síti východní oblasti Prahy je jedním z předpokladů, který v budoucnu umožní provozovat silniční okruh kolem Prahy jako rychlostní silnici. Dalším důvodem realizace předkládaného záměru „Komunikační spojka a MÚK Beranka“ je mimo jiné potřeba odlehčení přetížené ulice Náchodské i celé obce Horní Počernice. Této potřeby lze docílit odklonem průjezdné dopravy od východu, ale i značné části dopravy z východní části obce Horní Počernice, a její převedení na vysokokapacitní komunikaci – dálnici D11.

Vlivy na životní prostředí spojené s daným záměrem jsou předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), jehož součástí je příslušná dokumentace záměru a tento posudek o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).

## **PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM BYLA PŘEDÁNA ZPRACOVATELI POSUDKU NÁSLEDUJÍCÍ VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI:**

1. Vyjádření Hlavního města Prahy  
(č.j.: MHMP186681/2010 ze dne 22. 2. 2010)
2. Vyjádření Městské části Praha 20  
(Výpis z usnesení Rady Městské části Praha 20 konané dne 11. 2. 2010,  
usnesení č. 80/7.18/10)
3. Vyjádření Městské části Praha - Klánovice  
(č.j.: MCPKL 00289/2010 ze dne 2. 2. 2010)
4. Vyjádření Magistrátu Hlavního města Prahy  
(č.j.: S-MHMP-0018902/2010/1/OOP/VI ze dne 16. 2. 2010)
5. Vyjádření Hygienické stanice Hlavního města Prahy  
(č.j.: ÚPL/84/257/101625/10 ze dne 8. 2. 2010)
6. Vyjádření České inspekce životního prostředí, OI Praha  
(č.j.: ČIŽP/41/IPP/0900744.002/10/PKJ ze dne 20. 1. 2010)
7. Vyjádření MZe Odboru státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů  
(č.j.: 506/2010-16210 ze dne 9. 2. 2010)
8. Vyjádření MŽP odboru ochrany vod  
(č.j.: 48/650/10 ze dne 13. 1. 2010)
9. Vyjádření MŽP odboru ochrany ovzduší  
(č.j.: 36/820/10 ze dne 27. 1. 2010)
10. Vyjádření MŽP odboru odpadů  
(č.j.: 676/720/10 ze dne 3. 2. 2010)
11. Vyjádření MŽP odboru zvláště chráněných částí přírody  
(č.j.: 44/620/10 ze dne 2. 3. 2010)
12. Vyjádření Klánovice 2020, o. s.  
(ze dne 10. 2. 2010)
13. Vyjádření vlastníků nemovitostí Florentiny Chroustovské, Miroslavy  
Římákové, Jany Coubalové a Daniely Tyleové zastoupených Mgr. Tomášem  
Ferencem, advokátem  
(ze dne 17. 2. 2010)

## **VÝCHOZÍ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU**

Podklady pro zpracování posudku byly zejména:

- Oznámení záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“, zpracované dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.
- Závěr zjišťovacího řízení č.j.: 12067/ENV/09 ze dne 16. 2. 2009.
- Dokumentace záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“, zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
- Výše uvedená vyjádření dotčených správních úřadů a územně samosprávných celků k přepracované dokumentaci.
- Korespondence příslušného úřadu (Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí) v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí.
- Podklady vyžádané od oznamovatele.
- Místní šetření v místě posuzovaného záměru včetně prohlídky širšího okolí.
- Diskuse se zástupcem oznamovatele.
- Platná legislativa, normy, metodiky a ostatní předpisy vztahující se k posuzovanému záměru.
- Mapové a jiné podklady.

## **I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

### **Název záměru**

MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka

### **Kapacita (rozsah) záměru**

Předmětem záměru je výstavba nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11 a místní komunikační spojky mezi MÚK Beranka a ulicí Ve Žlábku.

Stavba bude zahrnovat nový mostní objekt (nadjezd) v šířkovém uspořádání 3 jízdní pruhy + jednostranný chodník a cyklostezku. Dále budou vybudovány dvě kolektorové komunikace podél dálnice D11 a okrajů prostoru čerpacích stanic, které umožní jak připojení a odpojení větví budoucí křižovatky, tak i nájezdy/výjezdy do/z prostorů čerpacích stanic. Předpokládaná délka kolektorových vozovek o šířce vozovky vždy 8 m, včetně odpojovacích a připojovacích úseků, je cca 1 450 m. Vlastní větve mimoúrovňové deltovité křižovatky budou vybaveny dvěma malými okružními křižovatkami a jednou křižovatkou styčnou. Křižovatky vytvoří zárodky pro budoucí navazující komunikace (komunikační propojení II/16 – D11 a komunikační propojení D11 – Klánovice).

Komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku) je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-j jižní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-j jižní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka.

Součástí záměru bude také vybudování dešťové kanalizace a systému odvodnění v místech MÚK Beranka, dále umístění portálů informačního systému a dopravního značení na dálnici D11.

### **Umístění záměru**

kraj: Hlavní město Praha  
obec: Praha 20  
k.ú.: Horní Počernice

### **Obchodní firma oznamovatele**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### **IČ oznamovatele**

659 93 390

### **Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4



## **II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE**

### **II.1. Úplnost dokumentace**

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Dokumentace vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům cit. zákona.*

*Rozsah a obsah dokumentace je vyvážený, dokumentace je přehledná. Dokumentaci hodnotící vlivy výstavby a provozu záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ lze hodnotit z hlediska jejího obsahu a kvality jako solidně a korektně zpracovanou a tudíž akceptovatelnou k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Zpracovatel posudku má pouze následující drobnou výhradu. V kapitole hodnotící ovlivnění vod realizací záměru nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto jsou vlivy hodnoceny dosti obecně, nicméně s popisem vlivů uvedeným v této části dokumentace zpracovatel posudku v zásadě souhlasí. Za klíčové však považuje co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.*

*V rámci zveřejnění dokumentace byla obdržena vyjádření dotčených územních samosprávních celků a dotčených správních úřadů hájících zájmy ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva s tím, že vyjádření v některých případech obsahují požadavky na minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí. Tyto požadavky jsou řešeny v rámci tohoto posudku, a to především vhodně zvoleným návrhem doporučení, která jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku. Dvě obdržená vyjádření AK Ferenc a spol. a Klánovice2020, o. s. negativně reagují na posuzovaný záměr především ve vazbě na možnou budoucí existenci tzv. Klánovické spojky. Předmětem tohoto posuzovaného záměru je však výstavba a provoz MÚK Beranka na D11 a komunikační spojky. Klánovická spojka není předmětem tohoto posuzovaného záměru. Realizace záměru MÚK Beranka sice dává možnost v budoucnu realizovat i připojení Klánovické spojky, nicméně MÚK Beranka může plnit svůj celospolečenský účel i bez následné realizace Klánovické spojky.*

*Ostatní záležitosti, které byly předmětem vyjádření, jsou podle názoru zpracovatele posudku standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru v příslušných následných správních řízeních týkajících se povolení předmětného záměru.*

*Poznámka: Vlastní náplň příslušných částí dokumentace, včetně vypořádání vyjádření dotčených územních samosprávních celků a dotčených správních úřadů hájících zájmy ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva k dokumentaci, je komentována zpracovatelem posudku v následujících částech posudku.*

*Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku v této etapě přípravy záměru za dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí, formulovat návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad - Ministerstvo životního prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.*

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

### **ČÁST B dokumentace** **ÚDAJE O ZÁMĚRU**

#### **B.I. Základní údaje**

Kromě příslušných identifikačních údajů týkajících se záměru je uveden charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry, zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, popis technického a technologického řešení záměru, předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení, výčty dotčených územně samosprávných celků a navazujících rozhodnutí.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Všechny výše uvedené skutečnosti detailně popsané v dokumentaci považuje zpracovatel posudku za dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí.*

#### **B.II. Údaje o vstupech**

##### **B.II.1. Půda**

Dokumentace uvádí, že výstavba nové MÚK Beranka, úpravy dotčené části dálnice D11 a výstavba nové komunikační spojky k MÚK se dotkne pozemků vedených dle KN jako druh orná půda a ostatní plocha, v případě varianty 1-j jižní rovněž pozemků druhu vodní plocha a lesní pozemek. V největší míře jsou zastoupeny ovšem u obou variant pozemky vedené jako orná půda. Veškeré dotčené pozemky se nacházejí v katastrálním území Horních Počernic 643777.

Orientační trvalý zábor pozemků podle druhu pro jednotlivé stavby záměru je následující:

##### MÚK BERANKA

Orná půda	18 000 m <sup>2</sup>
Ostatní plocha	16 300 m <sup>2</sup>
-----	
Celkem	34 400 m <sup>2</sup>

##### PROPOJOVACÍ KOMUNIKACE JIŽNĚ OD D11 – VARIANTA 1-JIŽNÍ

Orná půda	7 800 m <sup>2</sup>
Vodní plocha	70 m <sup>2</sup>
Lesní pozemek	500 m <sup>2</sup>
Ostatní plocha	3 400 m <sup>2</sup>
-----	
Celkem	11 770 m <sup>2</sup>

##### PROPOJOVACÍ KOMUNIKACE SEVERNĚ OD D11 – VARIANTA 2-SEVERNÍ

Orná půda	8 300 m <sup>2</sup>
Ostatní plocha	1 700 m <sup>2</sup>
-----	
Celkem	10 000 m <sup>2</sup>

V důsledku trvalého záboru ZPF v rámci realizace plánované stavby bude potřeba podat žádost o vynětí pozemků ze ZPF v souladu s § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění. Součástí žádosti bude přesné vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou.

Dočasné zábery ZPF budou vznikat v průběhu výstavby (např. zařízení staveniště). Jejich rozsah nelze v současné fázi vyhodnotit a budou uvedeny v dalších fázích projektové dokumentace.

V rámci realizace stavby bude ornice a podorniční vrstva sejmuta a deponována, po ukončení výstavby bude použita (hlavně podorniční vrstva) k vegetačním úpravám a technickým rekultivacím v okolí tělesa komunikace. Zbylá kvalitní ornice bude použita dalším vhodným způsobem, např. na rekultivace nebo vylepšení zemědělských ploch. V případě, že bude zemina znečištěna nebezpečnými látkami, bude přednostně dekontaminována, jinak bude uložena na skládku nebezpečných odpadů.

Pozemky určené k plnění funkce lesa budou posuzovaným záměrem dotčeny v případě, že bude realizována přiváděcí komunikační spojka ve variantě 1-j jižní. V tomto případě dojde k dotčení pozemku, vedeného dle KN jako lesní, v minimálním rozsahu. Jedná se o plochu cca 500 m<sup>2</sup> (lesní pozemek č. 4103/7, č. LV 4473). Nutno ovšem poznamenat, že stávající pozemek dnes již fyzicky lesem není.

Trvalý zábor PUPFL projektovanou stavbou bude minimalizován. Vynětí z PUPFL bude provedeno v souvislosti s realizací vlastní stavby nové komunikační spojky ve variantě 1-j jižní.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí vystihují údaje uvedené v této části dokumentace podstatu vstupů spojených s posuzovaným záměrem.*

*Doporučení týkající se ochrany půdy jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.*

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

Dokumentace uvádí, že pitná voda bude v průběhu výstavby spotřebována v prostoru hlavního stavebního dvora a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| - pouze pro pití, příp. mytí nádobí | 5 l/osobu a směnu                                    |
| - pro mytí a sprchování, WC         | 120 l/osobu a směnu<br>(pro prašný a špinavý provoz) |

Předpokládá se, že voda na stavbu bude dovážena v cisternách.

Po uvedení stavby do provozu se spotřeba pitné vody nepředpokládá.

Technologická voda bude během výstavby spotřebována především při výrobě betonových a maltových směsí, při ošetřování betonu ve fázi tuhnutí a na oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení. Předpokladem je, že největší množství vody se spotřebuje v areálu stavebního dvora a výroby betonových směsí. Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Provoz vlastní stavby nebude mít žádné nároky na technologickou vodu.

Případná potřeba požární vody by během výstavby mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Hodnocená stavba nebude z hlediska jejího charakteru a funkčního využití vybavena systémem protipožární ochrany, proto se neuvažuje s potřebou požární vody během provozu.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí vystihují údaje uvedené v této části dokumentace podstatu vstupů spojených s posuzovaným záměrem.*

### **B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje**

V dokumentaci je uvedeno, že spotřeba elektrické energie bude během výstavby stanovena dodavatelem stavby – dle skutečně použitých stavebních strojů, rozsahu budovaných sociálních a provozních zařízení. Provoz záměru bude vyžadovat spotřebu elektrické energie na provoz dopravních informačních systémů a systému veřejného osvětlení.

Lze předpokládat, že při výstavbě vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím tomuto typu stavby. Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí kamenivo a šterkopísky pro konstrukci vozovky a násypů, kamenivo a šterkopísky pro betonové konstrukce, materiál pro kryt vozovky a ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.). Předpokládaný objem výkopových zemin je 65 000 m<sup>3</sup>. Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty, jejich spotřebu nelze v této fázi vyčíslit.

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu stavby bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci. Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot pro mechanismy údržby rychlostní silnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí vystihují údaje uvedené v této části dokumentace podstatu vstupů spojených s posuzovaným záměrem.*

### **B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu**

Dokumentace uvádí, popis stávající komunikační sítě a zdůvodnění potřeby záměru. Pro popis stávající komunikační sítě je uvedena tabulka intenzit dopravy v roce 2008 v okolí plánovaného záměru. Intenzity dopravy na stávající komunikační síti jsou převzaty z databáze TSK hl. m. Prahy. Na přiloženém kartogramu jsou vyznačena jednotlivá čísla úseků situovaných nejbližší zájmové oblasti. Pro potřeby samostatných odborných studií (rozptylová, akustická) byla zvolena širší zájmová oblast, co se týče úseků komunikací. Intenzity dopravy na počátečním úseku dálnice D11 se již dnes pohybují na hranici 45 000 vozidel za den. Rovněž intenzity dopravy na ulici Náchodské jsou v současné době poměrně vysoké a vzhledem k plánovanému rozvoji východní části katastru Horních Počernic je nutné počítat s dalším nárůstem, a tedy nadměrným zatěžováním ulice Náchodské.

Dále je uveden výhledový stav a nároky na dopravní síť. Odhad intenzit dopravy ve fázi provozu záměru byl vypracován Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, ústavem dopravního inženýrství. Výpočty byly provedeny pro výhledové období roku 2015 dle schváleného ÚPn hl. m. Prahy (odpovídá variantě 2-severní), tedy na cílovém stavu komunikační sítě hl. m. Prahy, který počítá s kompletním Pražským i Městským okruhem

a s dobudovanou Radlickou, Vysočanskou i Břevnovskou radiálou, rovněž počítá s realizací dálnice D3 mezi Pražským okruhem a hranicí Středočeského kraje. Dále byl na zažádání vypracován tento cílový stav komunikační sítě hl. m. Prahy také pro variantu 1-j jižní, kdy komunikační spojka vede jižně od dálnice D11. Výsledky této studie v podobě intenzit dopravy jsou pro obě uvažované varianty shrnuty tabelárně a rovněž jsou patrné z příložených kartogramů intenzit dopravy. Za kartogramy dopravy jsou dále pro doplnění rovněž zařazeny rozborů úrovnových křižovatek, které jsou součástí MÚK Beranka, a to rovněž pro obě posuzované varianty. Na základě vypracované studie a dalších podkladů je možné konstatovat, že intenzity dopravy se na dálnici D11 ve výhledovém roce 2015 budou pohybovat mezi 57 000 a 72 000 vozidel za den. Intenzity dopravy v ulici Náchodské (v její východní části – úseky 7 a 8 pro obě varianty) by měly ve srovnání se současným stavem poklesnout, cca na 11 000 vozidel za den. V současné době se intenzity dopravy v této oblasti pohybují těsně pod 20 000 vozidel za den (úsek 4 a 5 v kartogramu pro rok 2008). V případě varianty 1-j jižní je dopravní zatížení v ulici Náchodské ve výhledovém roce 2015 o něco málo nižší než u varianty 2-severní (10 800 x 11 100; 10 400 x 10 700).

Dále dokumentace uvádí nároky na ostatní infrastrukturu s tím, že veškeré možné přeložky inženýrských sítí, eventuelně zásahy do ochranných pásem těchto sítí budou upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace. Přeložky inženýrských sítí se očekávají pouze v minimálním rozsahu, a to především v blízkosti stávající trasy dálnice D11, resp. plánované MÚK Beranka.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S ohledem na charakter a lokalizaci záměru nemá zpracovatel posudku k této části dokumentace připomínky.*

*Opatření týkající se dopravy jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.*

## **B.III. Údaje o výstupech**

### **B.III.1. Ovzduší**

Součástí předkládané dokumentace EIA je podrobná rozptylová studie, na základě které dokumentace popisuje výstupy ve fázi výstavby a provozu.

Ve fázi výstavby lze očekávat vznik emisí z plošných a liniových zdrojů. Bude se však jednat o běžné zdroje znečištění ovzduší, které působí při jakékoli stavební činnosti. Jedná se např. o pohyb vozidel v prostoru stavby, skládky sypkých materiálů v době výstavby, práce spojené s výstavbou komunikace - např. skrývkové práce, apod. Výstupy z liniových zdrojů jsou v dokumentaci kvantifikovány v tabulce, která obsahuje sumy emisí ze staveništní dopravy při uvažovaném pohybu 30 TNA/14 hod, rozdělené po 50 % do ulic Bořetická a Náchodská. Výstupy z plošných zdrojů jsou v dokumentaci kvantifikovány v tabulce, která obsahuje sumy emisí z prostoru vlastního staveniště.

Ve fázi provozu záměru se neočekávají žádné bodové ani plošné zdroje znečištění ovzduší. Posuzovaná stavba je typem liniového zdroje znečišťování ovzduší v dotčené oblasti na daných úsecích komunikací, tj. na samotném úseku dálnice D11 a dalších místních komunikacích (u nadjezdu nad D11), i na nově plánovaných stavbách. Bilance emisí liniových zdrojů znečištění ovzduší pro výhledový rok 2015 byla provedena pro obě varianty komunikační spojky (varianta 1 – trasa jižně od D11; varianta 2 – severně od D11).

## Hodnocení zpracovatele posudku

*Zpracovatel posudku nemá k této části dokumentace připomínky.*

### B.III.2. Odpadní vody

#### **Dešťové vody**

V dokumentaci je uvedeno, že odvedení dešťových vod ve fázi výstavby z plochy staveniště i z území dotčeného stavbou nebude speciálně řešeno. Budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

Systém dešťové kanalizace a odvodnění nové MÚK Beranka by měl být napojen na stávající systém odvodnění dálnice D11. Nová přiváděcí komunikační spojka k MÚK Beranka bude odvodňována do příkopů (bude využito přirozeného mírného sklonu terénu) a navazující dešťové usazovací nádrže. Převážná část nově vzniklých ploch má být napojena na stávající dešťovou kanalizaci dálnice D11, která je podle všeho zaústěna do místní vodoteče – Svěpravického potoka.

Vzhledem k tomu, že konkrétnější údaje o této kanalizaci vybudované v 80. letech 20. stol. nejsou známy, mohlo by pak toto řešení představovat významné navýšení maximálních povodňových průtoků Svěpravického potoka. Tento způsob odvodu srážkové vody lze však do jisté míry regulovat retardačními prvky. Z pohledu dnešního trendu zasakování vody na místě by bylo vhodné, vybudovat v okolí nových liniových staveb odvodňovací příkopy realizované jako vsakovací. Na zpevněné nepropustné ploše vozovky by sice docházelo k urychlení povrchového odtoku oproti okolnímu území, ale vzhledem k relativně malé ploše povrchu vozovky v porovnání s orografickými plochami povodí a realizovaným vsakovacím příkopům by tento vliv byl zanedbatelný.

Zvětšení nezpevněných ploch v rámci plánované stavby MÚK Beranka zasáhne samozřejmě výrazněji do stávajícího vodního režimu. Zejména se jedná o vlastní stavbu mimoúrovňové komunikace a plošné rozšíření kolektorových komunikací vybudovaných v blízkosti čerpacích stanic PHM. Tyto části projektu již z pozice svého založení, tj. v případě MÚK Beranky realizace mostní konstrukce s navazujícími nadzemními součástmi a v případě rozšíření stávajících kolektorových komunikací, nemohou být odvodňovány do vsakovacích příkopů, ale pouze do stávající dešťové kanalizace dálnice D11. Jistá „jednodušší“ forma těchto částí záměru, která má být nahrazena plánovanou výstavbou, již na lokalitě funguje, i když zhruba v polovičním rozsahu a nepředstavuje pro dešťovou kanalizaci dálnice D11 větší problém. Lze tedy předpokládat, že i přes zhruba čtyřnásobné navýšení této plochy, s přihlédnutím k celkové ploše odvodňované části stávající dálnice, nebude pro kanalizaci představovat výraznější zátěž.

Problém by ovšem mohl nastat v místě vtoku dešťové kanalizace do místní vodoteče - toku Svěpravického potoka. V době extrémních srážek, kdy v dešťových kanalizacích obecně dochází k urychlení toku vody, by průtok na vtoku dešťové kanalizace do potoka mohl dosáhnout až několika stovek  $l \cdot s^{-1}$  a tím by mohlo dojít k ohrožení vlastního toku (pokud v rámci této cca 30 let staré dešťové kanalizace nejsou vybudovány žádné retardační prvky).

Podrobně kvantifikovat množství odváděných vod pro jednotlivé úseky není v tomto stadiu řešení možné, neboť nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží (dále jen DUN) či vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Navíc u varianty 1-jihní připojovací komunikace je situace ztížena poměrně rozličnou geologickou stavbou podloží. Geologická

stavba se zde mění na relativně malé ploše a lze jen velmi těžko odhadnout nejen způsob založení vlastní liniové stavby, ale i způsob jejího odvodnění.

Vstupní hodnoty pro výpočet množství odváděných srážkových vod v dokumentaci byly odečteny z dodaných výkresů předaných projektantem stavby. V případě odvádění veškerých srážkových vod z nově plánovaných zpevněných povrchů by výsledná plocha vozovek tedy byla cca 34 000 m<sup>2</sup>. Odtok návrhové deště z nových komunikací pak představuje celkem 394 l.s<sup>-1</sup>. Skutečný odtok z nových ploch může být v případě použití vsakovacích příkopů v oblasti připojovací komunikace menší. Ovšem s přihlédnutím k ploše stávající dálnice se výsledný odtok bude pohybovat v řádech stovek l.s<sup>-1</sup>, který bude nutné snížit zařazením retardačních prvků, jako DUN nebo vsakovacích nádrží do systému dešťové kanalizace.

### **Splaškové odpadní vody**

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

### **Technologické a oplachové odpadní vody**

Produkce těchto vod při výstavbě bude minimální, budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby bude nutno realizovat opatření zabraňující kontaminaci okolních ploch. Ve fázi výstavby mohou vznikat rovněž oplachové odpadní vody, zejména oplachem kol nákladních vozidel před výjezdem ze staveniště na okolní komunikace. Během provozu se nepředpokládá další vznik technologických či oplachových vod.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*K této části dokumentace zpracovatel posudku podotýká, že nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto jsou výstupy specifikovány dosti obecně. Za klíčové zpracovatel posudku proto považuje co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.*

*Opatření týkající se odvádění dešťových vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.*

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

Dokumentace uvádí, že nakládání s odpady během realizace i provozu záměru musí být řešeno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o odpadech“) a v souladu s příslušnými prováděcími předpisy.

V dokumentaci jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a provozu záměru.

Ve fázi výstavby budou vznikat převážně ostatní odpady skupiny 17 Stavební a demoliční odpady. Minimalizace těchto odpadů souvisí s úsporou stavebních nákladů. Významnější podíl odpadů z výstavby budou také tvořit odpady z kácené zeleně. Další odpady by měly vznikat jen v malém množství a lze je velmi těžko předem kvantifikovat. Za provozu komunikace bude vznikat minimální množství odpadů, většinou z údržby zeleně a čištění komunikace.

Celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S ohledem na charakter záměru nemá zpracovatel posudku k této části dokumentace připomínky. Pouze podotýká, že v případě realizace komunikační spojky ve variantě 1-jížní se stavebním zásahem do skládky Beranka (částečná odtěžba uložených odpadů,) dojde ke vzniku dalších odpadů, jejichž množství a kategorizaci však nelze za současného stavu přípravy záměru blíže specifikovat.*

#### **B.III.4. Ostatní výstupy (hluk, vibrace, záření, zápach)**

##### **Hluk**

Součástí dokumentace EIA je akustická studie, která posuzuje vliv výstavby i provozu předkládaného záměru v obou variantách na akustickou situaci v řešeném území a navrhuje protihluková opatření.

Nejbližší obytná zástavba je situována v ulici Ve Žlábku v Horních Počernicích cca 300 m severně od komunikační spojky k MÚK. Nejbližší obytná zástavba se nachází cca 1 km Z směrem od MÚK Beranka (v ulici Ve Žlábku v Horních Počernicích) a rovněž cca 1 km JV směrem (zástavba RD v Klánovicích).

##### **Fáze výstavby**

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a obslužná doprava stavenišť. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové zdroje hluku. Ostatní zařízení rozmístěná po stavbě tvoří bodové zdroje hluku. Vliv stavebních strojů na okolí byl vyhodnocen pro fázi zemních prací a stavby vozovky, kdy byly vybrány nejhluchnější technologické operace s akusticky nejvýraznějšími stroji. Ve výpočtu jsou uvažovány pouze body v okolí komunikační spojky trasované severním směrem. Ve výpočtu vlivu obslužné dopravy stavenišť se uvažuje 70 nákladních automobilů (tedy 140 pohybů) za den v době od 7 do 21 hod v obou posuzovaných variantách. Dopravní trasa nákladních automobilů se předpokládá na komunikaci Ve Žlábku a komunikační spoje trasované severním směrem.

##### **Fáze provozu**

Ve fázi provozu záměru bude v území zdrojem hluku automobilová doprava vedená po stávající komunikační síti i po nově vybudované propojovací komunikaci. Ve výhledové akustické situaci v roce 2015 byly posuzovány obě varianty komunikační spojky. Pro výpočet byly použity intenzity dopravy poskytnuté TSK hl. m. Prahy. Podíly silniční dopravy v denní době a v noční době byly uvažovány následovně. V denní době (6 – 22 h) bude podíl osobních automobilů cca 90 %, v noční době (22 – 6 h) to bude cca 10 %. Nákladní automobily budou mít v denní době (6 – 22 h) podíl 90 % a v noční době (22 – 6 h) bude podíl činit 10 %.



## **Vibrace**

Ve fázi výstavby mohou vznikat vibrace zejména při hutnění násypů a zemních pracích. Vibrace ve fázi provozu mohou být způsobeny vlivem dopravy, při průjezdech lehkých i těžkých nákladních vozidel. Negativní vliv vibrací na nejbližší obytnou zástavbu vlivem provozu na plánované komunikační spojce a MÚK Beranka se z hlediska vzdálenosti zástavby, intenzity a skladby dopravy na dané komunikaci a z hlediska stavu povrchu vozovky nepředpokládá.

## **Záření**

Při výstavbě a následném provozu komunikace se nepředpokládá existence nebo použití zdrojů radioaktivního, elektromagnetického či ionizujícího záření.

Na základě mapy radonového rizika z horninového podloží lze konstatovat, že předmětná oblast se nachází v oblasti převažujícího radonového indexu „nízký až přechodný“ (ČGS, mapa radonového rizika z horninového podloží, list 12-24 Praha, 1:50 000).

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Zpracovatel posudku v této části dokumentace postrádá alespoň shrnutí číselných výstupů výpočtů hlukového ovlivnění způsobeného realizací záměru. Nicméně tyto výstupy jsou uvedeny v další části dokumentace hodnotící vlivy záměru na hlukovou situaci a v hlukové studii, která je přílohou dokumentace.*

### **B.III.5. Doplnující údaje**

Dokumentace uvádí, že v rámci výstavby silnic, ale i dalších staveb na našem území se setkáváme s vlivy, které můžeme nazvat jako vlivy biologické. Ty představuje možné šíření neindigenofytů spojené se zemními pracemi a případné zavlečení „nepůvodních,, druhů rostlin v rámci vegetačních úprav. Pro osivo i dřeviny vysazované v rámci vegetačních úprav platí zásada, že druhové složení je vhodné předem diskutovat s příslušným orgánem státní správy ochrany přírody. Předejde se tak zavlečení nežádoucích taxonů v rámci výsadeb, které mají za cíl zlepšit stávající poměry na lokalitách dotčených stavební činností.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S ohledem na charakter záměru nemá zpracovatel posudku k této části dokumentace připomínky.*

## **ČÁST C dokumentace**

### **ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

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

Dokumentace obsahuje výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území. Dokumentace popisuje územní systémy ekologické stability (ÚSES), významné krajinné prvky, zvláště chráněná území, přírodní parky, památné stromy, lokality soustavy NATURA 2000, krajinu, krajinný ráz, území historického, kulturního nebo archeologického významu, území hustě obydlená, obyvatelstvo, staré ekologické zátěže a situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*K této části dokumentace nemá zpracovatel posudku připomínky.*

#### **C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území**

V této části dokumentace jsou blíže popsány následující charakteristiky životního prostředí dotčeného území: ovzduší, voda, geomorfologické, geologické a půdní poměry, horninové prostředí a přírodní zdroje, flóra, fauna a krajina.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Zpracovatel posudku konstatuje, že kapitola C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území je dle jeho názoru z hlediska formálního a grafického zpracována přehledně a liteře zákona vyhovujícím způsobem.*

#### **C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

V této části dokumentace uvádí, že zájmové území lze charakterizovat jako urbanizovaný prostor s vysokým podílem orné půdy. V širším okolí se však nachází i řada přírodních a přírodě blízkých prvků, z nichž nejcennější část představují lesní celky (Klánovický les, Xaverovský háj), remízy, meze, roztroušená zeleň, vodní plochy a tok s břehovými porosty (Svépravický potok).

V případě realizace varianty 1-j jižní se posuzovaný záměr dotkne jednoho prvku územního systému ekologické stability (nefunkční lokální biokoridor L4/259 – Svépravický potok s doprovodnou zelení a mimolesní zeleň v okolí čerpací stanice PHM Benzina). Při realizaci varianty 2-severní je možné, že dojde ke kontaktu s nefunkčním lokálním biocentrem „U Hřbitova“. Jedná se o bývalý ovocný sad v současné době zarůstající náletovými dřevinami.

Ve vymezené lokalitě ani v jejím nejbližším okolí se nenachází žádné zvláště chráněné území, lokalita NATURA 2000 ani památný strom.

V místě posuzované stavby se nachází pozemky vedené dle KN jako druh orná půda a ostatní plocha, v případě varianty 1-j jižní rovněž pozemky druhu vodní plocha a lesní pozemek.

Přes silně antropogenní charakter biotopů byly na lokalitě zjištěny 4 zvláště chráněné druhy živočichů – střevlíci prskavec menší (*Brachinus eximius*) §3 a prskavec větší (*Brachinus crepitans*) §3, zlatohlávek skvrnitý (*Oxythyrea funesta*) §3 a čmelák zemní (*Bombus terrestris*) §3.

V bezprostřední blízkosti plánovaného záměru, za zábavním centrem tvrz Hummer u čerpací stanice PHM Benzina, resp. v těsné blízkosti plánované komunikační spojky ve variantě 1-j jižní, se nachází těleso bývalé skládky Beranka. Skládka Beranka byla v minulosti neřízenou skládkou, která vznikla v místě bývalého lomu a pískovny. V letech 1955 až 1958 byl prostor lomu využíván jako skládka odpadů z okolních obcí, v letech 1964 až 1975 jako skládka TKO Pražských komunálních služeb.

Navrhovaný záměr se nachází v místě zatíženém vysokými intenzitami dopravy na okolních komunikacích (zejména dálnice D11). Hlavním problémem, který vnáší doprava do oblasti je hluk a znečištění ovzduší.

Stávající akustická situace je v území poznamenána dopravou na stávajících komunikacích. Z výsledků výpočtu počáteční akustické situace vyplývá, že ve zvolených výpočtových bodech v denní a noční době není překročen hygienický limit 70/60 dB pro starou hlukovou zátěž z dopravy. U některých výpočtových bodů (č. 7, 8, 9) v noční době se však zjištěné hodnoty pohybují na hranici hygienického limitu.

Měřené pozadí škodliviny  $\text{NO}_x$  v zájmovém území na měřicích stanicích AIM signalizuje možnost překračování ročního imisního limitu v zájmovém území. Dle modelu ATEM pro rok 2008 není průměrná hodnota  $30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  překračována.

Měřené pozadí škodliviny  $\text{NO}_2$  v zájmovém území na nejbližší měřicí stanici AIM nevyklučuje překračování imisních limitů z hlediska ročního aritmetického průměru, nejsou překračovány limitní koncentrace ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru. Dle modelu ATEM pro rok 2008 se v zájmovém území pohybují vypočtené koncentrace ročního aritmetického průměru kolem  $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , dle modelu ATEM pro rok 2010 potom do  $15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , což je pod imisním limitem.

Měřené pozadí škodliviny  $\text{PM}_{10}$  v zájmovém území na nejbližší měřicí stanici AIM nesignalizuje překračování imisních limitů z hlediska ročního aritmetického průměru, jsou však překračovány limitní koncentrace ve vztahu k 24hodinovému aritmetickému průměru. Dle modelu ATEM pro rok 2008 se v zájmovém území pohybují vypočtené koncentrace ročního aritmetického průměru kolem  $26 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , dle modelu ATEM pro rok 2010 potom kolem  $16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , což je pod imisním limitem.

Imisní pozadí dle stanice AIM nesignalizuje překračování návrhového imisního limitu  $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  pro škodlivinu  $\text{PM}_{2,5}$ .

Imisní pozadí dle nejbližší stanice AIM se pro škodlivinu CO pohybuje do  $2730 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , což je pod imisním limitem.

Měřené pozadí škodliviny  $\text{SO}_2$  v zájmovém území na nejbližší stanici AIM nesignalizuje překračování 24hodinového ani hodinového imisního limitu na žádné ze stanic AIM.

Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu  $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Nejbližší stanice AIM nesignalizuje překročení imisního limitu. Dle modelu ATEM pro rok 2008 se průměrné roční koncentrace benzenu pohybují hluboko pod hygienickým limitem.

Imisní pozadí benzo(a)pyrenu dle nejbližší stanice AIM se pohybuje kolem  $1,4 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ , tedy nad stanoveným cílovým imisním limitem.

### **Hodnocení zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku nemá k této části dokumentace připomínky.*

## **ČÁST D dokumentace**

### **KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

#### **D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti**

##### **D.I.1. Sociální a ekonomické vlivy**

Dokumentace uvádí, že realizace záměru „MÚK Beranka na dálnici D11 a komunikační spojka“ a s ním souvisejícího systému návazných komunikací a křižovatkových uzlů na celé vyšší komunikační síti východní oblasti hl. m. Prahy je jedním z předpokladů, který v budoucnu umožní provozovat silniční okruh kolem Prahy jako rychlostní komunikaci.

Realizace předkládaného záměru je velmi žádoucí i z hlediska celospolečenského, neboť umožní požadovaný rozvoj obcí Horní Počernice, Klánovice i Šestajovice. Současně záměr může v těchto obcích napomoci k výraznému zlepšení životní prostředí, a to omezením průjezdné dopravy na komunikacích procházejících obytnou zástavbou.

Během přestavby silnice vznikne řada pracovních příležitostí. Plánovaný záměr bude vyžadovat zejména takové profese jako stavební dělníky, posádky a řidiče stavebních strojů a nákladních automobilů či techniky. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

##### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S uvedeným hodnocením v této části dokumentace se lze vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru v zásadě ztotožnit.*

##### **D.I.2. Vlivy na zdraví obyvatel**

Tato část dokumentace shrnuje závěry hodnocení vlivu záměru z hlediska zdravotních rizik, které bylo zpracováno držiteli osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, RNDr. Libuší Bartošovou a RNDr. Svatoplukem Krýslem, CSc. Hodnocení je samostatnou přílohou dokumentace č. 3.

Pro charakterizaci rizika hluku byla použita kvalitativní a kvantitativní charakterizace. Posuzována byla stávající situace a vliv jednotlivých variant záměru výstavby komunikační spojky (varianta 1-jižní a varianta 2-severní).

Z celkového posouzení odhadu rizik hluku jednotlivých variant v porovnání se stávající situací vyplývá, že realizací záměru v obou variantách nedojde k významnému zvýšení zdravotních rizik oproti současnému stavu. Porovnáním výsledků zdravotních rizik pro výstavbu komunikační spojky v jižní nebo severní variantě nevyplývaly vzhledem ke stávající akustické situaci v území jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z nich. Varianta 2-severní ovšem představuje vyšší příspěvek k celkové akustické situaci, k nárůstu procentuálního podílu obyvatel obtěžovaných hlukem a se subjektivně rušeným spánkem. Realizací varianty 2-severní se přibližuje doprava k chráněné zástavbě. I v případě realizace záměru ve variantě 2-severní s protihlukovou clonou jsou u chráněných objektů zjištěny hodnoty překračující prahové hodnoty prokázaných účinků hluku. Vzhledem ke konzervativnímu přístupu řešení zdravotního rizika, jak je běžně přijímáno, lze doporučit upřednostnění výstavby komunikační spojky v jižní variantě před variantou severní.

Charakterizace rizika pro nekarcinogenní látky byla provedena metodou výpočtu relativního rizika, které představuje poměr pravděpodobnosti výskytu určitých syndromů u exponované a neexponované populace. Na základě takto provedeného kvantitativního výpočtu bylo zjištěno, že prevalence chronických respiračních a astmatických symptomů u dětí na základě expozice daným průměrným ročním koncentracím  $\text{NO}_2$  a prevalence chronických respiračních symptomů u dětí a dospělé populace na základě expozice daným průměrným ročním koncentracím  $\text{PM}_{10}$  se v důsledku předpokládaného stavu po realizaci dopravních staveb takřka nezmění, posuny prevalencí se pohybují v úrovních tisícín procenta.

Charakterizace rizika pro karcinogenní látky byla provedena metodou výpočtu pravděpodobnosti zvýšení výskytu nádorových onemocnění nad běžný výskyt v populaci při celoživotní expozici hodnoceným škodlivinám (benzenu a benzo(a)pyrenu). Z provedeného výpočtu vyplývá, že akceptovatelná míra zvýšení celoživotního karcinogenního rizika se realizací posuzovaného záměru prakticky nezmění. Provozem na posuzované komunikaci nedojde na základě vyčíslených imisí průměrných ročních koncentrací oproti stavu bez realizace záměru k navýšení pravděpodobnosti výskytu nádorových onemocnění v dotčené populaci nad současný průměr.

Porovnáním výsledků zdravotních rizik výstavby komunikační spojky v obou variantách nevyplývaly jednoznačné závěry pro upřednostnění jedné z nich. Vzhledem však ke konzervativnímu přístupu řešení zdravotního rizika, jak je běžně přijímáno, lze upřednostnit výstavbu komunikační spojky ve variantě 1-j jižní před variantou 2-severní. Vedou k tomu výsledky příspěvků jednotlivých posuzovaných škodlivin pro obě varianty, neboť vždy byly tyto příspěvky vyšší pro variantu 2-severní.

Na základě výsledků studie zdravotních rizik lze konstatovat, že v souvislosti s výstavbou a provozem posuzované stavby nedojde oproti stávajícímu stavu ke zvýšení zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S uvedeným hodnocením v této části dokumentace se lze v zásadě ztotožnit. Detailnější hodnocení vlivů záměru na ovzduší a hlukovou situaci je v dokumentaci provedeno v dalších kapitolách, které zpracovatel posudku posuzoval samostatně.*

### **D.I.3. Vlivy na akustickou situaci**

Dokumentace nejprve popisuje hygienické limity pro fázi výstavby i pro fázi provozu.

#### Fáze výstavby

Limity ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru staveb a venkovním chráněném prostoru ze stavební činnosti:

#### Chráněný venkovní prostor staveb

Pro dobu 6 – 7 hod, 21 – 22 hod	$L_{\text{Aeq},1\text{h}} = 60 \text{ dB}$
Pro dobu 7 – 21 hod	$L_{\text{Aeq},14\text{h}} = 65 \text{ dB}$
Pro dobu 22 – 6 hod	$L_{\text{Aeq},8\text{h}} = 45 \text{ dB}$

#### Chráněný venkovní prostor

Pro dobu 6 – 7 hod, 21 – 22 hod	$L_{\text{Aeq},1\text{h}} = 60 \text{ dB}$
Pro dobu 7 – 21 hod	$L_{\text{Aeq},14\text{h}} = 65 \text{ dB}$
Pro dobu 22 – 6 hod	$L_{\text{Aeq},8\text{h}} = 55 \text{ dB}$

### Fáze provozu

Limity ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru staveb a venkovním chráněném prostoru v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích:

#### Chráněný venkovní prostor staveb

Denní doba (6 – 22 hod.)	$L_{Aeq,16h} = 70$ dB
Noční doba (22 – 6 hod.)	$L_{Aeq,8h} = 60$ dB

#### Chráněný venkovní prostor

Denní doba (6 – 22 hod.)	$L_{Aeq,16h} = 70$ dB
Noční doba (22 – 6 hod.)	$L_{Aeq,8h} = 70$ dB

Limity hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru staveb a venkovním chráněném prostoru z dopravy na hlavních pozemních komunikacích:

#### Chráněný venkovní prostor staveb

Denní doba (6 – 22 hod.)	$L_{Aeq,16h} = 60$ dB
Noční doba (22 – 6 hod.)	$L_{Aeq,8h} = 50$ dB

#### Chráněný venkovní prostor

Denní doba (6 – 22 hod.)	$L_{Aeq,16h} = 60$ dB
Noční doba (22 – 6 hod.)	$L_{Aeq,8h} = 60$ dB

Pro vyhodnocení hluku ve fázi výstavby i provozu byla vypracována Akustická studie, která tvoří Přílohu č. 1 dokumentace EIA.

### Vyhodnocení – vliv stavebních strojů

Z výsledků výpočtů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že lze očekávat překročení hygienického limitu hluku v chráněném venkovním prostoru u rodinného domu č. p. 2483/73 nacházejícího se u napojení severní varianty komunikační spojky komunikací Ve Žlábku o 2 – 4 dB. Uvedené překročení hygienického limitu hluku je dáno především malou vzdáleností mezi komunikací zamýšleného napojení (varianta komunikační spojky 2-severní) a stávajícím rodinným domem č. p. 2483/73.

V rámci případné realizace severní varianty vedení komunikační spojky by bylo nutné přistoupit k protihlukovým opatřením. V případě omezení pracovní doby nasazení pracovních strojů nedochází na základě výsledku výpočtu ke splnění hygienického limitu u objektu č. p. 2483/73. Vhodným opatřením při realizaci této stavby je výstavba protihlukové clony a následné provedení stavební činnosti na komunikační spojce.

### Vyhodnocení – vliv obslužné staveništní dopravy

Doporučená maximální intenzita nákladní dopravy pro všechny fáze a etapy výstavby je 70 NA/den, tedy 140 pohybů NA/den (7 – 21 hod.) pro obě posuzované varianty. Tzn. intenzita dopravy 10 NA/hod obousměrně tj. 5 NA/hod jednosměrně při uvažování denní doby 7 – 21 hod.

Při dodržení této maximální intenzity nákladní dopravy bude splněn uvažovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB v denní době od 7 do 21 hodin.

### Protihluková opatření – fáze výstavby

V případě realizace severní varianty (varianta 2-severní) komunikační spojky je v rámci výstavby nutné přistoupit k realizaci protihlukových opatření. Zkracováním doby nasazení pracovních strojů však nedochází ke splnění hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru rodinného domu č. p. 2483/73. Z uvedených důvodů je vhodné nejdříve realizovat výstavbu protihlukové clony a následně provádět stavební činnosti na komunikační spojce.

V případě realizace jižní varianty (varianta 1-j jižní) vedení komunikační spojky, není nutné vzhledem k trasování komunikace mimo chráněnou zástavbu, přistupovat k protihlukovým opatřením z bodových zdrojů. Jediným opatřením pro tuto variantu by bylo omezení počtu nákladních automobilů způsobených stavební činností na příjezdových a odvozových trasách.

### Vyhodnocení – fáze provozu

Na základě posouzení výsledků výpočtu výhledové akustické situace v roce 2015 bylo zjištěno, že při realizaci severní varianty komunikační spojky by bylo nutné přistoupit k návrhu protihlukových opatření pro zajištění splnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích. V případě realizace vedení spojky jižním směrem by nebylo nutné protihluková opatření pro hluk z provozu záměru realizovat.

Z akustického hlediska je příznivější jižní varianta. Je to dáno především trasováním této varianty mimo chráněnou zástavbu v nezastavěném území.

Akustická studie prokázala technickou realizovatelnost předkládaného záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“. V případě realizace varianty 2-severní však bude nutné přistoupit k realizaci protihlukových opatření.

### Protihluková opatření – fáze provozu

Vlivem komunikační spojky vedené jižním směrem od dálnice D11 není překračován hygienický limit v chráněném venkovním prostoru staveb. Je to dáno především tím, že spojka je trasována mimo chráněnou zástavbu. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem není nutné v okolí uvažované spojky realizovat protihluková opatření.

Vlivem komunikační spojky vedené severně od dálnice D11 dochází k překračování hygienického limitu 60/50 dB u výpočtového bodu 1 (č. p. 2483/73). Vzhledem k uvedeným skutečnostem byla navržena protihluková clona. PHC je navržena vpravo ve směru do ulice Ve Žlábku o délce 55 m a výšce 3 až 4 m. Jedná se o oboustranně pohltivý materiál.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S uvedeným hodnocením v této části dokumentace se lze vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru ztotožnit. V návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, jsou ve vztahu k problematice hluku formulována následující doporučení:*

- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 2-severní navrhnout a vybudovat protihlukovou clonu, která bude umístěna ve směru do ulice Ve Žlábku. Navrhovaná délka je 55 m, výška 3 až 4 m, materiál oboustranně pohltivý.*
- *V rámci další projektové přípravy zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti.*

- **Zajistit organizačně celý proces výstavby tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody hlukem, tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby především následujícími opatřeními:**
  - *Doporučená maximální intenzita nákladní dopravy pro všechny fáze a etapy výstavby je 70 NA/den, tedy 140 pohybů NA/den (7 – 21 hod), a to pro obě posuzované varianty. Tzn. intenzita dopravy 10 NA/hod obousměrně, tj. 5 NA/hod jednosměrně při uvažování denní doby 7 – 21 hod.*
  - *Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 18 hodin.*
  - *V noční době se stavební práce nedoporučují. V případě, že stavební práce budou probíhat musí být dodržen hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 45 dB.*
  - *Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště v blízkosti obytné zástavby po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.*
  - *Veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru.*
  - *Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba volit v souladu akustickou studií. Dodavatel stavby by měl respektovat při nasazování stavebních strojů požadavky na emise strojů uváděné v akustické studii, ale především v akustické studii vypracované pro dokumentaci k územnímu řízení resp. stavebnímu povolení.*
  - *Obyvatelé z nejbližší situovaných domů by měli být seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Jsou-li občané zasaženi hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se riziko vznikajícího stresu a nepohody. Vhodné by bylo stanovení kontaktní osoby, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.*
  - *Během výstavby v blízkosti chráněných staveb je vhodné dodržovat dohodnuté přestávky v délce minimálně 30 min po 4 hodinách práce při hlučných operacích, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor.*
- *Při plném provozu záměru akreditovaným měřením ve výpočtových bodech (uvedených v dokumentaci) ověřit skutečnou hlukovou situaci a tím i splnění platných hygienických limitů v nejbližším chráněném prostoru.*

#### **D.I.4. Vlivy na ovzduší a klima**

Dokumentace uvádí, že provoz na nově vybudované MÚK Beranka a nové přiváděcí komunikační spojce bude liniovým zdrojem znečištění ovzduší. K emisím polutantů do ovzduší bude docházet jak v průběhu výstavby tak následně ve fázi provozu.

Největším zdrojem znečištění ovzduší bude automobilová doprava, kde lze očekávat především emise NO<sub>x</sub>, CO, benzenu a suspendovaných látek (frakce PM<sub>10</sub>).

Ze zmiňovaných emisí mají ve výfukových plynech největších zastoupení oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>). U emisí benzenu lze v budoucnu předpokládat pokles i přes očekávané zvýšení intenzity provozu. Naftové motory nákladní dopravy produkují malé množství benzenu, u benzínových motorů je výrazné snížení benzenu ve výfukových plynech dosahováno



použitím katalyzátorů, které odstraní kolem 90 % benzenu. Předpokládá se, že v roce 2020 bude procento osobních aut s benzínovým motorem bez katalyzátoru zcela zanedbatelné.

Hodnocení vlivů na ovzduší bylo provedeno na základě vypracované Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu posuzované dokumentace (Příloha č. 2).

Imisní limity pro jednotlivé znečišťující látky jsou dány nařízením vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší k zákonu č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší. V příloze č. 1 tohoto nařízení je popsána přípustná úroveň znečištění ovzduší, přípustné četnosti jejich překročení a požadavky na sledování kvality ovzduší.

Imisní limity a meze tolerance pro vybrané polutanty

Znečišťující látka	Doba průměrování			
	1 hod	8 hod	1 den	1 rok
	<b>Limitní hodnota + mez tolerance (r. 2009)</b>			
NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	200 + 10	-	-	40 + 2
CO (mg/m <sup>3</sup> )	-	10	-	-
prach - PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	-	-	50	40
Benzen (µg/m <sup>3</sup> )	-	-	-	5 + 1
SO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	350	-	125	-

Nařízení vlády připouští překročení imisního limitu 200 µg/m<sup>3</sup> pro 1hodinový průměr koncentrace NO<sub>2</sub> pro 18 hodin za rok a překročení limitu 50 µg/m<sup>3</sup> pro 1denní průměr koncentrace prachu - PM<sub>10</sub> po 35 dní za rok.

#### Vyhodnocení – fáze výstavby

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že u obou řešených variant nebude z hlediska PM<sub>10</sub> etapa výstavby představovat významnější imisní zátěž pro zájmové území. Platí to jak z hlediska nejvyšších příspěvků k ročnímu aritmetickému průměru (do 0,01 µg.m<sup>-3</sup>), tak i z hlediska vypočtených nejvyšších 24 hodinových koncentrací (do 0,3 µg.m<sup>-3</sup>).

Příspěvky k imisní zátěži PM<sub>10</sub> se ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru pohybují ve stávajícím stavu ve výpočtové síti do 1,28 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť kolem 0,47 µg.m<sup>-3</sup>.

Příspěvky k imisní zátěži PM<sub>10</sub> se ve vztahu k 24 hodinovému aritmetickému průměru pohybují ve stávajícím stavu ve výpočtové síti maximálně do 49 µg.m<sup>-3</sup>, u bodů mimo výpočtovou síť do 9 µg.m<sup>-3</sup>.

#### Vyhodnocení – fáze provozu

Nižší příspěvky jak z hlediska ročních, tak i hodinových koncentrací NO<sub>2</sub> jsou patrné ve variantě jižně od D11. Rozdíl variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11.

Nižší příspěvky jak z hlediska ročních, tak i 24hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> jsou patrné ve variantě jižně od D11. Rozdíl variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11.

Nižší příspěvky jsou pro CO ve variantě jižně od D11, rozdíl variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je pod výrazným vlivem provozu na D11.

Příspěvky emisí benzenu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti i u bodů mimo výpočtovou síť jsou pro obě hodnocené varianty víceméně shodné, pro variantu jižní jsou příspěvky nepatrně nižší. Výsledná imisní zátěž je ale zcela pod vlivem provozu na D11.

#### Shrnutí

Rozptylovou studií byl vyčíslen příspěvek k imisní zátěži v sledovaném území způsoben provozem po stávajících komunikacích, dále byl pro obě navrhované varianty (severní a jižní) hodnocen příspěvek způsobený výstavbou záměru a výhledový stav v roce 2015 po realizaci záměru.

Celkově lze z výsledků výpočtů Rozptylové studie konstatovat, že realizace záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ výrazně nepřispěje ke stávajícímu znečištění ovzduší. Nižší příspěvky k imisní zátěži v zájmovém území u všech sledovaných znečišťujících látek byly zjištěny v případě realizace přiváděcí komunikační spojky v jižní variantě. Rozdíl variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

*S uvedeným hodnocením v této části dokumentace se lze vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru v zásadě ztotožnit. V návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, jsou ve vztahu k problematice ochrany ovzduší formulována následující doporučení:*

- *Dodavatel stavby zajistí řádnou očištění automobilů opouštějících staveniště a účinnou techniku pro čištění vozovek, v případě nepříznivých klimatických podmínek provádět skrápění příslušných používaných komunikací a příslušných stavebních ploch, tuto problematiku řešit v rámci plánu organizace výstavby.*
- *V průběhu výstavby minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti, tuto problematiku řešit v rámci plánu organizace výstavby.*
- *Při přepravě sypkého materiálu zajistit náklad tak, aby nedocházelo ke zvýšené prašnosti na přepravních trasách (zvláště v letním období).*
- *Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.*

#### D.I.5. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dokumentace uvádí, že problematice vod byla v souvislosti s posuzováním předkládaného záměru věnována zvýšená pozornost. Byla vypracována podrobná odborná studie „Vlivy stavby na množství a jakost povrchových a podzemních vod“, která je součástí posuzované dokumentace EIA v podobě samostatné studie (viz samostatná příloha č. 5 dokumentace).

#### **Vliv na hydrologický režim**

Plánovaný záměr MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka může ovlivnit hydrologický režim zájmového území následujícími způsoby:

- krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovky,
- změnou proudění podzemních vod v důsledku zásahu do zemního tělesa komunikace,
- ovlivnění mělké hladiny podzemních vod v místech zářezů silnice.

### **Fáze výstavby**

Odstraněním přirozeného pokryvu nebo jeho části během realizace záměru samozřejmě dojde ke zvýšení zranitelnosti podzemních vod. Rovněž nutně dojde ke znečištění povrchových toků nerozpuštěnými látkami (plaveninami), především v období vyšších atmosférických srážek. To však nepokládáme za zvláště nebezpečné. Po skončení výstavby se může ukázat potřebné vyčistit přílehlou část Svěpravického potoka od usazených plavenin. Dále vzroste podíl infiltrace atmosférických srážek do hydrogeologického kolektoru na úkor evapotranspirace. Zvýšení úrovně hladiny podzemní vody, způsobené zvětšením infiltrace, bude však vzhledem k přirozenému rozkyvu hladiny zanedbatelné.

Během stavebních prací při budování silnice však podzemním vodám a v případě realizace jižní varianty přípojně komunikace i povrchovým vodám (Svěpravický potok) hrozí kontaminace:

- úniky pohonných a mazacích médií z dopravních a stavebních mechanismů, skladů těchto látek, parkovacích prostor atd.,
- úniky splaškových vod ze sociálních zařízení stavby,
- znečištěnými srážkovými vodami, u nichž však k částečnému odbourávání kontaminantů dochází v zóně aerace a především v půdním profilu (deště s obsahy toxických látek).

Za nejvýznamnější potenciální kontaminanty pokládáme ropné látky, používané pro hnací jednotky stavebních a dopravních mechanismů (oleje a jiná maziva, nafta, benzin). Tyto látky po proniknutí do horninového prostředí často ulpívají na povrchu minerálních zrn, odkud jsou infiltrovanými atmosférickými srážkami vyplavovány do podzemních vod, nebo v případě rozsáhlejších úniků pronikají horninovým prostředím až na hladinu podzemní vody.

### **Fáze provozu**

#### Ovlivnění množství vod

##### *Povrchové vody*

Výstavbou nové mimoúrovňové křižovatky a přiváděcí komunikační spojky dojde ke vzniku nově zpevněných ploch. V důsledku toho dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovky v zájmové oblasti.

Zejména se jedná o vlastní stavbu mimoúrovňové komunikace a plošné rozšíření kolektorových komunikací vybudovaných v blízkosti čerpacích stanic PHM. Tyto části projektu již z pozice svého založení, tj. v případě MÚK Beranky realizace mostní konstrukce s navazujícími nadzemními součástmi a v případě rozšíření stávajících kolektorových komunikací budou pravděpodobně napojeny do stávající dešťové kanalizace dálnice D11. Jistá „jednodušší“ forma těchto částí záměru, která má být nahrazena plánovanou výstavbou, již na lokalitě funguje, i když zhruba v čtvrtinovém rozsahu (hrubý odhad z mapových podkladů) a nepředstavuje pro dešťovou kanalizaci dálnice D11 větší problém. Předpokládá se tedy, že i přes zhruba čtyřnásobné navýšení této plochy, s přihlédnutím k celkové ploše odvodňované části stávající dálnice, nebude rozšíření dálnice představovat pro kanalizaci výraznější zátěž. Problém by mohl nastat v místě vtoku dešťové kanalizace do místní

vodoteče - toku Svěpravického potoka. V době extrémních srážek, kdy v dešťových kanalizacích obecně dochází k urychlení toku vody, by průtok na vtoku dešťové kanalizace do potoka mohl dosáhnout až několika stovek  $\text{l.s}^{-1}$  a tím by mohlo dojít k ohrožení vlastního toku.

Podrobně kvantifikovat množství odváděných vod pro jednotlivé úseky není v tomto stadiu řešení možné, protože nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění DUN (dešťových usazovacích nádrží) nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Přesto podle přibližných propočtů by odtok návrhového deště z nových komunikací mohl představovat celkově asi  $394 \text{ l.s}^{-1}$ . Skutečný odtok z nových ploch může být v případě použití vsakovacích příkopů v oblasti připojovací komunikace menší. Ovšem s přihlédnutím k ploše stávající dálnice se výsledný odtok bude pohybovat v řádech stovek  $\text{l.s}^{-1}$ , který bude nutné snížit zařazením retardačních prvků, jako dešťových usazovacích nádrží (DUN) nebo vsakovacích nádrží do systému dešťové kanalizace.

#### *Podzemní vody*

V trase chystaného stavebního záměru se dle údajů archivních vrtů nepředpokládá, že by projektované zářezy zasahovaly pod hladinu podzemní vody. Proto k přímému ovlivnění množství podzemních vod pravděpodobně nedojde. Vzniklá nepropustná plocha vozovky sice zabráni průsaku srážek do podzemních vod, ale tento jev by však v případě realizace stavby mohl být za příznivých podmínek kompenzován vsakovacími prvky (příkopy a retenční vsakovací nádrže). Navíc je plocha projektované stavby zanedbatelná v porovnání s plochou povodí.

#### Ovlivnění jakosti vod

##### *Povrchové vody*

Za důležitější než ovlivnění průtoků je nutné u povrchových vod pokládat potenciální ovlivnění kvality vody ve vodoteči. V souvislosti s automobilovým provozem a údržbou vozovek může být jakost vod ovlivněna úniky látek ropného původu z úkapů projíždějících vozidel a při haváriích, přípravků na ochranu rostlin, herbicidů atd. Nejnebezpečnější činností z tohoto hlediska je však v současnosti zimní údržba vozovek, při níž je povrch vozovky chemicky ošetřován.

Posypové materiály pro zimní údržbu vozovek jsou zpravidla přípravky na bázi chloridů. Jde především o chlorid sodný ( $\text{NaCl}$ ) a vápenatý ( $\text{CaCl}_2$ ), popř. jejich směsi s dalšími přísadami. Nechloridové přípravky jsou zejména z finančních důvodů používány daleko méně. 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. Dále je nutné poznamenat, že faktorem nesporně snižujícím biologickou nebezpečnost aplikace posypových materiálů na bázi chloridů je i to, že tyto látky budou aplikovány výhradně v zimním období, tj. v období vegetačního klidu a za útlumu zooplanktonu v povrchových tocích. Protože chloridové ionty jsou relativně velmi pohyblivé, budou odplaveny dříve, než se stačí jejich biotoxicita projevit, nejpozději po začátku vegetační sezóny.

Součástí odborné studie zaměřené na vody (viz samostatná příloha č. 5 posuzované dokumentace) byl odhad zátěže povrchového toku chloridovými ionty. Z výpočtů je zřejmé, že voda stékající z vozovky po zimním chemickém ošetření bude mít v případě varianty bez zařazení vsakovacích příkopů zvýšenou salinitu cca  $0,5 \text{ g/l Cl}^-$  při průtoku  $0,42 \text{ l.s}^{-1}$ . Zvýšený průtok a tím i množství chloridů se však dá eliminovat zařazením retardačních prvků do

systému dešťové kanalizace. V případě zařazení vsakovacích příkopů by splachová voda proniknuvší do Svěpravického potoka měla sice značnou salinitu (cca 1,8 g/l Cl<sup>-</sup>), ale do toku jí pronikne pouze malé množství (v průměru cca 0,1 l.s<sup>-1</sup>, což představuje necelých 200 mg.s<sup>-1</sup> chloridů). Podrobný výpočetní odhad viz odborná studie o vodách (samostatná příloha č. 5 dokumentace).

Z vozovky budou do recipientu odnášeny též nerozpuštěné látky (NL) v podobě plavenin. Níže po trati budou postupně sedimentovat. Pocházejí zejména z nečistot přinesených na vozovku na znečištěných pneumatikách, dále z obrusu pneumatik a povrchu vozovky. Nepříznivý vliv nerozpuštěných látek na životní prostředí bývá často přeceňován. Není důvod předpokládat, že v daném případě by situace měla být horší, než na většině silniční sítě na území ČR.

K zamezení vniknutí ropných látek do vodotečí budou v dalších fázích projektu navržena příslušná technická opatření.

#### *Podzemní vody*

U podzemních vod mohou mít větší význam, v porovnání s ovlivněním jejich množství, vnesené kontaminanty ovlivňující jejich kvalitu. Opět se jedná především o látky ropného původu, pocházející přednostně z úkapů. O nich se předpokládá, že při průchodu horninovým prostředím budou zčásti biologicky odbourány, zčásti sorbovány na povrch částic horninového prostředí (a později rovněž biologicky odbourány), takže k hladině podzemní vody neproniknou. To se dá předpokládat u ropných látek (i jiných kontaminantů) pocházejících z havárií. V případě havarijního úniku jakéhokoli kontaminantu (tedy nejen látek ropného původu), bude nutné odstranit kontaminovanou zeminu a šterk ze dna vsakovacích příkopů a zacházet s ní jako s nebezpečným odpadem příslušné kategorie.

Do podzemních vod se bude rovněž vsakovat část splachových vod po zimním ošetření vozovky. Tyto vody budou mít zvýšený obsah NaCl. Část sodíku se bude dočasně vázat na jílové minerály v horninovém prostředí. Lze tedy předpokládat, že v okolí silnice dojde ve směru proudění podzemní vody k mírnému nárůstu její salinity; vzhledem k relativně malé ošetřované ploše, a rovněž s přihlédnutím k tomu, že ve směru proudění podzemních vod (konformně se sklonem terénu), se nenacházejí žádné využívané vodní zdroje, nepokládá tento nárůst za významný.

#### **Ovlivnění hydrogeologických charakteristik a zdrojů vod**

Zájmové území je v současné době vodohospodářsky méně významné a díky tomu lze při daném směrovém a výškovém vedení plánovaných komunikací očekávat jen poměrně malý negativní vliv na současné hydrogeologické poměry.

Záměrem nebude dotčena chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani pásmo hygienické ochrany vody (PHO). Záměr ani jeho širší okolí se nenacházejí v žádné kategorii záplavových území.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

***K této části dokumentace hodnotící ovlivnění vod realizací záměru zpracovatel posudku podotýká, že nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto jsou vlivy hodnoceny dosti obecně, nicméně s popisem vlivů uvedeným v této části dokumentace zpracovatel posudku v zásadě souhlasí. Za klíčové však považuje co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných***

*komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.*

*Ve vztahu k ochraně vod je dle názoru zpracovatele posudku nutné formulovat následující doporučení, která jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku:*

- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní navrhnout v místech přechodu této komunikační spojky přes vodoteč (Svépravický potok) takové technické řešení, které umožní zachovat funkčnost vodoteče.*
- *V rámci další projektové přípravy zpracovat a projednat s příslušnými orgány ochrany vod, orgány ochrany přírody, správci jednotlivých dotčených vodních toků upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací. Tato koncepce bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11, možnost použití vsakovacích prvků v oblasti, zařazení retardačních prvků, jako např. dešťových usazovacích nádrží do systému dešťové kanalizace apod.*
- *V rámci další projektové přípravy vypracovat plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku závadných látek při výstavbě, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby.*
- *Navrhnout způsob účelového monitoringu ovlivnění Svépravického potoka vlivem realizace a provozu záměru.*
- *Zajistit dokonalý technický stav všech stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Provádět denní kontrolu technického stavu veškeré mechanizace. Technické závady neprodleně odstraňovat. Odstavnou plochu pro mechanizaci používanou na stavbě zajistit z hlediska ochrany vody a půdy. Pokud dojde k úkapům ropných látek (nafta, oleje), tyto okamžitě likvidovat vhodným sorbentem.*
- *V blízkosti Svépravického potoka nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani se zde nesmí parkovat. Tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby.*
- *Pohonné hmoty a maziva skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Místo maziv a paliv ropného původu přednostně používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.*
- *Odpadní vody ze zpevněných ploch staveniště (včetně odpadních vod z výplachu domíchávačů a výroby betonu) při vypouštění odvádět přes lapoly.*

#### **D.I.6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje**

Dokumentace uvádí, že výstavba nové MÚK Beranka, úpravy stávající trasy dálnice D11 a výstavba nové komunikační spojky k MÚK se dotkne pozemků vedených dle KN jako druh orná půda a ostatní plocha, u varianty 1-jižní se navíc objevuje také druh pozemku vodní plocha a lesní pozemek. Nejhojněji jsou ovšem u obou variant zastoupeny pozemky vedené jako orná půda. Veškeré dotčené pozemky se nacházejí v katastrálním území Horních Počernic 643777.

V této fázi projektové dokumentace je proveden odhad celkového trvalého záboru pozemků. Pro samotnou MÚK Beranka se jedná o zábor půdy v celkovém rozsahu 34 400 m<sup>2</sup> (z toho 18 000 m<sup>2</sup> orná půda, 16 300 m<sup>2</sup> ostatní plocha). U varianty 1-jižní se pohybuje odhad

záboru pozemků kolem 11 770 m<sup>2</sup> (z toho 7 800 m<sup>2</sup> orná půda, 3 400 m<sup>2</sup> ostatní plocha, 500 m<sup>2</sup> lesní pozemek a 70 m<sup>2</sup> vodní plocha). U varianty 2-severní pak celkový trvalý zábor činí přibližně 10 000 m<sup>2</sup> (8 300 m<sup>2</sup> orná půda a 1 700 m<sup>2</sup> ostatní plocha).

Realizací plánovaného záměru vznikne nový liniový útvar v zájmovém území, k výrazným změnám morfologie terénu by ovšem dojít nemělo. Největším zásahem do původní morfologie terénu bude zřejmě realizace nového nadjezdu nad D11 a umístění větví deltovité mimoúrovňové křižovatky. Snížení rizika půdní eroze by mělo být zajištěno dodržáním pracovních postupů a navržených opatření.

Problematika materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu bude řešena v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Zdroj materiálu není v této fázi určen.

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se dále nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S popisem uvedeným v této části dokumentace zpracovatel posudku souhlasí.*

*Dle názoru zpracovatele posudku je však nutné formulovat následující doporučení, které jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku:*

- *Před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur, který bude mimo jiné obsahovat i bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy, plán jejího přemístění a dalšího využití. Tento záborový elaborát projednat s příslušným orgánem ochrany ZPF a získat jeho souhlas.*
- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní vypracovat před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí podrobný záborový elaborát pro odnětí PUPFL, projednat ho s příslušným orgánem ochrany PUPFL a získat jeho souhlas.*
- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní realizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum, a to především v souvislosti s existencí bývalé částečně rekultivované skládky Beranka v blízkosti čerpací stanice PHM Benzina.*
- *Zajistit pečlivé sejmutí ornice, ornici deponovat odděleně od ostatní skrývky a jiných materiálů. Po uložení ornice na deponiích dodržovat veškeré zásady proti jejímu znehodnocení (zaplevelení, vyplavení humózních látek, eroze).*
- *Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.*
- *Zajistit dokonalý technický stav všech stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Provádět denní kontrolu technického stavu veškeré mechanizace. Technické závady neprodleně odstraňovat. Odstavnou plochu pro mechanizaci používanou na stavbě zajistit z hlediska ochrany vody a půdy. Pokud dojde k úkapům ropných látek (nafta, oleje), tyto okamžitě likvidovat vhodným sorbentem.*

- *Pohonné hmoty a maziva skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Místo maziv a paliv ropného původu přednostně používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.*
- *Klást zvýšený důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelně využívat posypové materiály.*
- *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, v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.*

#### **D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy**

Zásah do floristických poměrů v souvislosti s realizací stavby bude soustředěn především na zásah do obhospodařovaných polí a pásů zeleně podél stávajících liniových komunikací. V místech, kde bude komunikační spojka k MÚK překračovat koryto Svěpravického potoka (u varianty 1-j jižní), půjde o zásah do porostů břehové vegetace, která není ovšem příliš kvalitní a původní. Převážně se jedná o zásahy do porostů ruderalní a běžně se vyskytující vegetace. Ke kácení mimolesní zeleně v místech plánovaného záměru by mělo dojít pouze v minimálním rozsahu. Dřeviny vyskytující se v okolí záměru jsou ve většině typickými zástupci náletových a zcela běžných dřevin. Během samotného botanického průzkumu na podzim roku 2008 a dále na jaře a v létě roku 2009 nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné a ohrožené druhy cévnatých rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb., ani druhy Černého a Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Procházka, 2001). V další fázi projektové dokumentace by měly být navrženy úpravy zeleně (výsadby především uvnitř ramp a na plochách svahů násypů) a uložena náhradní výsadba za případnou způsobenou ekologickou újmu. Cílem vegetačních výsadeb by mělo být zapojení tělesa komunikace do krajiny.

Celkově lze biotopy v okolí km 3,00 na dálnici D11 charakterizovat (po zoologické stránce) jako antropicky silně ovlivněné biotopy s nízkou ekologickou hodnotou, s nízkou populační hustotou jen malého počtu nenáročných synantropních či invazních druhů živočichů s širokou ekologickou valencí. Dokladem tohoto tvrzení je provedený zoologický průzkum lokality v podzimním období. Průzkum sice prokázal výskyt 4 druhů zvláště chráněných živočichů. Jedná se o dva druhy střevlíků - prskavce menšího (*Brachinus expulso*, §3) a prskavce většího (*B. crepitans*, §3), zlatohlávka skvrnitá (*Oxythyrea funesta*) §3 a čmeláka zemišního (*Bombus terrestris*) §3. Vzhledem k obecné hojnosti těchto druhů zde není důvod k plošné ochraně území či k jejich přemístování na jinou lokalitu. Pro Prahu a nejbližší okolí jde o relativně hojné druhy, jejichž druhová ochrana není nutná ani příliš opodstatněná. K výraznějšímu zásahu do faunistických poměrů by tedy vzhledem k rozsahu a charakteru záměru dojít nemělo. V okolí je dostatek podobných biotopů, kam se případně vyrušení jedinci mohou ve fázi výstavby i v následné fázi provozu záměru uchýlit. Pro minimalizaci případných škod by bylo vhodné zahájit stavební práce v zájmové lokalitě v podzimním období.

Řešené území se nachází ve východní okrajové části Prahy, která se vyznačuje poměrně vysokým podílem orné půdy. Ekosystém orné půdy je dominantní i v území vlastní navrhované komunikační spojky (platí pro obě navrhované varianty) a mimoúrovňové křižovatky. V řešeném území lze za hodnotnější ekosystém považovat tok Svěpravického potoka s doprovodnou vegetací (varianta 1-j jižní), dále pak mimolesní (zejména liniovou) zeleň (obě varianty). V souvislosti s realizací záměru lze očekávat zásah především do ekosystému orné půdy a dále v menší míře zásah do ekosystému mimolesní zeleně a antropogenně ovlivněných ekosystémů. Rovněž bude v případě realizace varianty 1-j jižní



nutný, minimálně v jednom místě, zásah do ekosystému Svěpravického potoka, a to během budování jeho přemostění. Biota těchto ekosystémů je druhotná, synantropní, s minimálním zastoupením prvků původních přírodních ekosystémů. Vzhledem k charakteru těchto ekosystémů lze zásahy označit jako akceptovatelné.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S hodnocením uvedeným v této části dokumentace zpracovatel posudku souhlasí.*

*Zpracovatel posudku formuluje následující doporučení, která jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku:*

- *V rámci další projektové přípravy zpracovat inventarizaci kácených dřevin, včetně vyčíslení ekologické újmy a řešit ozelenění komunikace či případná další opatření. V rámci plánovaných vegetačních úprav preferovat autochtonní druhy dřevin.*
- *S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v návaznosti na realizovaný záměr. Minimalizovat zásah do porostů dřevin a kácení omezit na skutečně odůvodněné. Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).*
- *S dostatečným časovým předstihem zažádat o povolení výjimky ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů.*
- *Chránit stávající vegetační prvky při stavební činnosti. Stromy musí být před započítím stavby chráněny podle normy ČSN – DIN 839061, Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (např. oplocením, bedněním kmene apod.).*
- *Skrývku svrchní vrstvy půdy provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).*
- *Při vegetačních úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám.*
- *Zamezit další postupné ruderalizaci zájmového území náhradní výsadbou dřevin přirozené druhové skladby. Již v průběhu vegetačních úprav a především pak po jejich ukončení sledovat a zabraňovat případnému šíření neofytních a expanzivních druhů rostlin (např. přítomná křídlatka).*
- *Tělesa nových komunikací co nejrychleji ozelenit, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.*
- *V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.*

### **D.I.8. Vlivy na ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, památné stromy, NATURA 2000**

Dokumentace uvádí, že posuzovaný záměr se ve variantě 1-jižní dotkne pouze jednoho prvku územního systému ekologické stability. MÚK Beranka a nová komunikační spojka k MÚK budou v tomto případě protínat nefunkční lokální biokoridor L4/259 „Svěpravický potok I“. Jedná se částečně o tok Svěpravického potoka (v jeho horní části) s doprovodnou

vegetací a částečně o liniovou mimolesní zeleň v okolí čerpací stanice. V rámci výstavby bude třeba doplnit chybějících břehové porosty v místech zásahu do tohoto biokoridoru a ve stávajících polích bude nutné založit pásy rozptýlené vysoké zeleně, rovněž v případě zásahu záměru do tohoto ekosystému. V případě kácení mimolesní zeleně je třeba zajistit náhradní výsadbu se zaměřením na původní druhovou skladbu. Při dodržení navržených ochranných opatření by významný konflikt se záměrem neměl nastat.

Co se týče varianty 2-severní, zde by navrhovaná komunikační spojka od MÚK Beranka do ul. Ve Žlábku vedla v těsné blízkosti nefunkčního lokálního biocentra „U Hřbitova“. To se nachází přibližně 200 m severně od stávající trasy D11 na území hl. m. Prahy – Horních Počernic. Jedná se o bývalý ovocný sad v současné době zarůstající náletovými dřevinami (hloh, bez černý, růže šípková); částečně je biocentrum tvořeno i ornou půdou.

Cca 800 m jižním směrem od MÚK Beranka se rovněž nachází funkční nadregionální biocentrum Vidrholec, které ovšem nebude plánovaným záměrem dotčeno.

Z hlediska ochrany přírody se v okolí plánovaného záměru nacházejí tři zvláště chráněná území: PP Xaverovský háj, PR Klánovický les – Cyrilov a Přírodní park Klánovice – Čihadla. Žádné z těchto území nebude navrhovaným záměrem dotčeno.

Významný krajinný prvek definovaný ze zákona se v místech záměru (varianta 1-j jižní) nachází pouze jediný – Svěpravický potok. Zásah do tohoto VKP bude mít charakter kácení břehové vegetace v místě přemostění potoka a rovněž svedení srážkových vod z příkopů komunikační spojky do toku.

K dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, nedojde.

Žádná z blízkých evropsky významných lokalit systému NATURA 2000 nebude záměrem dotčena, stejně tak nebudou dotčeny ani žádné ptačí oblasti. Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (č. j. S-MHMP-558107/2008/1/OOP/VI) ze dne 23. 9. 2008 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Stanovisko je součástí kapitoly H dokumentace.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*K uvedenému hodnocení v této části dokumentace nemá zpracovatel posudku připomínky, považuje však za nutné formulovat následující doporučení, která jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku:*

- *S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání souhlasu z hlediska zásahu do ÚSES a významného krajinného prvku ve vazbě na zvolenou variantu umístění komunikační spojky.*
- *V blízkosti Svěpravického potoka nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani se zde nesmí parkovat. Tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby.*

### **D.I.9. Vliv na krajinu a krajinný ráz**

Dokumentace uvádí, že historickou charakteristiku okolní krajiny utváří nejbližší obytná zástavba Horních Počernic, Klánovic a Šestajovic. Řešený záměr je situován do rovinaté krajiny, tedy nebude významně pohledově exponován. Od zástavby Horních Počernic a Klánovic bude mírně pohledově exponovaná část navrhované mimoúrovňové křižovatky

Beranka (přemostění dálnice D11). Stávající přemostění však bude pouze nahrazeno novým. Co se týče komunikační spojky, v případě varianty 1-j jižní se řešený záměr nachází od obytné zástavby v dostatečné vzdálenosti a pravděpodobně nijak neovlivní estetické vnímání prostoru obyvateli zástavby. Komunikační spojka ve variantě 2-severní ovšem přímo prochází stávající rodinnou i komerční zástavbou Horních Počernic (u napojení do ulice Ve Žlábku). Jedná se však pouze o několik desítek metrů komunikace, a tak případné narušení okolního prostředí pro obyvatele této lokality nebude příliš výrazné. Komunikace v této variantě dále povede rovinatým terénem po polních pozemcích východním směrem v těsné blízkosti (cca 100 m), resp. souběžně s ní, stávající dálnice D11. Pohledový horizont nebude tedy pro místní obyvatele výrazně narušen, vzhledem k již provozovanému a poměrně vytiženému úseku D11.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*K uvedenému hodnocení v této části dokumentace nemá zpracovatel posudku připomínky.*

### **D.I.10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Dokumentace uvádí, že přestože z východního okraje Prahy pochází množství archeologických nálezů dokládajících osídlení již od doby kamenné, je učinění archeologického nálezu během stavebních prací vzhledem k již provozované dálnici D11 nepříliš pravděpodobné.

Záměr jako takový je ovšem umístěn v prostoru, který je možné označit jako území historického, kulturního nebo archeologického významu.

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky.

Hmotný majetek bude dotčen pouze při případných demolicích (stávající nadjezd nad D11 apod.) a v případě přeložek inženýrských sítí.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S uvedeným hodnocením zpracovatel posudku v zásadě souhlasí, považuje však za nutné formulovat následující doporučení, která jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku:*

- *V plánu organizace výstavby navrhnout vymezení dopravních tras pro dopravu stavebních materiálů a pohyb těžké techniky.*
- *Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům archeologické organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby. Umožnit případnou záchranu archeologických památek především formou předstihových záchranných archeologických výzkumů.*
- *V případě zjištění nových nebo neočekávaných skutečností, např. odkrytí mimořádných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně oprávněnou organizaci a konzultovat s ní další postupy.*

*Nicméně dle názoru zpracovatele posudku by v dokumentaci ještě mělo být uvedeno, že hmotný majetek bude dotčen zábořem pozemků v soukromém vlastnictví pro výstavbu MÚK a komunikační spojky a to zejména ve variantě 2-severní, kde je komunikační spojka vedena v těsné blízkosti rodinného domu v ulici Ve Žlábku č.p. 2483/73 a kde by měla být též realizována protihluková opatření.*

## **D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních 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). Metodika byla uveřejněna v časopise EIA č. 1 - 4/2001.

Dle provedeného vyhodnocení významnosti vlivů lze konstatovat, že záměr bude představovat nevýznamný až nulový vliv na čistotu ovzduší, hlukovou zátěž, zdraví obyvatel, horninové prostředí, povrchové a podzemní vody, ohrožení zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, mimolesní zeleň, prvky ÚSES a soustavu NATURA 2000, dále na VKP a ovlivnění krajinného rázu, narušení paleontologických, archeologických a kulturních památek, změnu funkčního využití krajiny a vliv na rekreační využití krajiny.

Nepříznivý vliv můžeme očekávat v souvislosti se zábořem ZPF a PUPFL a s možností výskytu havárií.

Samotná realizace záměru MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka (pro obě varianty) nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*S uvedeným hodnocením v této části dokumentace se lze vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru v zásadě ztotožnit.*

*Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí, lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude ovlivněno nad únosnou míru.*

## **D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech**

### **Možnost vzniku havárií a dopad na okolí**

Potenciální nebezpečí, které vzniká při provozu posuzovaného záměru, je kontaminace povrchových a podzemních vod, půd a podloží při provozu na komunikaci.

Havárie a úniky nebezpečných látek, které budou součástí přepravovaných nákladů, lze považovat za významné nebezpečí pro okolní pozemky i pro vzdálenější okolí komunikací.

Největším ekologickým nebezpečím v dané oblasti jsou úniky ropných látek a olejů a jejich vsakování do podzemních i povrchových vod. Riziko hrozí především v souvislosti s haváriemi dopravních prostředků přepravujících nebezpečné látky.

### **Fáze výstavby**

Při výstavbě hrozí havárie především v případě nekázně provozovatelů strojů a dalších technických zařízení (špatná údržba, nedostatečná kontrola stavu strojů), kdy může dojít k úniku pohonných či mazacích hmot, které znečistí okolí.

Situace při výstavbě bude poněkud ztížena tím, že úsek dálnice D11 bude během výstavby v provozu. Bude tedy nutné provádět veškeré práce se zvýšenou opatrností.

### **Fáze provozu**

Při provozu silnice je reálné nebezpečí vzniku havárií střetem vozidel, případně vyjetím vozidel z vozovky obzvláště v zimním období. Největší nebezpečí ohrožení okolí nastane

v případě havárie vozidla převážejícího ropné, chemické či jiné podobně nebezpečné látky. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat restrukturalizovanou Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), platnou od 1.7.2001.

### **Preventivní opatření**

Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovování podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

K dalším opatřením minimalizace vlivu havárie patří zamezení úniku látek z tělesa komunikace. Jedná se o tvarování bezprostředního okolí komunikace tak, aby v něm byly nebezpečné látky zachyceny a sanovaná plocha se tím zmenšila na minimum. Preventivním opatřením je zvýšení plynulosti silničního provozu.

Kombinací výše uvedených opatření lze docílit podstatného zlepšení stávající situace a obecně nízkého rizika vzniku havárií.

### **Následná opatření**

Pokud dojde ke kontaminaci menšího množství zeminy (úkapy, únikem nafty, únikem benzínu apod.), je třeba tento znečištěný materiál okamžitě odstranit a zneškodnit vhodným způsobem. V případě většího úniku ropných látek dodržovat zásady a postupy uvedené v havarijním plánu,

### **Hodnocení zpracovatele posudku:**

*K hodnocení environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech uvedenému v dokumentaci nemá zpracovatel posudku připomínky.*

## **D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí**

V dokumentaci je uveden návrh opatření dle zpracovatele dokumentace, které je účelné zohlednit ve fázi projektových prací, výstavby a provozu záměru.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Návrh opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci respektive kompenzaci negativních vlivů jako výsledek procesu posuzování vlivů na životní prostředí se odráží v předloženém návrhu stanoviska příslušnému úřadu.*

*Zpracovatel posudku v zásadě souhlasí s navrženými opatřeními s tím, že je ve vazbě na vyjádření obdržena k dokumentaci a posouzení v rámci přípravy posudku zpřesňuje, popřípadě doplňuje s tím, že povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou zpracovatelem posudku reflektovány. Výjimku tvoří opatření, která zpracovatel posudku ve vztahu k posuzovanému záměru považuje za zásadní a chce jimi připomenout investorovi a případně ostatním dotčeným správním úřadům činným v navazujících správních řízeních tuto zákonnou povinnost.*

## **D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů**

V této kapitole je uvedena metodika hodnocení vlivů záměru, seznam podkladů, které byly použity při identifikaci vlivů výstavby záměru a pozdějšího provozu posuzovaného záměru na životní prostředí a dále popis metod použitých při modelování vlivů záměru.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Přístupy při zpracování dokumentace jsou podle názoru zpracovatele posudku adekvátní charakteru posuzovaného záměru a zájmové lokality.*

### **D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které s vyskytly při zpracování dokumentace**

Dokumentace uvádí, že v době zpracování dokumentace nebylo k dispozici dostatečné množství technických podkladů (např. DÚR, situace, zákresy). Z této skutečnosti pak plynou nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které se při jejím zpracování vyskytly.

Neurčitost plyne například ze současných znalostí a stanovení koeficientů pro výpočet intenzit a přerozdělení dopravy, která bude převedena na trasu nově plánované komunikační spojky (ať již ve variantě 1-j jižní či 2-severní). Z toho plynou nejistoty ve výpočtech, které jsou založeny na těchto odhadech intenzit dopravy. To se týká rovněž výchozích vstupních dat pro akustickou a rozptylovou studii.

Faktorem, který omezuje přesnost matematického modelování, je výhled předpokládaného provozu na komunikaci (2015), kdy je obecně odhadována technologická úroveň vozového parku a jeho emisní parametry na základě znalostí současných technologií a trendů obměny vozového parku v České republice. (Použité intenzity dopravy na trase komunikace a souvisejících doprovodných komunikacích jsou odborným odhadem, který vychází z celostátního sčítání dopravy v roce 2005).

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*K této části dokumentace zpracovatel posudku konstatuje, že absence dostatečného množství technických podkladů (např. DÚR, situace, zákresy) je dle jeho názoru nejvíce zřetelná v částech dokumentace popisujících vody a vlivy záměru na vody. Dále též pro konečný výběr varianty umístění komunikační spojky (varianta 1-j jižní či varianta 2-severní) může být limitujícím faktorem detailní návrh technického řešení napojení komunikační spojky do ulice Ve Žlábku (varianta 2-severní) a detailní návrh technického řešení vedení komunikační spojky přes bývalou skládku Beranka (varianta 1-j jižní).*

*Zpracovatel posudku dále podotýká, že uvedené nedostatky ve znalostech jsou akceptovatelné, neboť konkrétní řešení bude provedeno v rámci další přípravy záměru a s ohledem na požadavky k ochraně životního prostředí rezultující z procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*

### **ČÁST E dokumentace** **POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Z dokumentace vyplývá, že realizací záměru nedojde oproti stávajícímu stavu ani v jedné z posuzovaných variant k významnému zvýšení zdravotních rizik. Z akustického hlediska je příznivější varianta 1-j jižní. Je to dáno především trasováním této varianty mimo zastavěné území bez chráněné zástavby. V případě varianty 2-severní bude nutné vzhledem k možnému překročení hygienického limitu pro hluk u rodinného domu v ulici Ve Žlábku č.p. 2483/73 realizovat protihlukové opatření. Nižší příspěvky k imisní zátěži v zájmovém území u všech sledovaných znečišťujících látek byly zjištěny v případě realizace přiváděcí komunikační spojky jako varianty 1-j jižní. Rozdíl příspěvků k imisní zátěži u obou posuzovaných variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11. V zájmové oblasti se předpokládá možné kvantitativní ovlivnění povrchových vod, jehož množství lze

regulovat pomocí retenčních nádrží zabudovaných do systému dešťové kanalizace. V případě podzemních vod se bude jednat o zanedbatelné kvantitativní ovlivnění. Z hlediska záboru ZPF lze konstatovat, že v případě realizace přiváděcí komunikační spojky ve variantě 2-severní bude trvalý zábor ZPF o 1 200 m<sup>2</sup> nižší než v případě realizace varianty 1-j jižní. Vlivy na faunu budou v obou variantách de facto stejné, vzhledem k tomu, že se v převážné většině jedná o zásah do polních ekosystémů, maximálně do roztroušených porostů mimolesní zeleně. V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá významný negativní vliv na flóru daného území. Z hlediska vlivů na ÚSES je záměr akceptovatelný v obou variantách, příznivější je však varianta 2-severní, i když je u této varianty možnost kontaktu s nefunkčním lokálním biocentrem „U Hřbitova“. V případě realizace záměru ve variantě 1-j jižní bude dotčen VKP Svěpravický potok, který je ale převážnou část roku bez vody. Zásah do tohoto VKP bude charakteru kácení břehové vegetace v místě přemostění potoka a rovněž svedení srážkových vod z příkopů komunikační spojky do toku. Při dodržení navrhovaných ochranných opatření by však zásah do tohoto VKP neměl být příliš významný. Realizací záměru nebude dotčeno žádné ZCHÚ ani přírodní park. Realizací záměru nebudou dotčeny žádné EVL systému NATURA 2000 ani žádné ptačí oblasti.

Posuzovaný záměr „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ lze z hlediska dopadů na ŽP a zdraví obyvatel při respektování navrhovaných opatření akceptovat v obou posuzovaných variantách – komunikační spojka v trase jižně od D11 a komunikační spojka v trase severně od D11.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Zpracovatel posudku s porovnáním variant uvedeným v dokumentaci souhlasí. Dále konstatuje, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 2-severní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové akustické situace a výsledků hodnocení zdravotních rizik, je tato varianta zcela jednoznačně méně vhodná než varianta 1-j jižní. V případě realizace varianty 1-j jižní dojde k dotčení pozemku vedeného dle katastru nemovitostí jako lesní (lesní pozemek č. 4103/7) o celkové ploše cca 500 m<sup>2</sup>, nutno ovšem poznamenat, že tento pozemek fyzicky lesem není.*

*Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru jak ve variantě 1-j jižní, tak i ve variantě 2-severní ovlivněno nad únosnou míru a záměr je tedy akceptovatelný v obou navrhovaných variantách.*

*Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant.*

## **ČÁST F dokumentace**

### **ZÁVĚR**

Předkládaná dokumentace záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ je zpracována dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Předložená dokumentace se zabývá vymezením vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí a hodnocením záměru z hlediska ekologické únosnosti prostředí.

Součástí předkládané dokumentace EIA jsou samostatné podrobné studie k dílčím složkám ŽP – hluk, ovzduší, zdravotní rizika, flóra/fauna a vody. Tyto aspekty byly v rámci

studií podrobeny expertize, což následně umožnilo blíže specifikovat opatření, za kterých je možné záměr realizovat.

Dále dokumentace uvádí seznam závěrů, které vyplynuly z provedeného hodnocení.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Závěr dokumentace v zásadě odpovídá zjištěním v rámci provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí. Lze se s ním ztotožnit při respektování opatření k ochraně životního prostředí rezultujících z procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Opatření k ochraně životního prostředí upravená a doplněná zpracovatelem posudku jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.*

#### **ČÁST G dokumentace** **VŠEOBECNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU**

Je uvedeno shrnutí příslušných částí dokumentace.

#### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*K této části dokumentace nejsou jiné připomínky, než uvedené v předchozích kapitolách posudku, shrnutí netechnického charakteru je podle názoru zpracovatele posudku s ohledem na charakter záměru a jeho lokalizaci dostačující a odpovídá hodnocení uvedenému v ostatních částech dokumentace.*



### **II.3 Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí**

*Oznamovatel předložil v rámci dokumentace invariantní řešení návrhu nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11. Součástí záměru je i komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku), která je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-j jižní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-j jižní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka. Tento záměr byl podroben probíhajícímu procesu posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.*

*Ke stanovení pořadí variant komunikační spojky Beranka podél dálnice D11 zpracovatel posudku konstatuje, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 2-severní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové akustické situace a výsledků hodnocení zdravotních rizik, je tato varianta zcela jednoznačně méně vhodná než varianta 1-j jižní.*

*Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ jak ve variantě vedení komunikační spojky 1-j jižní, tak i 2-severní ovlivněno nad únosnou míru a záměr je tedy akceptovatelný v obou navrhovaných variantách vedení komunikační spojky.*

*Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant vedení komunikační spojky.*

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

*Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice.*

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

*Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení (především výběr varianty umístění komunikační spojky) se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.*

*Na základě předloženého technického řešení lze vyslovit názor, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem budou při respektování podmínek stanovených předkládaným posudkem použita odpovídající technická řešení na úrovni stávající techniky s respektováním místních podmínek, omezující výstupy do jednotlivých složek životního prostředí.*

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

*Zpracovatel posudku souhlasí s navrženými opatřeními v dokumentaci s tím, že je ve vazbě na vyjádření obdržena k dokumentaci a posouzení v rámci přípravy posudku zpřesňuje a doplňuje. Opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat, a proto nejsou zpracovatelem posudku v návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí uváděna. Výjimku tvoří opatření, která zpracovatel posudku ve vztahu k posuzovanému záměru považuje za zásadní a chce jimi připomenout investorovi a případně ostatním dotčeným správním úřadům činným v navazujících správních řízeních tuto zákonnou povinnost.*

*Opatření týkající se omezení potenciálních nepříznivých vlivů na zdraví obyvatelstva a životní prostředí jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku. V této kapitole jsou sumarizována veškerá opatření, doporučená zpracovatelem posudku k hodnocenému záměru pro minimalizaci negativních vlivů stavby a následného provozu na životní prostředí. Jsou rozdělena podle tematických okruhů s tím, že některá opatření v sobě zahrnují více tematických okruhů. V přiloženém návrhu stanoviska orgánu státní správy jsou opatření rozdělena do tří částí a to pro fáze přípravy, výstavby a provozu.*

##### **Půda, geologie**

- Před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur, který bude mimo jiné obsahovat i bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy, plán jejího přemístění a dalšího využití. Tento záborový elaborát projednat s příslušným orgánem ochrany ZPF a získat jeho souhlas.*
- V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní vypracovat před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí podrobný záborový elaborát pro odnětí PUPFL, projednat ho s příslušným orgánem ochrany PUPFL a získat jeho souhlas.*
- V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní realizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum, a to především v souvislosti s existencí bývalé částečně rekultivované skládky Beranka v blízkosti čerpací stanice PHM Benzina.*
- Zajistit pečlivé sejmutí ornice, ornici deponovat odděleně od ostatní skrývky a jiných materiálů. Po uložení ornice na deponiích dodržovat veškeré zásady proti jejímu znehodnocení (zaplevelení, vyplavení humózních látek, eroze).*
- Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.*
- Zajistit dokonalý technický stav všech stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Provádět denní kontrolu technického stavu veškeré mechanizace. Technické závady neprodleně odstraňovat. Odstavnou plochu pro mechanizaci používanou na stavbě zajistit z hlediska ochrany vody a půdy. Pokud dojde k úkapům ropných látek (nafta, oleje), tyto okamžitě likvidovat vhodným sorbentem.*

- *Pohonné hmoty a maziva skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Místo maziv a paliv ropného původu přednostně používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.*
- *Klást zvýšený důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelně využívat posypové materiály.*
- *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, v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.*

#### Voda

- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě I-jížní navrhnout v místech přechodu této komunikační spojky přes vodoteč (Svépravický potok) takové technické řešení, které umožní zachovat funkčnost vodoteče.*
- *V rámci další projektové přípravy zpracovat a projednat s příslušnými orgány ochrany vod, orgány ochrany přírody, správci jednotlivých dotčených vodních toků upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací. Tato koncepce bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11, možnost použití vsakovacích prvků v oblasti, zařazení retardačních prvků, jako např. dešťových usazovacích nádrží do systému dešťové kanalizace apod.*
- *V rámci další projektové přípravy vypracovat plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku závadných látek při výstavbě, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby.*
- *Navrhnout způsob účelového monitoringu ovlivnění Svépravického potoka vlivem realizace a provozu záměru.*
- *Zajistit dokonalý technický stav všech stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Provádět denní kontrolu technického stavu veškeré mechanizace. Technické závady neprodleně odstraňovat. Odstavnou plochu pro mechanizaci používanou na stavbě zajistit z hlediska ochrany vody a půdy. Pokud dojde k úkapům ropných látek (nafta, oleje), tyto okamžitě likvidovat vhodným sorbentem.*
- *V blízkosti Svépravického potoka nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani se zde nesmí parkovat. Tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby.*
- *Pohonné hmoty a maziva skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Místo maziv a paliv ropného původu přednostně používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.*
- *Odpadní vody ze zpevněných ploch staveniště (včetně odpadních vod z výplachu domíchávačů a výroby betonu) při vypouštění odvádět přes lapoly.*

#### Ovzduší

- *Dodavatel stavby zajistí řádnou očištění automobilů opouštějících staveniště a účinnou techniku pro čištění vozovek, v případě nepříznivých klimatických podmínek provádět skrápění příslušných používaných komunikací a příslušných stavebních ploch, tuto problematiku řešit v rámci plánu organizace výstavby.*

- *V průběhu výstavby minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti, tuto problematiku řešit v rámci plánu organizace výstavby.*
- *Při přepravě sypkého materiálu zajistit náklad tak, aby nedocházelo ke zvýšené prašnosti na přepravních trasách (zvláště v letním období).*
- *Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.*

### Hluk

- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 2-severní navrhnout a vybudovat protihlukovou clonu, která bude umístěna ve směru do ulice Ve Žlábku. Navrhovaná délka je 55 m, výška 3 až 4 m, materiál oboustranně pohltivý.*
- *V rámci další projektové přípravy zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti.*
- *Zajistit organizačně celý proces výstavby tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody hlukem, tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby především následujícími opatřeními:*
  - *Doporučená maximální intenzita nákladní dopravy pro všechny fáze a etapy výstavby je 70 NA/den, tedy 140 pohybů NA/den (7 – 21 hod), a to pro obě posuzované varianty. Tzn. intenzita dopravy 10 NA/hod obousměrně, tj. 5 NA/hod jednosměrně při uvažování denní doby 7 – 21 hod.*
  - *Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 18 hodin.*
  - *V noční době se stavební práce nedoporučují. V případě, že stavební práce budou probíhat musí být dodržen hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 45 dB.*
  - *Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště v blízkosti obytné zástavby po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.*
  - *Veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru.*
  - *Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba volit v souladu akustickou studií. Dodavatel stavby by měl respektovat při nasazování stavebních strojů požadavky na emise strojů uváděné v akustické studii, ale především v akustické studii vypracované pro dokumentaci k územnímu řízení resp. stavebnímu povolení.*
  - *Obyvatelé z nejbližší situovaných domů by měli být seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Jsou-li občané zasaženi hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se riziko vznikajícího stresu a nepohody. Vhodné by bylo stanovení kontaktní osoby, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.*
  - *Během výstavby v blízkosti chráněných staveb je vhodné dodržovat dohodnuté přestávky v délce minimálně 30 min po 4 hodinách práce při*

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

- *Při plném provozu záměru akreditovaným měřením ve výpočtových bodech (uvedených v dokumentaci) ověřit skutečnou hlukovou situaci a tím i splnění platných hygienických limitů v nejbližším chráněném prostoru.*

#### Fauna, flóra, ekosystémy

- *V rámci další projektové přípravy zpracovat inventarizaci kácených dřevin, včetně vyčíslení ekologické újmy a řešit ozelenění komunikace či případná další opatření. V rámci plánovaných vegetačních úprav preferovat autochtonní druhy dřevin.*
- *S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v návaznosti na realizovaný záměr. Minimalizovat zásah do porostů dřevin a kácení omezit na skutečně odůvodněné. Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).*
- *S dostatečným časovým předstihem zažádat o povolení výjimky ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů.*
- *S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání souhlasu z hlediska zásahu do ÚSES a významného krajinného prvku ve vazbě na zvolenou variantu umístění komunikační spojky.*
- *Chránit stávající vegetační prvky při stavební činnosti. Stromy musí být před započítím stavby chráněny podle normy ČSN – DIN 839061, Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (např. oplocením, bedněním kmene apod.).*
- *Skrývku svrchní vrstvy půdy provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).*
- *Při vegetačních úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám.*
- *Zamezit další postupné ruderalizaci zájmového území náhradní výsadbou dřevin přirozené druhové skladby. Již v průběhu vegetačních úprav a především pak po jejich ukončení sledovat a zabraňovat případnému šíření neofytních a expanzivních druhů rostlin (např. přítomná křídlatka).*
- *Tělesa nových komunikací co nejrychleji ozelenit, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.*
- *V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.*
- *V blízkosti Svěpravického potoka nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani se zde nesmí parkovat. Tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby.*

#### Ostatní

- *V rámci další projektové přípravy dořešit problematiku materiálových zdrojů.*

- *Při výběrovém řízení na dodavatele stavby brát jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů v době výstavby a na celkovou délku trvání výstavby.*
- *V plánu organizace výstavby navrhnout vymezení dopravních tras pro dopravu stavebních materiálů a pohyb těžké techniky.*
- *Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům archeologické organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby. Umožnit případnou záchranu archeologických památek především formou předstihových záchranných archeologických výzkumů.*
- *V případě zjištění nových nebo neočekávaných skutečností, např. odkrytí mimořádných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně oprávněnou organizaci a konzultovat s ní další postupy.*
- *S odpady vznikajícími ve fázi výstavby záměru nakládat dle zákona č. 185/2001 Sb. A jeho prováděcích předpisů v platném znění. Dodržovat všechny povinnosti původců odpadů ustanovené v § 16 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění. To znamená usilovat o předcházení vzniku odpadů, zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním, vyprodukované odpady shromažďovat a zařazovat podle jednotlivých druhů a kategorií, zabezpečit odpady před znehodnocením, odcizením nebo únikem, vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi atd.*
- *Při navrhování osvětlení podél komunikace, silničních odpočívek apod. dbát na to, aby byl světelný zdroj odstíněn od okolního terénu a byly použity vhodné typy osvětlení (nevhodné jsou rtuťové výbojky). Lamy by měly svítit hlavně ve směru dolů (na vozovku) nikoli bokem.*

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

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu, Ministerstva životního prostředí, předána vyjádření obdržená ve smyslu § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. (mimo rámec náležitostí posudku podle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. jsou kopie obdržených vyjádření obsaženy v příloze tohoto posudku).

1. Vyjádření Hlavního města Prahy  
(č.j.: MHMP186681/2010 ze dne 22. 2. 2010)
2. Vyjádření Městské části Praha 20  
(Výpis z usnesení Rady Městské části Praha 20 konané dne 11. 2. 2010, usnesení č. 80/7.18/10)
3. Vyjádření Městské části Praha - Klánovice  
(č.j.: MCPKL 00289/2010 ze dne 2. 2. 2010)
4. Vyjádření Magistrátu Hlavního města Prahy  
(č.j.: S-MHMP-0018902/2010/1/OOP/VI ze dne 16. 2. 2010)
5. Vyjádření Hygienické stanice Hlavního města Prahy  
(č.j.: ÚPL/84/257/101625/10 ze dne 8. 2. 2010)
6. Vyjádření České inspekce životního prostředí, OI Praha  
(č.j.: ČIŽP/41/IPPP/0900744.002/10/PKJ ze dne 20. 1. 2010)
7. Vyjádření MZe Odboru státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů  
(č.j.: 506/2010-16210 ze dne 9. 2. 2010)
8. Vyjádření MŽP odboru ochrany vod  
(č.j.: 48/650/10 ze dne 13. 1. 2010)
9. Vyjádření MŽP odboru ochrany ovzduší  
(č.j.: 36/820/10 ze dne 27. 1. 2010)
10. Vyjádření MŽP odboru odpadů  
(č.j.: 676/720/10 ze dne 3. 2. 2010)
11. Vyjádření MŽP odboru zvláště chráněných částí přírody  
(č.j.: 44/620/10 ze dne 2. 3. 2010)
12. Vyjádření Klánovice 2020, o. s.  
(ze dne 10. 2. 2010)
13. Vyjádření vlastníků nemovitostí Florentiny Chroustovské, Miroslavy Římákové, Jany Coubalové a Daniely Tyleové zastoupených Mgr. Tomášem Ferencem, advokátem  
(ze dne 17. 2. 2010)



## **1. Vyjádření Hlavního města Prahy**

(č.j.: MHMP186681/2010 ze dne 22. 2. 2010)

### Podstata vyjádření:

Hlavní město Praha má k předložené dokumentaci připomínky z hlediska urbanistické koncepce, dopravy, městské zeleně, ochrany ovzduší a ochrany přírody a krajiny.

Návrh MÚK Beranka v předložené podobě není obsažen v platném ÚPn hl. m. Prahy, platný ÚPn stejně tak neobsahuje ani nové komunikační propojení MÚK Beranka s ul. Ve Žlábku dle varianty 1 (jižně od dálnice D11). Vzhledem k tomu, že na nové komunikační řešení dané oblasti se projednává změna ÚPn č. 1405/06, bude možné soulad předloženého záměru s ÚPn hl. m. Prahy posoudit až na základě výsledků projednání a schválení změny ÚPn.

Platný ÚPn hl. m. Prahy i v současné době projednávaný koncept nového ÚPn hl. m. Prahy obsahuje komunikační propojení MÚK Beranka - Ve Žlábku v poloze severně od dálnice D11 s předpokladem, že bude určeno rovněž pro dopravní obsluhu kontaktního rozvojového zastavitelného území.

#### **a) Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů**

Navrhovaná podoba MÚK Beranka je odlišná od její podoby v současně platném ÚPn. Stavba MÚK Beranka je ale součástí změny ÚPn č. 1405/06, která ale zatím nebyla schválena. S navrhovanou podobou MÚK je tedy z hlediska souladu s planým územním plánem hl. m. Prahy možné souhlasit nejdříve po schválení výše uvedené změny.

Upozorňujeme, že v souladu s platným ÚPn je pouze varianta severní. Varianta jižní zasahuje do funkčních ploch VOP, ZMK, OP a SV, dále i do ÚSES a do celoměstského systému zeleně. V současné době nelze z hlediska souladu s ÚPn s jižní variantou souhlasit.

**b) Z akustického hlediska** nemáme připomínky. Z akustického hlediska je výhodnější jižní varianta.

**c) Z hlediska ochrany ovzduší** obsahuje předložená dokumentace rozptylovou studii o vlivu záměru výstavby MÚK a komunikační spojky, vypracovanou metodikou SYMOS, která stanovuje pouze příspěvky emisí z předpokládané dopravní zátěže k celkové imisní situaci. Ve studii, zejména v grafické dokumentaci, není tato skutečnost vyznačena.

Pro vyhodnocení stávající kvality ovzduší byly použity výsledky monitorování AIM a výsledky z modelování ATEM pro rok 2008 a pro rok 2010. Vzhledem k tomu, že modelování pro rok 2010 (vypracované v r. 2002) vycházelo z údajů o předpokládané dopravní zátěži v roce 2002, a dalších, v současnosti nerelevantních předpokladů, nelze tyto výsledky modelování pokládat za směrodatné. V dokumentaci by měly být uvedeny výsledky modelování ATEM 2008.

Dokumentace rozptylové studie uvádí své vlastní číslování pro varianty, pro porovnání navrhovaných variant výstavby je nutno pokládat variantu 1 z dokumentace EIA za variantu 3 v rozptylové studii a variantu 2 z dokumentace EIA za variantu 4 rozptylové studie. Toto nové označování variant může vést k nedorozumění.

Porovnání výsledků modelování příspěvků emisí z obou variant je uvedeno v tabulce, přičemž není zřejmé, o který výpočtový bod se jedná.

Porovnání obou variant by bylo vhodné uvést ve formě rozdílových map, aby bylo možné tyto dvě varianty porovnat prostorově a ve vztahu k sousedním obytným zónám.

Z hlediska kvality ovzduší je nutno požadovat, aby byly v dokumentaci vyznačeny zóny, ve kterých bude vlivem provozu komunikace a MÚK docházet k překračování limitů pro kvalitu ovzduší. Program SYMOS není zaměřen na výpočet celkové imisní situace, proto je výhodnější použití modelu ATEM, který umožní stanovit rozptyl emisí z provozu na navrhovaných komunikacích komplexně s přenosem znečištění ze sousedních oblastí. Tento program umožní vyhodnotit jejich vliv na sousední obytné zóny.

**d) Z hlediska městské zeleně a z hlediska ochrany přírody a krajiny** jsou v předložené dokumentaci správně popisovány všechny relevantní limity či jiné hodnoty přírody a krajiny. Samotná MÚK se žádných nedotýká, zato komunikační spojka ve var. 1 dvakrát kříží lokální biokoridor územního systému ekologické stability (ÚSES). V obou případech jde o křížení s převážně nefunkčními částmi ÚSES, která jsou sice za určitých předpokladů (zajištění dostatečného prostoru pro průchod Svěpravického potoka s na něj vázaným biokoridorem) metodicky přípustná, avšak vždy půjde o bariéru v krajině. Navíc jde o zásah do vcelku vyvážené krajiny, kde se orná půda střídá s pastvinami a přírodě blízkými prvky.

Var. 2 je jednoznačně vhodnější — v podstatě se vyhýbá přírodě blízkým prvkům (vede po orné půdě), zcela se vyhýbá Svěpravickému potoku a kříží pouze jeden zatím zcela nefunkční lokální biokoridor ÚSES. Důležitým je také její soulad s platným ÚPn hl. m. Prahy. Problém, spočívající v obavě z hlukové zátěže uvažované výstavby, považujeme za řešitelný. V dokumentaci se zcela pomíjí fakt, že potenciálně dotčená zástavba severně od D 11 je v platném ÚPn zatím až ve výhledu (tedy nikoli v závazné části), a bude se tak moct svou strukturou a funkční náplní nové komunikaci přizpůsobit.

Výsledky biologických průzkumů byly oproti oznámení doplněny vcelku vyhovujícím způsobem. Předpokládáme, že nepatřičný latinský název, uvedený u drozda zpěvného (viz str. 19 přílohy Přírodovědný průzkum), je náhodným omylem.

Krajinný ráz nebude sice stavbou zásadně narušen — MÚK je v místě stávajícího přemostění D 11 (V sousedství ČSPH) a navazující komunikace povede převážně po terénu. Z výše uvedených důvodů však je var. 2 ke krajině výrazně šetrnější, protože má procházet prostorem mezi dálnicí a stávající zástavbou, navíc určeným k další urbanizaci. V předložené dokumentaci chybí dendrologický průzkum.

**e) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu** jsou obě varianty vedení komunikační spojky téměř rovnocenné.

**f) Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady** nemáme k posuzované dokumentaci připomínky.

**g) Z dopravního hlediska** k předložené dokumentaci uvádíme:

Návrh MÚK Beranka v předložené podobě není obsažen v platném ÚPn hl. m. Prahy, platný ÚPn stejně tak neobsahuje ani nové komunikační propojení MUK Beranka s ul. Ve Žlábku dle varianty 1 (jižně do dálnice D11). Vzhledem k tomu, že na nové komunikační řešení dané oblasti se projednává změna ÚPn, bude možné soulad předloženého záměru s ÚPn hl. m. Prahy posoudit až na základě výsledků projednání a schválení změny ÚPn.

Platný ÚPn hl. m. Prahy i v současné době projednávaný koncept nového ÚPn hl. m. Prahy obsahuje komunikační propojení MUK Beranka - Ve Žlábku v poloze severně od

dálnice D11 s předpokladem, že bude určeno rovněž pro dopravní obsluhu kontaktního rozvojového zastavitelného území.

Komunikační propojení MÚK Beranka — Ve Žlíbku v poloze jižně od dálnice D11 (varianta 1) je vůči řešení tohoto propojení dle varianty 2 (severně od dálnice D11) dle doložených podkladů o 160 m delší, nárokuje přemostění přes Hostavický potok. Účinnost variant 1 a 2 komunikačního propojení MÚK Beranka — Ve Žlíbku na velikost automobilového zatížení v ulici Náchodské se vzájemně liší v řádů stovek vozidel den, což není významné a je otázkou, zda se nejedná o nepřesnost modelového výpočtu.

Konstatujeme, že v případě varianty 1 komunikačního propojení MÚK Beranka — Ve Žlíbku (jižně od dálnice D11) nelze vyloučit riziko tlaku na další rozšiřování zástavby v území jižně od D11 (odůvodněné realizací předmětné komunikace v tomto území).

K technickému řešení návrhu se nemůžeme na základě omezeného rozsahu a podrobnosti grafických příloh komplexně vyjádřit.

Upozorňujeme, že návrhový horizont platného ÚPn neobsahuje západní úsek Vysočanské radiály (úsek mezi ul. Kbelskou a Balabenkou), který je zařazen do výhledu a je pouze na úrovni územní rezervy.

**h) Z hlediska zásobování vodou, teplem, zemním plynem a elektrickou energií bez připomínek.**

**i) Z hlediska odkanalizování a vodních toků nemáme připomínky.**

**j) Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí nemáme k posuzované dokumentaci připomínky.**

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*ad a) Soulad záměru s územním plánem je popsán v rámci posuzované dokumentace následovně: „Vyjádření k souladu řešeného záměru s ÚPn hl. m. Prahy je součástí přílohy č. 1 kapitoly H této dokumentace. Z hlediska urbanistické koncepce je navržený záměr „MÚK Beranka na D11“ součástí změny ÚPn hl. m. Prahy č. Z1405 (vlny 06), která byla městskou částí Praha 20 iniciována a zpracována jako důležitá koncepční dopravní stavba. Přiváděcí komunikační spojka k MÚK Beranka ve variantě 1, vedená jižně od D11, spojující městské části Běchovice a Horní Počernice, není součástí navržené změny. Komunikační spojka ve variantě 1 byla navržena městskou částí Praha 20 jako jedna z dopravních priorit řešících dopravní problematiku daného území a je v současné době projednávána orgány hl. m. Prahy jako podnět k novému územnímu plánu hl. m. Prahy (viz rovněž příloha 1 kapitoly H této dokumentace). Varianta 2 – vedení komunikační spojky severně od D11 – je z hlediska urbanistické koncepce navržena dle dosud platného ÚPn hl. m. Prahy.“ Dle názoru zpracovatele posudku výše uvedený popis dostatečně vysvětluje současný stav přípravy záměru z hlediska ÚPn hl. m. Prahy.*

*Hlavním smyslem procesu posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) je vyhodnotit vliv záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Proces EIA má také stanovit, zda je možné daný záměr do území umístit.*

*Ke stanovení pořadí variant komunikační spojky Beranka podél dálnice D11 zpracovatel posudku konstatuje, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 2-severní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové akustické situace a výsledků hodnocení zdravotních rizik, je tato varianta zcela jednoznačně méně vhodná než varianta 1-j jižní. Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně*

*životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ jak ve variantě vedení komunikační spojky 1-j jižní, tak i 2-severní ovlivněno nad únosnou míru a záměr je tedy akceptovatelný v obou navrhovaných variantách vedení komunikační spojky.*

*Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant vedení komunikační spojky.*

*ad b) Zpracovatel posudku souhlasí s výše uvedeným konstatováním.*

*ad c) Zpracovatel posudku souhlasí s konstatováním, že v rozptylové studii (zejména v grafické dokumentaci) není dostatečně zdůrazněno, že jsou zobrazeny příspěvky jednotlivých škodlivin k imisní zátěži. Nicméně v rozptylové studii i v dokumentaci je tato skutečnost v textu uvedena.*

*K použitým výstupům z modelu ATEM pro rok 2010 (vypracovaným v roce 2002) zpracovatel posudku uvádí, že výsledky modelování ATEM pro rok 2010 jsou oficiálně prezentované v dostupných dokumentech hlavního města Prahy a jako takové byly použity zpracovatelem rozptylové studie.*

*Zpracovatel posudku souhlasí, že označování variant v rozptylové studii by teoreticky při zběžném čtení mohlo vést k nedorozumění, nicméně v samotné rozptylové studii i v dokumentaci jsou všechny hodnocené varianty dostatečně jasně definovány.*

*Zpracovatel posudku souhlasí, že v tabulce porovnání výsledků modelování příspěvků emisí z obou variant není uvedeno, o který výpočtový bod se jedná. Dle názoru zpracovatele posudku jsou však prezentované výstupy dostatečné k posouzení vlivů záměru na kvalitu ovzduší.*

*K možnosti porovnání obou posuzovaných variant ve formě rozdílových map zpracovatel posudku konstatuje, že rozdílové mapy ztrácejí svojí vypovídací schopnost v případě, kdy rozdíl výsledků variant je nevýznamný, jako je tomu v případě tohoto posuzovaného záměru, kde výsledná imisní zátěž je navíc zcela pod vlivem provozu na D11.*

*Zpracovatel posudku nepovažuje za nutné požadovat, aby byly v dokumentaci vyznačeny zóny, ve kterých bude vlivem provozu komunikace a MÚK docházet k překračování limitů pro kvalitu ovzduší, neboť vlivem posuzovaného záměru k překračování limitů pro kvalitu ovzduší dle výsledků rozptylové studie nebude docházet.*

*K otázce, zda bylo výhodnější použití modelu ATEM pro výpočet celkové imisní situace, zpracovatel posudku zastává názor, že použití programu SYMOS bylo v tomto případě rovněž vyhovující pro posouzení vlivů záměru na kvalitu ovzduší.*

*ad d) Zpracovatel posudku s konstatováními uvedenými v této části vyjádření v zásadě souhlasí. Dále však podotýká, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 2-severní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové akustické situace a výsledků hodnocení zdravotních rizik, je tato varianta zcela jednoznačně méně vhodná než varianta 1-j jižní. Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant vedení komunikační spojky.*

*Na základě doplňujících informací zpracovatel posudku potvrzuje, že latinský název, uvedený u drozda zpěvného je náhodným omylem. V území byl nalezen pouze drozd zpěvný.*

*Zpracovatel posudku souhlasí, že v předložené dokumentaci chybí dendrologický průzkum. Podrobný dendrologický průzkum včetně ocenění dřevin bude proveden v dalších stupních projektové dokumentace.*

*Zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, zařadil i následující podmínku:*

- *V rámci další projektové přípravy zpracovat inventarizaci kácených dřevin, včetně vyčíslení ekologické újmy a řešit ozelenění komunikace či případná další opatření. V rámci plánovaných vegetačních úprav preferovat autochtonní druhy dřevin.*

*ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad g) Problematika souladu záměru s územním plánem je popsán v rámci vypořádání tohoto vyjádření pod bodem a). Další část tohoto vyjádření ponechává zpracovatel posudku bez komentáře.*

*ad h) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad i) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad j) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

## **2. Vyjádření Městské části Praha 20**

(Výpis z usnesení Rady Městské části Praha 20 konané dne 11. 2. 2010, usnesení č. 80/7.18/10)

### Podstata vyjádření

MČ Praha 20 souhlasí s realizací stavby „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“, za předpokladu svedení dešťových vod z této MÚK s patřičným předčištěním do biokoridoru jižně od D11.

### Hodnocení zpracovatele posudku

*K problematice ovlivnění vod realizací záměru zpracovatel posudku konstatuje, že v současné době nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto je nutné co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.*

*Zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, zařadil i následující podmínky:*

- *V rámci další projektové přípravy zpracovat a projednat s příslušnými orgány ochrany vod, orgány ochrany přírody, správci jednotlivých dotčených vodních toků upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací. Tato koncepce bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě*

*přivalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11, možnost použití vsakovacích prvků v oblasti, zařazení retardačních prvků, jako např. dešťových usazovacích nádrží do systému dešťové kanalizace apod.*

- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-j jižní navrhnout v místech přechodu této komunikační spojky přes vodoteč (Svépravický potok) takové technické řešení, které umožní zachovat funkčnost vodoteče.*
- *Navrhnout způsob účelového monitoringu ovlivnění Svépravického potoka vlivem realizace a provozu záměru.*

### **3. Vyjádření Městské části Praha – Klánovice**

(č.j.: MCPKL 00289/2010 ze dne 2. 2. 2010)

#### Podstata vyjádření

MČ Praha – Klánovice sděluje, že si je vědoma, že vlastní stavba křižovatky se nedotýká k.ú. Klánovice, její pokračování směrem na ul. Slavětínská a Revoluční (obec Šestajovice) „Klánovická spojka“ se dotýká jak dosud neprojednané studie Klánovice-sever, tak i projednávaného Konceptu územního plánu hl. m. Prahy.

Upozorňuje, že zejména k realizaci Klánovické spojky schválilo Zastupitelstvo MČ Praha Klánovice zásadní připomínky ke Konceptu územního plánu hl. m. Prahy týkající se její problematiky, a to zejména požadavek stanovit pořadí změn v území (etapizaci) tak, že bude určeno pořadí výstavby komunikací takto:

1. uvést do provozu přeložku I/12 (budoucí R12) v úseku Běchovice - Újezd nad Lesy - Úvaly,
2. uvést do provozu přeložku II/101 v úseku Jirny Úvaly,
3. uvést do provozu obchvat Horních Počernic,
4. vybudovat mimoúrovňovou křižovatku Beranka (přeložka II/611),
5. navázat Klánovickou spojku.

Výstavbu na rozvojových plochách požadujeme podmínit realizací uvedených komunikací a v uvedeném pořadí.

Ostatní připomínky se týkají zpoplatnění jízdy po vnějším pražském dálničním okruhu, zařazení Klánovické spojky mezi veřejně prospěšné stavby a dořešení přednádražního prostoru železniční zastávky Praha - Klánovice.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

*Zpracovatel posudku k výše uvedenému vyjádření konstatuje, že MČ Praha – Klánovice nemá přímo k posuzovanému záměru připomínek, neboť si je vědoma, že vlastní stavba křižovatky se nedotýká k.ú. Klánovice. Uvedené připomínky se týkají Konceptu územního plánu hl. m. Prahy ve vazbě na možnou realizaci Klánovické spojky. K tomu zpracovatel posudku podotýká, že důvodem realizace předkládaného záměru „Komunikační spojka a MÚK Beranka“ je mimo jiné potřeba odlehčení přetížené ulice Náchodské i celé obce Horní Počernice. Této potřeby lze docílit odklonem průjezdné dopravy od východu, ale i značné části dopravy z východní části obce Horní Počernice, a její převedení na vysokokapacitní komunikaci – dálnici D11. Klánovická spojka není předmětem posuzování tohoto záměru. V případě dalšího plánování výstavby Klánovické spojky, budou vlivy záměru výstavby a provozu Klánovické spojky posuzovány v samostatném procesu*

*posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Realizace záměru MÚK Beranka sice dává možnost v budoucnu realizovat i připojení Klánovické spojky, nicméně MÚK Beranka může plnit svůj celospolečenský účel i bez následné realizace Klánovické spojky.*

#### **4. Vyjádření Magistrátu Hlavního města Prahy**

(č.j.: S-MHMP-0018902/2010/1/OOP/VI ze dne 16. 2. 2010)

##### Podstata vyjádření

**a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:** K předložené dokumentaci záměru MUK Beranka na D11 nemáme připomínky. Vliv stavby na zábor zemědělské půdy je v dokumentaci dostatečně vyhodnocen.

**b) Z hlediska lesů a lesního hospodářství:** Z hlediska námi chráněných zájmů preferujeme variantu č. 2, u které nedochází dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa.

**c) Z hlediska nakládání s odpady:** Bez připomínek.

**d) Z hlediska ochrany ovzduší:** Pro hodnocení pozadového zatížení daného území v předložené rozptylové studii byly použity výsledky modelování ATEM, a to pro roky 2008 a 2010. Zatímco výsledky ATEM 2008 pocházejí z pravidelného aktualizovaného modelu, pořizovaného v intervalu 2 let, a pro uvedený rok představují nejvěrohodnější existující podklad, který velmi dobře reflektuje reálný stav, výsledky k roku 2010 jsou velmi vzdálené od reality. Jedná se totiž o modelové výstupy z projektu „Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy“, který byl pořizován v rozmezí let 2000 - 2002 a který je z hlediska následného vývoje kvality ovzduší na území města již dávno překonán. Na základě těchto zastaralých výsledků nelze v současnosti vyvozovat žádné závěry a zcela jistě ne pro situaci v roce 2015. Orgán ochrany ovzduší shledal tyto podklady jako nepoužitelné a nijak s nimi dále nepracoval.

Hodnoty průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> podle modelu ATEM pro rok 2008 dosáhly u NO<sub>2</sub> úrovně cca 20 µg/m<sup>3</sup>, u PM<sub>10</sub> cca 26 µg/m<sup>3</sup>. V předložené rozptylové studii uváděné výrazné snížení imisního zatížení v roce 2010 v zájmové oblasti u průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> na 15 µg/m<sup>3</sup>, resp. 16 µg/m<sup>3</sup> je nereálné a k tomuto roku lze očekávat, že reálně se nebudou hodnoty příliš odlišovat od hodnot vypočítaných pro rok 2008.

Podle příspěvkových výpočtů rozptylové studie je patrné, že rozdíly v obou variantách stavby jsou nevýznamné, přičemž o něco nižší příspěvky jsou jak z hlediska ročních, tak i krátkodobých koncentrací patrný u varianty s jižním vedením komunikační spojky, tj. varianty č. 1. Výsledná imisní zátěž bude zcela ovlivněna provozem na D11.

Orgán ochrany ovzduší na základě jemu známých podkladů, úvah propočtů a znalosti současné situace v zájmové oblasti a při zohlednění možných imisních příspěvků generovaných uvažovanou stavbou nepředpokládá v období realizace a zprovoznění stavby překračování imisních limitů stanovených nařízením vlády č. 597/2006 Sb.

Na základě provedeného vlastního hodnocení konstatuje, že i přes zásadní nedostatky předloženého vyhodnocení z hlediska ochrany ovzduší lze v zásadě souhlasit s realizací stavby v obou uvažovaných variantách. S ohledem na umístění obytné zástavby a nižší imisní příspěvky sledovaných znečišťujících látek preferuje realizaci varianty č. 1, tzn. varianty s vedením komunikační spojky jižně od dálnice D11.

**e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny:** V dokumentaci jsou dostatečně vyhodnoceny vlivy na přírodní poměry dotčeného území, krajinný ráz, zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin, územní systém ekologické stability a zvláště chráněná území.

Z hlediska námi chráněných zájmů považujeme, obě varianty propojovací komunikace za možné, nicméně variantu 2 (severně od D11) považujeme za příznivější. V této variantě nebude přímo zasažen územní systém ekologické stability ani dotčen Svěpravický potok či pozemek určený k plnění funkcí lesa.

Zvláště chráněné druhy rostlin nebyly v zájmovém území zjištěny, viz str. 123 dokumentace. V zájmovém území byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů (prskavec menší, prskavec větší, zlatohlávek skvrnitý a čmelák zemní) viz str. 123. Z dokumentace EIA není zcela zřejmé, u kterých živočichů by stavba představovala zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů. Proto je nezbytné v dalších stupních projektové přípravy před podáním žádosti specifikovat způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout (rušení, usmrcování apod.) do přirozeného vývoje uvedených druhů a dále upřesnit velikosti populací zvláště chráněných druhů v místě stavby a v jejím okolí, specifikovat následek stavby na tuto populaci (míru jejího zasažení). V žádosti o udělení výjimky z bližších ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů musí být jasně specifikováno, ve kterých lokalitách, v jakém množství a při jakém stavu populace má být zásah stavbou proveden. Tedy jaká bude konkrétní míra zásahu do biotopu.

**f) Z hlediska myslivosti:** Bez připomínek.

**g) Z hlediska ochrany vod:** Z hlediska ochrany vod považujeme za vhodnější severní variantu 2. Tato trasa znamená menší zábor nutný k vybudování komunikace, rozdíl oproti variantě 1 činí cca 0,2 ha. V kontextu s celkovým záborem zahrnujícím potřeby i pro MUK přesahujícím 4 ha se nejedná o příliš významný rozdíl. Jižní varianta znamená, že se komunikace dostává do kontaktu s vodním tokem — Svěpravický potok (parc. č. 4506/1 v k. ú. Horní Počernice). Navržené komunikační propojení počítá s přemostěním Svěpravického potoka. Varianta 2 je v souladu s platným územním plánem, varianta 1 je v současné době na základě iniciativy MČ Praha 20 projednávána orgány hl. m. Prahy jako podnět k novému územnímu plánu. V případě varianty 1 je navržená trasa vedena v blízkosti jímacích objektů podzemní vody (Xaverov).

Kapitola údaje o vstupech — voda, uvádí, že v této fázi přípravy projektu není zásobování vodou detailně řešeno. Uvedený rozsah vzhledem k povaze záměru považujeme za dostačující.

V souvislosti s uvedenými údaji o ochranných pásmech (str. 37 dokumentace), kde je uvedeno, že dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků je ochranné pásmo Svěpravického potoka v šíři 15 m, uvádíme, že taková ochranná pásma jsou vodoprávními úřady stanovována dle ust. § 30 vodního zákona pro vodní zdroje využívané nebo využitelné pro zásobování pitnou vodou. Ochranné pásmo, tak jak je uvedeno, není přímo ze zákona automaticky uvažováno pro každý vodní tok. V případě Svěpravického potoka nebylo ochranné pásmo vodoprávním úřadem stanoveno.

Pro fázi realizace není speciálně řešen způsob odvodnění, dokumentace uvádí opatření k ochraně jakosti vod zabezpečením mechanizace použité při stavbě. Odvodnění komunikace ve fázi provozu je v textu dokumentace popsáno s tím, že veškeré vstupy nejsou zcela jisté. Formulace jsou uvedeny nezřídka podmiňovacím způsobem („...systém odvodnění by měl být napojen...“, „... budou pravděpodobně napojeny...“, „... kanalizace je



podle všeho napojena do místní vodoteče...“, „konkrétnější údaje o kanalizaci z 80. let 20. stol. nejsou známy, mohlo by to tedy znamenat významné navýšení povodňových průtoků...“). Text dále uvádí návrh vsakování vod v k tomu účelu vybudovaných vsakovacích příkopech. Přiváděcí komunikační spojka má být odvodněna prostřednictvím odvodňovacích příkopů do navazující dešťové usazovací nádrže. Konkrétní umístění DUN a recipienty nejsou uvedeny.

Přílohou dokumentace je posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody zpracované spol. Karel Kliner — vodní zdroje. Toto posouzení je v dokumentaci v souvisejících částech textu citováno. Posouzení uvažuje možnost, že by průtok srážkových vod na vtoku do kanalizace mohl dosáhnout až několika stovek l/s a tím by mohlo dojít k ohrožení vlastního toku, pokud na 30 let staré kanalizaci nejsou vybudovány retardační prvky. Rekognoskačí v terénu dospěl zpracovatel posouzení k závěru, že kanalizace je patrná pouze lokálně (ojedinělé vpustě, příkopy svedené do Svěpravického potoka). Posouzení se vyjadřuje též k neznalosti hydrogeologických poměrů v linii dálnice a zdůvodňuje tím nemožnost vyjádřit se k možnosti vsakovat vody v příkopech souběžných s dálnicí. Posouzení se věnuje oběma variantám s totožným výstupem — neznalost přesného geologického složení podloží neumožňuje přesný návrh řešení odvodnění. Podle studie nelze kvantifikovat množství odváděných dešťových vod, protože nejsou k dispozici informace o vedení příkopů, umístění DUN, vsakovacích nádrží, atd.

Vliv stavby na povrchové vody (Svěpravický potok) nemůžeme z informací poskytnutých zpracovatelem dokumentace vyhodnotit. Upozorňujeme, že Svěpravický potok je drobným vodním tokem a pro kapacitu jeho koryta v horní části povodí může být zaústění řádově stovek l/s velmi významné. Dále upozorňujeme, že cca 500 m západně od ul. Ve Žlábku je stanoveno záplavové území Svěpravického potoka s tím, že již při  $Q_{20}$  dochází k zaplavení dálnice D11.

Pro upřesnění uvádíme, že příslušným vodoprávním úřadem pro vedení souvisejících vodoprávních řízení je úřad Městské části Praha 20, nikoli Magistrát hl.m. Prahy, jak je uvedeno v kapitole 9. „Výčet navazujících rozhodnutí...“.

Dokumentace nepopisuje konkrétní řešení odvodnění nově vzniklých komunikací a dopady na množství vod ve Svěpravickém potoce. Proto požadujeme, aby systém odvodnění obsahoval dostatečná retardační opatření k zabezpečení vodního toku před škodlivými účinky vody při zvýšených průtocích. Prosazujeme v maximální míře využití vsakovacích prvků s ohledem na schopnosti podloží dešťové vody vsakovat.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad d) K použitým výstupům z modelu ATEM pro rok 2010 (vypracovaným v roce 2002) zpracovatel posudku uvádí, že výsledky modelování ATEM pro rok 2010 jsou oficiálně prezentované v dostupných dokumentech hlavního města Prahy a jako takové byly použity zpracovatelem rozptylové studie.*

*K otázce vypočteného budoucího snížení imisního zatížení v roce 2010 v zájmové oblasti u průměrných ročních koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> zpracovatel posudku sděluje následující. Již z prostého porovnání modelů ATEM roku 2006 a 2008 je*

*i v řešeném území patrný pokles imisního pozadí. Tuto skutečnost lze dokladovat i mapovými podklady uvedenými v ročence „PRAHA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ 2008“ zdroj:*

[http://envis.praha-mesto.cz/%28q2wxmdiip405xh55grgeui45%29/rocenky/Pr08\\_pdf/index.htm](http://envis.praha-mesto.cz/%28q2wxmdiip405xh55grgeui45%29/rocenky/Pr08_pdf/index.htm).

*Již pouze z těchto grafických podkladů je minimálně v řešeném zájmovém území patrný pokles v imisním pozadí. Je tedy diskutabilní konstatování, že v roce 2015, ke kterému je vztažen výhled (nikoliv tedy k roku 2010, jak je uvedeno) bude přibližně stejné imisní pozadí jako v roce 2008, když i mezi roky 2006 a 2008 dle modelu ATEM jsou patrné poklesy v celkovém imisním pozadí*

*Dále je problematické se úplně ztotožnit s názorem, že rok 2015 bude odpovídat modelování roku 2008. Jednak jsou odlišné emisní faktory pro jednotlivý rok, jednak se uvažuje s jinou zátěží komunikační sítě na území Prahy. Následující tabulky dokladují rozdíl emisních faktorů 2015 a 2008 pro jednotlivé polutanty v režimu jízdy charakterizujícím dálnici D11 v oblasti za MÚK Beranka počítané dle schváleného programu MEFA.*

**pro D11, plynulost provozu 4 - rok 2008**

Typ vozidla	Emisní úroveň	Rychlost (km/h):	Emisní faktor (g/km)					
			NO <sub>x</sub>	Benzen	PM <sub>10</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	BaP
OA - benzin	EURO 4	130	0,4567	0,0098	0,0049	1,5838	0,0065	6,084E-07
OA - nafta	EURO 4	130	0,3573	0,0006	0,0484	0,2324	0,0047	1,621E-07
TNA	EURO 4	100	2,6153	0,0057	0,0907	3,6773	0,023	2,372E-06
BUS	EURO 4	100	4,4226	0,0258	0,2103	12,8556	0,0256	2,372E-06

**pro D11, plynulost provozu 2 - rok 2015**

Typ vozidla	Emisní úroveň	Rychlost (km/h):	Emisní faktor (g/km)					
			NO <sub>x</sub>	Benzen	PM <sub>10</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	BaP
OA - benzin	EURO 4	130	0,4513	0,0088	0,0038	1,0392	0,0048	6,084E-07
OA - nafta	EURO 4	130	0,3219	0,0005	0,0371	0,1508	0,0034	1,621E-07
TNA	EURO 4	100	1,956	0,0048	0,0674	2,675	0,0181	2,372E-06
BUS	EURO 4	100	3,8004	0,0215	0,1616	9,881	0,022	2,372E-06

**rok 2015 % roku 2008**

Typ vozidla	Emisní úroveň	Rychlost (km/h):	Emisní faktor (g/km)					
			NO <sub>x</sub>	Benzen	PM <sub>10</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	BaP
OA - benzin	EURO 4	130	98,82%	89,80%	77,55%	65,61%	73,85%	100,00%
OA - nafta	EURO 4	130	90,09%	83,33%	76,65%	64,89%	72,34%	100,00%
TNA	EURO 4	100	74,79%	84,21%	74,31%	72,74%	78,70%	100,00%
BUS	EURO 4	100	85,93%	83,33%	76,84%	76,86%	85,94%	100,00%

*Další část tohoto vyjádření ponechává zpracovatel posudku bez komentáře.*

*ad e) Zpracovatel posudku s požadavky a konstatováními uvedenými v této části vyjádření souhlasí. Zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, zařadil i následující podmínky:*

- *S dostatečným časovým předstihem požádat o povolení výjimky ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů.*
- *V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.*

*ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

*ad g) Zpracovatel posudku s konstatováními uvedenými v této části vyjádření v zásadě souhlasí. K problematice ovlivnění vod realizací záměru zpracovatel posudku konstatuje, že v současné době nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto je nutné co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.*

*Zpracovatel posudku do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, zařadil i následující podmínky:*

- *V rámci další projektové přípravy zpracovat a projednat s příslušnými orgány ochrany vod, orgány ochrany přírody, správci jednotlivých dotčených vodních toků upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací. Tato koncepce bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11, možnost použití vsakovacích prvků v oblasti, zařazení retardačních prvků, jako např. dešťových usazovacích nádrží do systému dešťové kanalizace apod.*
- *V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-j jižní navrhnout v místech přechodu této komunikační spojky přes vodoteč (Svépravický potok) takové technické řešení, které umožní zachovat funkčnost vodoteče.*
- *Navrhnout způsob účelového monitoringu ovlivnění Svépravického potoka vlivem realizace a provozu záměru.*

## **5. Vyjádření Hygienické stanice Hlavního města Prahy**

(č.j.: ÚPL/84/257/101625/10 ze dne 8. 2. 2010)

### Podstata vyjádření

Z hlediska námi chráněných zájmů jsou vzhledem k charakteru záměru (silniční stavba) významná zejména znečištění benzenem, oxidem dusičitým a suspendovanými částicemi PM<sub>10</sub>. Z rozptylové studie vyplývá, že rozhodujícím liniovým zdrojem znečišťování ovzduší je dálnice D11. Realizací a provozem záměru dojde k mírnému zhoršení

rozptylových podmínek v okolním území. Všechny sledované znečišťující látky ale budou, dle modelu ATEM, v limitech stanovených nařízením vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší.

Ze srovnávací tabulky, která je uvedena v rozptylové studii vyplývá, že nižší imisní příspěvky koncentrací znečišťujících látek budou ve variantě 1-jižní. Rozdíl variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11.

Z akustické studie vyplývá, že po realizaci záměru varianty 1-jižní dojde k navýšení hlukového zatížení u nejbližší obytné zástavby v denní i v noční době do 2 dB, což se pohybuje v hodnotách nejistoty měření. U varianty 2-severní dojde k nárůstu zatížení u nejbližší obytné zástavby až o 4,2 dB v denní době a o 4,6 dB v noční době. Z tohoto důvodu HS HMP tuto variantu nedoporučuje k výstavbě.

HS HMP upozorňuje, že funkční plochy (uvedené v územním plánu jako plochy smíšené) v okolí MUK Beranka nebude možné v budoucnu využít k trvalému bydlení, resp. bude nutné navrhnout taková protihluková opatření, aby nebyly překročeny hygienické limity hladin hluku ve venkovním chráněném prostoru.

Z důvodu stávající obytné zástavby, v blízkosti nově vzniklé komunikace, je nutné v dalším stupni PD navrhnout taková opatření pro ochranu chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb, aby byly dodrženy hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

HS HMP také upozorňuje na dodržování hygienických limitů akustického tlaku ze stavební činnosti, které nesmějí přesahovat  $L_{Aeq}$  65 dB v době od 7.00 — 21.00 hod,  $L_{Aeq}$  60 dB v době od 6.00 — 7.00 a od 21.00 — 22.00 hod a  $L_{Aeq}$  45 dB v době od 22.00 - 6.00 hod v chráněném venkovním prostoru staveb.

HS HMP na základě předložené dokumentace na výše uvedenou stavbu připouští realizaci záměru ve variantě 1-jižní.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*Zpracovatel posudku sice též souhlasí s tím, že z hlediska možného budoucího hlukového zatížení je varianta 1-jižní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové ochrany přírody, je tato varianta méně vhodná než varianta 2-severní. Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí a zdraví obyvatel lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru jak ve variantě 1-jižní, tak i ve variantě 2-severní (po realizaci protihlukové stěny) ovlivněno nad únosnou míru a záměr je tedy akceptovatelný v obou navrhovaných variantách. Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant.*

### **6. Vyjádření České inspekce životního prostředí, OI Praha** (č.j.: ČIŽP/41/IPP/0900744.002/10/PKJ ze dne 20. 1. 2010)

#### **Podstata vyjádření**

##### **a) Z hlediska ochrany vod:**

ČIŽP nemá k předložené dokumentaci podstatné připomínky, pouze upozorňuje, že vypouštění dešťových vod z DUN do recipientu musí být projednáno se správcem tohoto recipientu a navýšení množství dešťových vod odváděných dešťovou kanalizací musí být projednáno s majitelem a provozovatelem této kanalizace.

**b) Z hlediska ochrany přírody:**

ČIŽP upozorňuje, že prvky ÚSES jsou chráněny zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění a jakékoliv ovlivnění nebo zásahy do nich musí probíhat v součinnosti s příslušnými orgány ochrany přírody. Dále upozorňuje, že VKP (toky a jejich nivy) jsou chráněny zákonem č. 114/1992 Sb., v platném znění a pro jakékoliv zásahy do nich je třeba souhlasné stanovisko vydané příslušnými orgány ochrany přírody. Dále je třeba požádat orgány ochrany přírody o příslušnou výjimku k zásahu do přirozeného prostředí a přirozeného vývoje některých zvláště chráněných druhů živočichů.

**c) Z hlediska odpadového hospodářství:**

ČIŽP nemá k předloženému záměru zásadní připomínky, pouze upozorňuje na nepřesnost použité terminologie v dokumentaci v souvislosti se zpětným odběrem odpadních olejů. Dále upozorňuje na změny v ohlašovací povinnosti původců odpadů v souvislosti novelou zákona o odpadech č. 297/2009 Sb.

**Hodnocení zpracovatele posudku**

*ad a) Zpracovatel posudku souhlasí s uvedenými upozorněními, proto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku, zařadil i následující podmínky. K problematice ovlivnění vod realizací záměru zpracovatel posudku konstatuje, že v současné době nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto je nutné co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.*

- V rámci další projektové přípravy zpracovat a projednat s příslušnými orgány ochrany vod, orgány ochrany přírody, správci jednotlivých dotčených vodních toků upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací. Tato koncepce bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11, možnost použití vsakovacích prvků v oblasti, zařazení retardačních prvků, jako např. dešťových usazovacích nádrží do systému dešťové kanalizace apod.*
- V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-j jižní navrhnout v místech přechodu této komunikační spojky přes vodoteč (Svépravický potok) takové technické řešení, které umožní zachovat funkčnost vodoteče.*
- Navrhnout způsob účelového monitoringu ovlivnění Svépravického potoka vlivem realizace a provozu záměru.*

*ad b) V této části vyjádření jsou popisovány zákonné povinnosti v oblasti ochrany přírody. Vyjádření je dále ponecháno bez komentáře s tím, že podmínky k ochraně přírody jsou uvedeny v návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.*

- S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v návaznosti na realizovaný záměr. Minimalizovat zásah do porostů dřevin a kácení omezit na*

*skutečně odůvodněné. Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).*

- *S dostatečným časovým předstihem požádat o povolení výjimky ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů.*
- *S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání souhlasu z hlediska zásahu do ÚSES a významného krajinného prvku ve vazbě na zvolenou variantu umístění komunikační spojky.*
- *V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.*

*ad c) V této části vyjádření jsou popisovány zákonné povinnosti v oblasti nakládání s odpady. Vyjádření je dále ponecháno bez komentáře s tím, že podmínka k nakládání s odpady je uvedena v návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.*

- *S odpady vznikajícími ve fázi výstavby záměru nakládat dle zákona č. 185/2001 Sb. A jeho prováděcích předpisů v platném znění. Dodržovat všechny povinnosti původců odpadů ustanovené v § 16 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění. To znamená usilovat o předcházení vzniku odpadů, zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním, vyprodukované odpady shromažďovat a zařazovat podle jednotlivých druhů a kategorií, zabezpečit odpady před znehodnocením, odcizením nebo únikem, vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi atd.*

## **7. Vyjádření MZe Odboru státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů** (č.j.: 506/2010-16210 ze dne 9. 2. 2010)

### Podstata vyjádření

MZe částečně souhlasí se závěry dokumentace, které posuzují záměr MÚK Beranka jako realizovatelný. Z hlediska lesního hospodářství a ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa podporuje pouze návrh komunikační spojky Beranka - ulice Ve Žlábku ve variantě 2-severní a to z těchto důvodů: Severní varianta na rozdíl od varianty 1-j jižní je šetrnější ke složkám životního prostředí, nekoliduje s žádnými pozemky určenými k plnění funkcí lesa, nikde nepřechází přes Svěpravický potok, nárokuje celkově menší plošný zábor půdy a vychází z platného ÚP hlavního města Prahy, kde je dlouhodobě fixovaný. Potřeba realizace protihlukového opatření k ochraně proti překročení hygienických limitů hluku ve venkovním prostředí jediného rodinného domku bude menším zásahem do životního prostředí než likvidace 500m<sup>2</sup> lesní půdy a výstavba dvou silničních propustků na Svěpravickém potoce. Z uvedených důvodů s variantou 1-j jižní nesouhlasí.

### Hodnocení zpracovatele posudku

*Zpracovatel posudku sice též souhlasí s tím, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 2-severní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové akustické situace a výsledků hodnocení zdravotních rizik, je tato varianta zcela jednoznačně méně vhodná než varianta 1-j jižní. Také lze souhlasit, že v případě realizace varianty 1-j jižní dojde k dotčení pozemku vedeného dle katastru nemovitostí jako lesní (lesní pozemek č. 4103/7) o celkové ploše cca*

*500 m<sup>2</sup>, nutno ovšem poznamenat, že tento pozemek fyzicky lesem není. Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru jak ve variantě 1-j jižní, tak i ve variantě 2-severní ovlivněno nad únosnou míru a záměr je tedy akceptovatelný v obou navrhovaných variantách. Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant.*

#### **8. Vyjádření MŽP odboru ochrany vod** (č.j.: 48/650/10 ze dne 13. 1. 2010)

##### *Podstata vyjádření*

MŽP OOV na základě posouzení předložené dokumentace vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí dospěl k závěru, že v předloženém materiálu jsou respektovány požadavky na ochranu vod, které byly uvedeny v interním sdělení ze dne 15.1.2009 (č.j. 1064/ENV/09; 51/740/09), a se záměrem souhlasí.

##### *Hodnocení zpracovatele posudku*

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **9. Vyjádření MŽP odboru ochrany ovzduší** (č.j.: 36/820/10 ze dne 27. 1. 2010)

##### *Podstata vyjádření*

MŽP OOV má k dokumentaci formální připomínku - v tabulkách 21 až 24 jsou nesprávně uvedeny jednotky u koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> (správně je μg.m<sup>-3</sup>, nikoliv mg.m<sup>-3</sup>). Dále uvádí, že z výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že realizace záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ výrazně nepřispěje ke stávajícímu znečištění ovzduší. Výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D 11 a z hlediska kvality ovzduší je rozdíl navržených variant nevýznamný. K dokumentaci nemá další připomínky a na základě výše uvedených informací považuje záměr za akceptovatelný.

##### *Hodnocení zpracovatele posudku*

*Zpracovatel posudku souhlasí s formální připomínkou, dále je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **10. Vyjádření MŽP odboru odpadů** (č.j.: 676/720/10 ze dne 3. 2. 2010)

##### *Podstata vyjádření*

MŽP OO nemá k předložené dokumentaci zásadní připomínky, upozorňuje pouze na nesprávné použití odkazu na neplatný Metodický pokyn odboru odpadů k nakládání se stavebními a demoličními odpady ... z roku 2003.

### Hodnocení zpracovatele posudku

*Zpracovatel posudku souhlasí s upozorněním na nesprávně použitý odkaz na neplatný metodický pokyn, nicméně v této fázi procesu posuzování vlivů na ŽP nepovažuje tuto skutečnost za natolik závažnou, aby byla dokumentace z tohoto důvodu vrácena k přepracování. Dále je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

### **11. Vyjádření MŽP odboru zvláště chráněných částí přírody**

(č.j.: 44/620/10 ze dne 2. 3. 2010)

#### Podstata vyjádření

MŽP OZCHČP uvádí, že s ohledem na závěry zpracovatelů dokumentace, na informace uvedené v našem předcházejícím stanovisku v rámci zjišťovacího řízení (stanovisko č.j.: 1064/ENV/09-104/620/09 ze dne 23.1.2009) a vzhledem ke stávajícímu charakteru území (převážně intenzivně využívané polní kultury) neuplatňuje k předložené dokumentaci vlivů z hlediska kompetencí odboru zvláště chráněných částí přírody žádné zásadní připomínky.

### Hodnocení zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

### **12. Vyjádření Klánovice 2020, o. s.**

(ze dne 10. 2. 2010)

#### Podstata vyjádření

Klánovice 2020, o. s. má k dokumentaci následující připomínky:

- a) Vybudování předmětné stavby nerespektuje směrnici EC/49/2002, respektive z ní vyplývající závazné texty Akčních plánů na snižování hlukové zátěže.
- b) Stavba neřeší posouzení vlivu na životní prostředí v případě nedodržení tzv. etapizace projektu tj. následujícího postupu výstavby:
  - dokončení Pražského okruhu v části Běchovice — D-1 v celém profilu
  - dokončení obchvatu I/12 Běchovice - Dolní Počernice - Újezd nad Lesy — Sibřina a napojení na původní I/12 resp. D-11
  - rekonstrukce (přeložka) obchvatu na II/101
  - propojení silnice I/611 na D-11 a R-10 obhvatem Horních Počernic
  - dokončení „Klánovické spojky“ vč. kompletní kolaudace.
- c) Dílčí posouzení a vznik dílčí stavby - křižovatka vytváří vysoce rizikovou, přesněji řečeno neřešitelnou situaci, z pohledu hlukové zátěže obyvatel Klánovic. Již v současné době je lokalita severní části Klánovic značně hlukově exponována zejména Slavětínská ulice. Další výstavbou s dopravním napojením na „neodhlučnitelnou“ Slavětínskou ulici tak dojde velmi pravděpodobně k překročení zatížení hlukem ve smyslu normy platící pro stávající zástavbu (70dB ve dne, 60 dB v noci).
- d) Přímým propojením Slavětínské ulice s významnou přístupovou komunikací, dálnicí D-11, dojde k navýšení hustoty provozu z důvodu tranzitní dopravy. Z tohoto důvodu



navrhujeme zastavení jakéhokoliv posuzování další výstavby v zájmovém území do okamžiku vyřešení dopravní situace v celé oblasti, zejména pak dostavbu Pražského okruhu (propojení Běchovice D-1), výstavby přeložky I/12 (obchvat Běchovic, Újezd nad Lesy, Sibřina a rekonstrukce/přeložka silnice I/101, která současnou neexistencí Pražského okruhu v části D-1 Běchovice bude velmi pravděpodobně Pražský okruh suplovat a bude tak zcela destruována.

- e) Posouzení vlivu na životní prostředí má nejasné vymezení a to z důvodu, že v současné době není schválena změna v územním plánu. Koncept UPHMP pracuje s přesunem tzv. „Klánovické spojky“ na KÚ Klánovice, ačkoliv původní umístění bylo po hranici katastru.
- f) Při vědomí současné a předpokládané situace státního rozpočtu považujeme záměr posouzení vlivu záměru výstavby MÚK Beranka na D-11 a komunikační spojky na životní prostředí od počátku chybnou a doporučujeme vyčkat s posouzením těchto vlivů na výsledek nově utvářeného konceptu UPHMP. Dílčí posouzení vlivu na životní prostředí se s ohledem na plánované změny v území jeví jako nadbytečné, neboť posouzení pouze dílčí části z plánované výstavby ve sledovaném území nemůže přinést objektivní a ověřitelné závěry vlivu na životní prostředí a nemůže tak přinést platné a relevantní závěry dle zákona č. 100/2001 Sb..

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

*ad a) Směrnice č. EC /2002/49 je směrnice zabývající se strategickým řízením hluku v území a řešením snižováním stávajícího počtu zasažených osob nad mezními hodnotami, které jsou v českém právní řádu kvantifikovány ve vyhlášce č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování).*

*Není závazným dokumentem a není možné restriktivně mezní hodnoty ani vyžadovat. Cílem této směrnice je vhodnými opatřeními v budoucnu snižovat stávající počet zasažených osob hlukem nad mezními hodnotami.*

*Každá nová stavba se musí řídit a splňovat závazné legislativní požadavky na ochranu zdraví a těmi jsou zákon o ochraně veřejného zdraví č. 258/2000 Sb. v platném znění a nařízení vlády č. 148/2006 Sb. Zde jsou definované limitní hodnoty z pohledu zdraví a ty je nutné splnit. Tato legislativa a limity jsou závazné a lze je zákonnými prostředky požadovat.*

*Předložený záměr splňuje požadavky naší legislativy na hlukové zatížení venkovního chráněného prostoru staveb.*

*ad b) Odborný odhad intenzit dopravy ve fázi provozu záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ byl vypracován Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, Ústavem dopravního inženýrství. Výpočty byly provedeny pro výhledové období roku 2015 dle schváleného ÚPn hl. m. Prahy (odpovídá vedení komunikační spojky ve variantě 2-severní), tedy na cílovém stavu komunikační sítě hl. m. Prahy. Ten počítá s kompletním Pražským i Městským okruhem a s dobudovanou Radlickou, Vysočanskou i Břevnovskou radiálou, rovněž počítá s realizací dálnice D3 mezi Pražským okruhem a hranicí Středočeského kraje. Dále byl vypracován tento cílový stav komunikační sítě hl. m. Prahy také pro variantu 1-j jižní, kdy komunikační spojka vede jižně od dálnice D11. Výsledky této studie v podobě intenzit dopravy jsou pro obě uvažované varianty shrnuty v dokumentaci. Za*

*kartogramy dopravy jsou dále v dokumentaci rovněž zařazeny rozborů úrovnových křižovatek, které jsou součástí MÚK Beranka, a to rovněž pro obě posuzované varianty.*

*Předmětem posuzovaného záměru je výstavba a provoz MÚK Beranka na D11 a komunikační spojky. Klánovická spojka není předmětem posuzování tohoto záměru. Realizace záměru MÚK Beranka sice dává možnost v budoucnu realizovat i připojení Klánovické spojky, nicméně MÚK Beranka může plnit svůj celospolečenský účel i bez následné realizace Klánovické spojky.*

- ad c) Z výsledků výpočtů uvedených v dokumentaci vyplývá, že vlivem samotného záměru (vliv MÚK Beranka a variantního řešení komunikačních spojek) nedochází k nadlimitnímu ovlivnění hlukem chráněné zástavby v městské části Klánovice nacházející se jihovýchodním směrem. Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí a to ze zřejmého důvodu vzdálenosti místa realizace záměru od obytné zástavby Klánovic. Další výstavba s dopravním napojením na „neodhluchitelnou“ Slavětínskou ulici (míněna pravděpodobně Klánovická spojka) není předmětem posuzovaného záměru. V případě dalšího plánování výstavby Klánovické spojky, budou vlivy záměru výstavby a provozu Klánovické spojky posuzovány v samostatném procesu posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.*
- ad d) Přímé propojením Slavětínské ulice s významnou přístupovou komunikací, dálnicí D11, není předmětem posuzovaného záměru. V případě dalšího plánování výstavby Klánovické spojky, budou vlivy záměru výstavby a provozu Klánovické spojky posuzovány v samostatném procesu posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Realizace záměru MÚK Beranka sice dává možnost v budoucnu realizovat i připojení Klánovické spojky, nicméně MÚK Beranka může plnit svůj celospolečenský účel i bez následné realizace Klánovické spojky. K tomu zpracovatel posudku podotýká, že důvodem realizace předkládaného záměru „Komunikační spojka a MÚK Beranka“ je mimo jiné potřeba odlehčení přetížené ulice Náhodské i celé obce Horní Počernice. Této potřeby lze docílit odklonem průjezdné dopravy od východu, ale i značné části dopravy z východní části obce Horní Počernice, a její převedení na vysokokapacitní komunikaci – dálnici D11.*
- ad e) Dle názoru zpracovatele posudku vymezení posuzovaného záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Problematika Klánovické spojky je řešena v předchozích bodech vypořádání tohoto vyjádření.*
- ad f) Zpracovatel posudku podotýká, že důvodem realizace předkládaného záměru „Komunikační spojka a MÚK Beranka“ je mimo jiné potřeba odlehčení přetížené ulice Náhodské i celé obce Horní Počernice. Této potřeby lze docílit odklonem průjezdné dopravy od východu, ale i značné části dopravy z východní části obce Horní Počernice, a její převedení na vysokokapacitní komunikaci – dálnici D11. Klánovická spojka není předmětem posuzování tohoto záměru. MÚK Beranka může plnit výše uvedený účel i bez následné realizace Klánovické spojky.*

**13. Vyjádření vlastníků nemovitostí Florentiny Chroustovské, Miroslavy Římákové, Jany Coubalové a Daniely Tyleové zastoupených Mgr. Tomášem Ferencem, advokátem**  
(ze dne 17. 2. 2010)

*Podstata vyjádření*

Vlastníci nemovitostí mají k dokumentaci následující připomínky:

**a) Nekoncepčnost a předčasnost navrhovaného řešení**

V rámci projednávaných změn Územního plánu hlavního města Prahy (nyní jsou tyto změny ve fázi zveřejněného konceptu Územního plánu hlavního města Prahy) je pro oblast Klánovic plánováno zřízení komunikační spojky z dálnice D11, a to tzv. klánovické spojky, která by měla být umístěna jen cca. o 3 km dále než je uvažovaná MUK Beranka a na ní navazující komunikační spojka. Při realizaci obou těchto záměrů a navíc i dalšího záměru spočívajícího v umístění vysokorychlostní železniční tratě (VRT) do této oblasti zde vznikne dosti rozsáhlý a ve své podstatě i nepřehledný komunikační uzel, který bude mít nepochybně dosti negativní vliv na své okolí (ať už z hlediska zhoršení kvality ovzduší či zvýšení již tak nadlimitní hlukové zátěže) a stejně tak i na okolní životní prostředí (uvedená oblast se pyšní řadou přírodních památek a přírodní park Klánovice - Čihadla, který si zaslouží zvláštní ochrany).

Na základě uvedených skutečností je tak patrné, že plánovaný záměr - výstavba MUK Beranka a komunikační spojky - je záměrem nekoncepčním s ohledem na plánované a projednávané změny stávající územně plánovací dokumentace. V tomto ohledu je tak i záměrem předčasným, když dosud nejsou takto zásadní změny územně plánovací dokumentace, která se dotýká i dotčené oblasti (např. návrh změn vlna 06 Územního plánu hlavního města Prahy), konečným způsobem projednány a schváleny.

Z těchto důvodů tak vlastníci co do základu věci nesouhlasí s navrhovaným řešením MUK Beranka a jsou toho názoru, že tento způsob řešení současné situace v dané lokalitě by měl být zcela odmítnut a nepřipuštěn.

**b) Negativní vliv zveřejněného záměru na okolí a životní prostředí**

Byť dokumentace bagatelizuje vliv plánované výstavby na okolní přírodní památky a rezervace podléhající ochraně podle zákona č. 114/1992 Sb., o životní prostředí, tak nelze přehlédnout skutečnost, že výstavba MUK a navazující komunikační spojky, zvláště v případě její varianty 1, negativně zasáhne do přiléhajících chráněných oblastí, a to především přírodní rezervace Klánovický les a přírodního parku Klánovice-Čihadla, které s dotčenou oblastí přímo sousedí.

V tomto ohledu je nutné především upozornit na skutečnost, že i Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy (ZUR) považují tuto oblast za oblast hodnou zvláštní ochrany a péče. V bodě 4.6. ZUR se konkrétně konstatuje: „... největší lesní celek na území Prahy, jehož část byla spolu s menší plochou navazujícího bezlesí zařazena do národního seznamu evropsky významných lokalit (EVL) soustavy NATURA 2000. Předmětem ochrany se stal výskyt hodnotných typů přírodních stanovišť. Část lesa je součástí zvláště chráněného území (ZCHÚ)“. Lze tedy konstatovat, že plánovaná výstavba dosti zásadním způsobem zasahuje do zájmů chráněných vyšší územně plánovací dokumentací včetně ZUR.

Navrhovaný záměr je tak v zásadním rozporu s principy ochrany kulturních, přírodních a civilizačních hodnot, jak jsou popsány v ZUR. Zejména je potřeba upozornit na rozpor s bodem 2.4.3. bod, kde se uvádí „... vytvářet podmínky pro snižování hlukových emisí povrchové dopravy...“. Výstavbou zamýšleného záměru by tak došlo přesně k opačnému efektu, kdy tato spojka vytvoří dokonce transnitní propust, která zásadně navýší již existující povrchovou dopravu, a to i v samotných Klánovicích, které se tak stanou ryzí tranzitní oblastí, byť se jednalo o jednu ze tří zón klidly vyhlášených v roce 1991 Magistrátem hl. m. Prahy.

Vedle tohoto je v rámci dokumentace opakovaně potvrzováno, že realizací zamýšleného záměru výstavby MUK Beranka a komunikační spojky dojde v již tak dost hlukově přeexponované lokalitě k dalšímu zvýšení hlukové zátěže, což bude zcela jistě negativní vliv na život obyvatel této městské části včetně sousedních Klánovic. Jinými slovy současní i budoucí obyvatelé tohoto území budou vystaveni nadlimitní hlukové zátěži bez možnosti situaci jakkoli řešit.

Tuto skutečnost pak podtrhuje i další plánovaná výstavba klánovické spojky, která rovněž předpokládá další navýšení hlukové zátěže a z důvodů její eliminace se předpokládá vytvoření hlukových bariér, zahloubení spojky v terénu a terénní valy. Pro dokreslení situace je podstatné zmínit i skutečnost, na kterou mimo jiné poukázala i pro tuto část území zpracovávaná Územní studie Klánovice sever, že totiž vybudováním klánovické spojky se vytvoří objízdná komunikační propust mezi významnými přístupovými komunikacemi Prahy (a to konkrétně R10, D11, komunikací 12, 2, D1 a jižní spojkou). Dojde tedy ke stavu, kdy kromě zvýšeného provozu způsobeného novými obyvateli, bude celá dotčená oblast Horních Počernic a Klánovic zatížena transnitní dopravou, která při zpoplatnění budovaného okruhu kolem hl. m. Prahy zcela nezpochybnitelně dále vzroste v důsledku přirozené snahy transnitujících řidičů vyhnout se placení poplatků za použití okruhu.

### c) **Závěr**

S ohledem na popsané skutečnosti se tak vlastníci se záměrem vybudování MUK Beranka a komunikační spojky v dané lokalitě a způsobem a v rozsahu vyplývajícím ze zveřejněné dokumentace neztotožňují a jsou toho názoru, že tento záměr je:

- záměrem zcela neakceptovatelným, ať už pro rizika negativního vlivu na životní prostředí, okolí a zdraví obyvatel okolních lokalit, tak i pro svou absolutní nekonceptnost a odtrženost od stávajících plánů nyní projednávané a v dohledné době i schvalované územně plánovací dokumentace dané oblasti,

- záměrem dosud nikoli zcela propracovaným, byť přinášejícím dvě varianty řešení, avšak každá z nich s sebou nese dosti zásadní zásahy do okolní přírody a krajiny, která si zvláště v této oblasti Hlavního města Prahy zaslouží speciální ochrany, díky svým monolitním lesním porostům zachovávajícím si svůj původní přírodní ráz, který z nich tvoří i významné evropské lokality, z nichž některé jsou součástí programu NATURA 2000 a nacházejí se v těsné blízkosti realizovaného záměru dle zpracované zveřejněné dokumentace.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

***ad a) Předmětem posuzovaného záměru je výstavba a provoz MÚK Beranka na D11 a komunikační spojky. Klánovická spojka a vedení vysokorychlostní železniční tratě nejsou předmětem posuzování tohoto záměru. Zpracovatel posudku dále podotýká, že důvodem realizace předkládaného záměru „MÚK Beranka a komunikační***

*spojka“ je mimo jiné potřeba odlehčení přetížené ulice Náchodské i celé obce Horní Počernice. Této potřeby lze docílit odklonem průjezdné dopravy od východu, ale i značné části dopravy z východní části obce Horní Počernice, a její převedení na vysokokapacitní komunikaci – dálnici D11. MÚK Beranka může plnit výše uvedený účel i bez následné realizace Klánovické spojky.*

*Z výsledků výpočtů uvedených v dokumentaci vyplývá, že vlivem samotného záměru (vliv MÚK Beranka a variantního řešení komunikačních spojek) nedochází k nadlimitnímu ovlivnění hlukem chráněné zástavby v městské části Klánovice nacházející se jihovýchodním směrem. Na základě výsledků výpočtů Rozptylové studie lze konstatovat, že realizace záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ výrazně nepřispěje k stávajícímu znečištění ovzduší v zájmovém území. Výsledná imisní zátěž v oblasti posuzovaného záměru je zcela pod vlivem provozu na D11. Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí a to ze zřejmého důvodu vzdálenosti místa realizace záměru od obytné zástavby Klánovic.*

*Z hlediska ochrany přírody se v širším okolí plánovaného záměru nacházejí zvláště chráněná území PP Xaverovský háj, PR Klánovický les – Cyrilov a Přírodní park Klánovice – Čihadla. Realizací záměru, ať již ve variantě 1-j jižní, nebo ve variantě 2-severní nebude dotčeno žádné ze zmiňovaných ZCHÚ ani přírodní park. Žádná z blízkých evropsky významných lokalit systému NATURA 2000 nebude záměrem dotčena, stejně tak nebudou dotčeny ani žádné ptačí oblasti. Dle vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy (č. j. S-MHMP-558107/2008/1/OOP/VI) ze dne 23. 9. 2008 nemůže mít uvedený záměr významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Stanovisko je součástí kapitoly H dokumentace. Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí a to ze zřejmého důvodu vzdálenosti místa realizace záměru od zvláště chráněných území i EVL soustavy NATURA 2000.*

- ad b) Zpracovatel posudku nesouhlasí s konstatováním: „dokumentace bagatelizuje vliv plánované výstavby na okolní přírodní památky a rezervace podléhající ochraně podle zákona č. 114/1992 Sb., o životní prostředí“. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace zpracována způsobem odpovídajícím požadavkům zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Vzhledem k umístění posuzovaného záměru na D11 a v těsném okolí D11 a lokalizaci nejbližších zvláště chráněných území podléhající ochraně podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a EVL soustavy NATURA 2000 (vzdálenost je více než 1 km) lze vliv záměru na zvláště chráněná území i EVL soustavy NATURA 2000 vyloučit.*

*Zpracovatel posudku opětovně upozorňuje, že z výsledků výpočtů uvedených v dokumentaci bylo zjištěno, že vlivem samotného záměru (vliv MÚK Beranka a variantního řešení komunikačních spojek) nedochází k nadlimitnímu ovlivnění hlukem chráněné zástavby v městské části Klánovice nacházející se jihovýchodním směrem. Klánovická spojka není předmětem posuzovaného záměru. V případě dalšího plánování výstavby Klánovické spojky, budou vlivy záměru výstavby a provozu Klánovické spojky posuzovány v samostatném procesu posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.*

- ad c) Zpracovatel posudku se se závěrem uvedeným v tomto vyjádření neztotožňuje, z výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel vyplývá následující závěr zpracovatele posudku. Realizací záměru nedojde oproti stávajícímu stavu ani v jedné z posuzovaných variant k významnému zvýšení zdravotních rizik. Z akustického hlediska je příznivější varianta 1-j jižní. Je to dáno především trasováním této varianty mimo zastavěné území bez chráněné zástavby.*

*V případě varianty 2-severní bude nutné vzhledem k možnému překročení hygienického limitu pro hluk u rodinného domu v ulici Ve Žlábku č.p. 2483/73 realizovat protihlukové opatření. Nižší příspěvky k imisní zátěži v zájmovém území u všech sledovaných znečišťujících látek byly zjištěny v případě realizace přiváděcí komunikační spojky jako varianty 1-jížní. Rozdíl příspěvků k imisní zátěži u obou posuzovaných variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11. V zájmové oblasti se předpokládá možné kvantitativní ovlivnění povrchových vod, jehož množství lze regulovat pomocí retenčních nádrží zabudovaných do systému dešťové kanalizace. V případě podzemních vod se bude jednat o zanedbatelné kvantitativní ovlivnění. Z hlediska záboru ZPF lze konstatovat, že v případě realizace přiváděcí komunikační spojky ve variantě 2-severní bude trvalý zábor ZPF o 1 200 m<sup>2</sup> nižší než v případě realizace varianty 1-jížní. Vlivy na faunu budou v obou variantách de facto stejné, vzhledem k tomu, že se v převážné většině jedná o zásah do polních ekosystémů, maximálně do roztroušených porostů mimolesní zeleně. V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá významný negativní vliv na flóru daného území. Z hlediska vlivů na ÚSES je záměr akceptovatelný v obou variantách, příznivější je však varianta 2-severní, i když je u této varianty možnost kontaktu s nefunkčním lokálním biocentrem „U Hřbitova“. V případě realizace záměru ve variantě 1-jížní bude dotčen VKP Svěpravický potok, který je ale převážnou část roku bez vody. Zásah do tohoto VKP bude charakteru kácení břehové vegetace v místě přemostění potoka a rovněž svedení srážkových vod z příkopů komunikační spojky do toku. Při dodržení navrhovaných ochranných opatření by však zásah do tohoto VKP neměl být příliš významný. Realizací záměru nebude dotčeno žádné ZCHÚ ani přírodní park. Realizací záměru nebudou dotčeny žádné EVL systému NATURA 2000 ani žádné ptačí oblasti. Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru v obou navrhovaných variantách ovlivněno nad únosnou míru.*

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

*Posuzovaný záměr „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ je s ohledem na výsledky procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů možné realizovat v obou posuzovaných variantách – komunikační spojka v trase jižně od D11 a komunikační spojka v trase severně od D11.*

*Předmětem záměru je výstavba nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11 a místní komunikační spojky mezi MÚK Beranka a ulicí Ve Žlábku. Stavba bude zahrnovat nový mostní objekt (nadjezd) v šířkovém uspořádání 3 jízdní pruhy + jednostranný chodník a cyklostezku. Dále budou vybudovány dvě kolektorové komunikace podél dálnice D11 a okrajů prostoru čerpacích stanic, které umožní jak připojení a odpojení větví budoucí křižovatky, tak i nájezdy/výjezdy do/z prostorů čerpacích stanic. Předpokládaná délka kolektorových vozovek o šířce vozovky vždy 8 m, včetně odpojovacích a připojovacích úseků, je cca 1 450 m. Vlastní větve mimoúrovňové deltovité křižovatky budou vybaveny dvěma malými okružními křižovatkami a jednou křižovatkou styčnou. Křižovatky vytvoří zárodky pro budoucí navazující komunikace (komunikační propojení II/16 – D11 a komunikační propojení D11 – Klánovice). Komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku) je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-jížní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-jížní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka. Součástí záměru bude také vybudování dešťové kanalizace a systému odvodnění v místech MÚK Beranka, dále umístění portálů informačního systému a dopravního značení na dálnici D11.*

*Realizací záměru nedojde oproti stávajícímu stavu ani v jedné z posuzovaných variant k významnému zvýšení zdravotních rizik. Z akustického hlediska je příznivější varianta 1-jížní. Je to dáno především trasováním této varianty mimo zastavěné území bez chráněné zástavby. V případě varianty 2-severní bude nutné vzhledem k možnému překročení hygienického limitu pro hluk u rodinného domu v ulici Ve Žlábku č.p. 2483/73 realizovat protihlukové opatření. Nižší příspěvky k imisní zátěži v zájmovém území u všech sledovaných znečišťujících látek byly zjištěny v případě realizace přivaděcí komunikační spojky jako varianty 1-jížní. Rozdíl příspěvků k imisní zátěži u obou posuzovaných variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11. V zájmové oblasti se předpokládá možné kvantitativní ovlivnění povrchových vod, jehož množství lze regulovat pomocí retenčních nádrží zabudovaných do systému dešťové kanalizace. V případě podzemních vod se bude jednat o zanedbatelné kvantitativní ovlivnění. Z hlediska záboru ZPF lze konstatovat, že v případě realizace přivaděcí komunikační spojky ve variantě 2-severní bude trvalý zábor ZPF o 1 200 m<sup>2</sup> nižší než v případě realizace varianty 1-jížní. Vlivy na faunu budou v obou variantách de facto stejné, vzhledem k tomu, že se v převážné většině jedná o zásah do polních ekosystémů, maximálně do roztroušených porostů mimolesní zeleně. V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá významný negativní vliv na flóru daného území. Z hlediska vlivů na ÚSES je záměr akceptovatelný v obou variantách, příznivější je však varianta 2-severní, i když je u této varianty možnost kontaktu s nefunkčním lokálním biocentrem „U Hřbitova“. V případě realizace záměru ve variantě 1-jížní bude dotčen VKP Svěpravický potok, který je ale převážnou část roku bez vody. Zásah do tohoto VKP bude charakteru kácení břehové vegetace v místě přemostění potoka a rovněž svedení srážkových vod z příkopů komunikační spojky do toku. Při*

*dodržení navrhovaných ochranných opatření by však zásah do tohoto VKP neměl být příliš významný. Realizací záměru nebude dotčeno žádné ZCHÚ ani přírodní park. Realizací záměru nebudou dotčeny žádné EVL systému NATURA 2000 ani žádné ptačí oblasti.*

*Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru v obou navrhovaných variantách ovlivněno nad únosnou míru.*

*Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí lze konstatovat, že se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.*



## **VII. NÁVRH STANOVISKA**

### **MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 2010

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

#### **I. Identifikační údaje**

**Název záměru:** MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka

**Kapacita (rozsah) záměru:** Předmětem záměru je výstavba nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11 a místní komunikační spojky mezi MÚK Beranka a ulicí Ve Žlábku.

Stavba bude zahrnovat nový mostní objekt (nadjezd) v širkovém uspořádání 3 jízdní pruhy + jednostranný chodník a cyklostezku. Dále budou vybudovány dvě kolektorové komunikace podél dálnice D11 a okrajů prostoru čerpacích stanic, které umožní jak připojení a odpojení větví budoucí křižovatky, tak i nájezdy/výjezdy do/z prostorů čerpacích stanic. Předpokládaná délka kolektorových vozovek o šířce vozovky vždy 8 m, včetně odpojovacích a připojovacích úseků, je cca 1 450 m. Vlastní větve mimoúrovňové deltovité křižovatky budou vybaveny dvěma malými okružními křižovatkami a jednou křižovatkou styčnou. Křižovatky vytvoří zárodky pro budoucí navazující komunikace (komunikační propojení II/16 – D11 a komunikační propojení D11 – Klánovice).

Komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku) je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-j jižní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-j jižní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka.

Součástí záměru bude také vybudování dešťové kanalizace a systému odvodnění v místech MÚK Beranka, dále umístění portálů informačního systému a dopravního značení na dálnici D11.

**Umístění záměru:** kraj: Hlavní město Praha  
obec: Praha 20  
k.ú.: Horní Počernice

**Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR

**IČ oznamovatele:** 659 93 390

**Sídlo oznamovatele:** Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

## **II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ**

**Zpracovatel oznámení:** Ing. Libor Ládyš  
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93

**Datum předložení oznámení:** .... 2008

**Zpracovatel dokumentace:** Ing. Libor Ládyš  
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93

**Datum předložení dokumentace:** prosinec 2009

**Zpracovatel posudku:** Ing. Pavel Varga  
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 13237/2567/OPVI/04

**Datum předložení posudku:** květen 2010

**Veřejné projednání:** místo konání:  
datum konání:

### ***Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti***

Dne 2008 obdržel příslušný úřad oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 3 citovaného zákona zpracované Ing. Liborem Ládyšem, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Dne 16. 2. 2009 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že dokumentaci je nutné zpracovat a upřesnit oblasti, na které se má dokumentace zaměřit.

Dne ....12. 2009 obdržel příslušný úřad dokumentaci s náležitostmi dle přílohy č. 4 citovaného zákona zpracovanou Ing. Liborem Ládyšem, EKOLA group, spol. s r.o., Praha.

Dne 6. 1. 2010 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.

Dne 26. 3. 2010 bylo zpracovateli posudku doručeno pověření příslušného úřadu ke zpracování posudku včetně podkladů pro zpracování posudku.

Dne 2009 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.

Dne 2009 rozeslal příslušný úřad posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.

Dne 2009 rozeslal příslušný úřad pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.

Dne 2009 se konalo veřejné projednání záměru.

#### Závěry zpracovatele posudku:

Dosavadní průběh procesu EIA je možné popsat následujícím způsobem. V roce 2008 již bylo pro tento záměr zpracováno oznámení záměru pod názvem „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“. MŽP následně provedlo zjišťovací řízení a dne 16. 2. 2009 vydalo závěr zjišťovacího řízení s tím, že dokumentaci je nutné zpracovat a upřesnit oblasti, na které se má dokumentace zaměřit. V prosinci 2009 byla MŽP předložena dokumentace dle přílohy č. 4 zákona zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem, EKOLA group, spol. s r.o., Praha. Tato dokumentace byla dne 6. 1. 2010 rozeslána ke zveřejnění a k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům a následně zaslána zpracovateli posudku.

Předmětem záměru je výstavba nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11 a místní komunikační spojky mezi MÚK Beranka a ulicí Ve Žlábku. Stavba bude zahrnovat nový mostní objekt (nadjezd) v šířkovém uspořádání 3 jízdní pruhy + jednostranný chodník a cyklostezku. Dále budou vybudovány dvě kolektorové komunikace podél dálnice D11 a okrajů prostoru čerpacích stanic, které umožní jak připojení a odpojení větví budoucí křižovatky, tak i nájezdy/výjezdy do/z prostorů čerpacích stanic. Předpokládaná délka kolektorových vozovek o šířce vozovky vždy 8 m, včetně odpojovacích a připojovacích úseků, je cca 1 450 m. Vlastní větve mimoúrovňové deltovité křižovatky budou vybaveny dvěma malými okružními křižovatkami a jednou křižovatkou styčnou. Křižovatky vytvoří zárodky pro budoucí navazující komunikace (komunikační propojení II/16 – D11 a komunikační propojení D11 – Klánovice). Komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku) je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-jižní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-jižní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka. Součástí záměru bude také vybudování dešťové kanalizace a systému odvodnění v místech MÚK Beranka, dále umístění portálů informačního systému a dopravního značení na dálnici D11.

Dokumentace vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům cit. zákona.

Rozsah a obsah dokumentace je vyvážený, dokumentace je přehledná. Dokumentaci hodnotící vlivy výstavby a provozu záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ lze hodnotit z hlediska jejího obsahu a kvality jako solidně a korektně zpracovanou a tudíž akceptovatelnou k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel. Zpracovatel posudku má pouze následující drobnou výhradu. V kapitole hodnotící ovlivnění vod realizací záměru nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vedení příkopů, případném umístění dešťových usazovacích nádrží nebo vsakovacích nádrží, zaústění příkopů do terénních depresí atd. Proto jsou vlivy hodnoceny dosti obecně, nicméně s popisem vlivů uvedeným v této části dokumentace zpracovatel posudku v zásadě souhlasí. Za klíčové však považuje co nejdříve zpracovat upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných

komunikací, která bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11.

V rámci zveřejnění dokumentace byla obdržena vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů hájících zájmy ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva s tím, že vyjádření v některých případech obsahují požadavky na minimalizaci vlivů záměru na životní prostředí. Tyto požadavky jsou řešeny v rámci tohoto posudku, a to především vhodně zvoleným návrhem doporučení, která jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku. Dvě obdržena vyjádření AK Ferenc a spol. a Klánovice2020, o. s. negativně reagují na posuzovaný záměr především ve vazbě na možnou budoucí existenci tzv. Klánovické spojky. Předmětem tohoto posuzovaného záměru je však výstavba a provoz MÚK Beranka na D11 a komunikační spojky. Klánovická spojka není předmětem tohoto posuzovaného záměru. Realizace záměru MÚK Beranka sice dává možnost v budoucnu realizovat i připojení Klánovické spojky, nicméně MÚK Beranka může plnit svůj celospolečenský účel i bez následné realizace Klánovické spojky.

Ostatní záležitosti, které byly předmětem vyjádření, jsou podle názoru zpracovatele posudku standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru v příslušných následných správních řízeních týkajících se povolení předmětného záměru.

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí považuje zpracovatel posudku v této etapě přípravy záměru za dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí, formulovat návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad - Ministerstvo životního prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

#### Závěry veřejného projednání:

#### ***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta***

Vyjádření Hlavního města Prahy  
(č.j.: MHMP186681/2010 ze dne 22. 2. 2010)

Vyjádření Městské části Praha 20  
(Výpis z usnesení Rady Městské části Praha 20 konané dne 11. 2. 2010, usnesení č. 80/7.18/10)

Vyjádření Městské části Praha - Klánovice  
(č.j.: MCPKL 00289/2010 ze dne 2. 2. 2010)

Vyjádření Magistrátu Hlavního města Prahy  
(č.j.: S-MHMP-0018902/2010/1/OOP/VI ze dne 16. 2. 2010)

Vyjádření Hygienické stanice Hlavního města Prahy  
(č.j.: ÚPL/84/257/101625/10 ze dne 8. 2. 2010)

Vyjádření České inspekce životního prostředí, OI Praha  
(č.j.: ČIŽP/41/IPP/0900744.002/10/PKJ ze dne 20. 1. 2010)

Vyjádření MZe Odboru státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů  
(č.j.: 506/2010-16210 ze dne 9. 2. 2010)

Vyjádření MŽP odboru ochrany vod  
(č.j.: 48/650/10 ze dne 13. 1. 2010)

Vyjádření MŽP odboru ochrany ovzduší  
(č.j.: 36/820/10 ze dne 27. 1. 2010)

Vyjádření MŽP odboru odpadů  
(č.j.: 676/720/10 ze dne 3. 2. 2010)

Vyjádření MŽP odboru zvláště chráněných částí přírody  
(č.j.: 44/620/10 ze dne 2. 3. 2010)

Vyjádření Klánovice 2020, o. s.  
(ze dne 10. 2. 2010)

Vyjádření vlastníků nemovitostí Florentiny Chroustovské, Miroslavy Římákové, Jany Coubalové a Daniely Tyleové zastoupených Mgr. Tomášem Ferencem, advokátem  
(ze dne 17. 2. 2010)

### **III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU**

#### ***Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti***

Posuzovaný záměr „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ je s ohledem na výsledky procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů možné realizovat v obou posuzovaných variantách – komunikační spojka v trase jižně od D11 a komunikační spojka v trase severně od D11.

Realizací záměru nedojde oproti stávajícímu stavu ani v jedné z posuzovaných variant k významnému zvýšení zdravotních rizik. Z akustického hlediska je příznivější varianta 1-j jižní. Je to dáno především trasováním této varianty mimo zastavěné území bez chráněné zástavby. V případě varianty 2-severní bude nutné vzhledem k možnému překročení hygienického limitu pro hluk u rodinného domu v ulici Ve Žlábku č.p. 2483/73 realizovat protihlukové opatření. Nižší příspěvky k imisní zátěži v zájmovém území u všech sledovaných znečišťujících látek byly zjištěny v případě realizace přiváděcí komunikační spojky jako varianty 1-j jižní. Rozdíl příspěvků k imisní zátěži u obou posuzovaných variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11. V zájmové oblasti se předpokládá možné kvantitativní ovlivnění povrchových vod, jehož množství lze regulovat pomocí retenčních nádrží zabudovaných do systému dešťové kanalizace. V případě podzemních vod se bude jednat o zanedbatelné kvantitativní ovlivnění. Z hlediska záboru ZPF lze konstatovat, že v případě realizace přiváděcí komunikační spojky ve variantě 2-severní bude trvalý zábor ZPF o 1 200 m<sup>2</sup> nižší než v případě realizace varianty 1-j jižní. Vlivy na faunu budou v obou variantách de facto stejné, vzhledem k tomu, že se v převážné většině jedná o zásah do polních ekosystémů, maximálně do roztroušených porostů mimolesní zeleně. V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá významný negativní vliv na flóru daného území. Z hlediska vlivů na ÚSES je záměr akceptovatelný v obou variantách, příznivější je však varianta 2-severní, i když je u této varianty možnost kontaktu s nefunkčním lokálním biocentrem „U Hřbitova“. V případě realizace záměru ve variantě 1-j jižní bude dotčen VKP Svěpravický potok, který je ale převážnou část roku bez vody. Zásah do tohoto VKP bude charakteru kácení břehové vegetace v místě přemostění potoka a rovněž svedení srážkových

vod z příkopů komunikační spojky do toku. Při dodržení navrhovaných ochranných opatření by však zásah do tohoto VKP neměl být příliš významný. Realizací záměru nebude dotčeno žádné ZCHÚ ani přírodní park. Realizací záměru nebudou dotčeny žádné EVL systému NATURA 2000 ani žádné ptačí oblasti.

Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru v obou navrhovaných variantách ovlivněno nad únosnou míru.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí lze konstatovat, že se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

### ***Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí***

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení (především výběr varianty umístění komunikační spojky) se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Na základě předloženého technického řešení lze vyslovit názor, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem budou při respektování podmínek stanovených předkládaným posudkem použita odpovídající technická řešení na úrovni stávající techniky s respektováním místních podmínek, omezující výstupy do jednotlivých složek životního prostředí.

### ***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí***

Příslušná opatření k ochraně zdraví obyvatelstva a životního prostředí rezultující z procesu posuzování vlivů na životní prostředí jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, výstavby a provozu záměru.

### ***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí***

Oznamovatel předložil v rámci dokumentace invariantní řešení návrhu nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11. Součástí záměru je i komunikační spojka Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku), která je navržena ve dvou variantách. Pro obě varianty je koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50. Délka komunikační spojky je ve variantě 1-j jižní (komunikační spojka je vedena jižně od dálnice D11) 1 420 m a ve variantě 2-severní (komunikační spojka je vedena severně od dálnice D11) 1 260 m. V případě realizace varianty 1-j jižní bude součástí této stavby rovněž přemostění koryta Svěpravického potoka. Tento záměr byl podroben probíhajícímu procesu posuzování vlivů dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Ke stanovení pořadí variant komunikační spojky Beranka podél dálnice D11 zpracovatel posudku konstatuje, že z hlediska ochrany přírody a krajiny je varianta 2-severní vhodnější, nicméně, co se týče výhledové akustické situace a výsledků hodnocení zdravotních rizik, je tato varianta zcela jednoznačně méně vhodná než varianta 1-j jižní.

Za předpokladu realizace navržených podmínek k ochraně životního prostředí lze konstatovat, že životní prostředí jako celek nebude realizací záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ jak ve variantě vedení komunikační spojky 1-j jižní, tak i 2-severní ovlivněno nad únosnou míru a záměr je tedy akceptovatelný v obou navrhovaných variantách vedení komunikační spojky.

Dle názoru zpracovatele posudku nelze v této fázi přípravy záměru jednoznačně upřednostnit jednu z variant vedení komunikační spojky.

#### ***Vypořádání vyjádření k dokumentaci***

Vyjádření všech dotčených subjektů k dokumentaci byla přehledně a úplně vypořádána v posudku v souladu s § 8 citovaného zákona.

Vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržena k dokumentaci vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí a posudku o vlivech uvedeného záměru na životní prostředí jsou vypořádána ve stanovisku příslušného úřadu k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

#### ***Vypořádání vyjádření k posudku:***

***Stanovisko:***

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání podle § 9 odst. 9, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad 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 **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

### **MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

***Doporučená varianta:***

Varianta řešení záměru popsána v dokumentaci vlivů záměru nazvané „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ z listopadu 2009 na životní prostředí podle zákona č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů. Což představuje invariantní řešení nové mimoúrovňové křižovatky Beranka na cca 3,0 km dálnice D11 a řešení komunikační spojky Beranka podél dálnice D11 (přivaděč k MÚK Beranka z ulice Ve Žlábku) v obou navrhovaných variantách vedení komunikační spojky (1-jižní, 2-severní).

Při přípravě, výstavbě a provozu záměru budou respektovány příslušné níže uvedené podmínky, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

***Podmínky souhlasného stanoviska:***

**I. Podmínky pro fázi přípravy**

1. Před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur, který bude mimo jiné obsahovat i bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy, plán jejího přemístění a dalšího využití. Tento záborový elaborát projednat s příslušným orgánem ochrany ZPF a získat jeho souhlas.
2. V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní vypracovat před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí podrobný záborový elaborát pro odnětí PUPFL, projednat ho s příslušným orgánem ochrany PUPFL a získat jeho souhlas.



3. V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní realizovat podrobný inženýrskogeologický průzkum, a to především v souvislosti s existencí bývalé částečně rekultivované skládky Beranka v blízkosti čerpací stanice PHM Benzina.
4. V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 1-jižní navrhnout v místech přechodu této komunikační spojky přes vodoteč (Svépravický potok) takové technické řešení, které umožní zachovat funkčnost vodoteče.
5. V rámci další projektové přípravy zpracovat a projednat s příslušnými orgány ochrany vod, orgány ochrany přírody, správci jednotlivých dotčených vodních toků upřesněnou koncepci odvodnění nově budovaných komunikací. Tato koncepce bude obsahovat návrh řešení odvodnění nově budovaných komunikací i v případě přívalových srážek se zohledněním stávajících zpevněných ploch dálnice D11, možnost použití vsakovacích prvků v oblasti, zařazení retardačních prvků, jako např. dešťových usazovacích nádrží do systému dešťové kanalizace apod.
6. V rámci další projektové přípravy vypracovat plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku závadných látek při výstavbě, s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby.
7. Navrhnout způsob účelového monitoringu ovlivnění Svépravického potoka vlivem realizace a provozu záměru.
8. V případě volby umístění komunikační spojky ve variantě 2-severní navrhnout a vybudovat protihlukovou clonu, která bude umístěna ve směru do ulice Ve Žlábku. Navrhovaná délka je 55 m, výška 3 až 4 m, materiál oboustranně pohlťivý.
9. V rámci další projektové přípravy zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti.
10. V rámci další projektové přípravy zpracovat inventarizaci kácených dřevin, včetně vyčíslení ekologické újmy a řešit ozelenění komunikace či případná další opatření. V rámci plánovaných vegetačních úprav preferovat autochtonní druhy dřevin.
11. S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v návaznosti na realizovaný záměr. Minimalizovat zásah do porostů dřevin a kácení omezit na skutečně odůvodněné. Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).
12. S dostatečným časovým předstihem požádat o povolení výjimky ze zákazů pro zvláště chráněné druhy živočichů.
13. S dostatečným časovým předstihem požádat příslušný orgán ochrany přírody o vydání souhlasu z hlediska zásahu do ÚSES a významného krajinného prvku ve vazbě na zvolenou variantu umístění komunikační spojky.
14. V rámci další projektové přípravy dořešit problematiku materiálových zdrojů.
15. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby brát jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů v době výstavby a na celkovou délku trvání výstavby.
16. V plánu organizace výstavby navrhnout vymezení dopravních tras pro dopravu stavebních materiálů a pohyb těžké techniky.

17. Při navrhování osvětlení podél komunikace, silničních odpočívek apod. dbát na to, aby byl světelný zdroj odstíněn od okolního terénu a byly použity vhodné typy osvětlení (nevhodné jsou rtuťové výbojky). Lampy by měly svítit hlavně ve směru dolů (na vozovku) nikoli bokem.

## **II. Podmínky pro fázi výstavby**

1. Zajistit pečlivé sejmutí ornice, ornici deponovat odděleně od ostatní skrývky a jiných materiálů. Po uložení ornice na deponiích dodržovat veškeré zásady proti jejímu znehodnocení (zaplevelení, vyplavení humózních látek, eroze).
2. Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.
3. Pohonné hmoty a maziva skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Místo maziv a paliv ropného původu přednostně používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.
4. Zajistit dokonalý technický stav všech stavebních mechanismů a dopravních prostředků. Provádět denní kontrolu technického stavu veškeré mechanizace. Technické závady neprodleně odstraňovat. Odstavnou plochu pro mechanizaci používanou na stavbě zajistit z hlediska ochrany vody a půdy. Pokud dojde k úkapům ropných látek (nafta, oleje), tyto okamžitě likvidovat vhodným sorbentem.
5. V blízkosti Svěpravického potoka nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani se zde nesmí parkovat. Tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby.
6. Odpadní vody ze zpevněných ploch stavenišť (včetně odpadních vod z výplachu domíchávačů a výroby betonu) při vypouštění odvádět přes lapoly.
7. Dodavatel stavby zajistí řádnou očistou automobilů opouštějících stavenišť a účinnou techniku pro čištění vozovek, v případě nepříznivých klimatických podmínek provádět skrápění příslušných používaných komunikací a příslušných stavebních ploch, tuto problematiku řešit v rámci plánu organizace výstavby.
8. V průběhu výstavby minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti, tuto problematiku řešit v rámci plánu organizace výstavby.
9. Při přepravě sypkého materiálu zajistit náklad tak, aby nedocházelo ke zvýšené prašnosti na přepravních trasách (zvláště v letním období).
10. Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.
11. Zajistit organizačně celý proces výstavby tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody hlukem, tuto problematiku řešit v plánu organizace výstavby především následujícími opatřeními:

§ Doporučená maximální intenzita nákladní dopravy pro všechny fáze a etapy výstavby je 70 NA/den, tedy 140 pohybů NA/den (7 – 21 hod), a to pro obě

posuzované varianty. Tzn. intenzita dopravy 10 NA/hod obousměrně, tj. 5 NA/hod jednosměrně při uvažování denní doby 7 – 21 hod.

- § Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 18 hodin.
  - § V noční době se stavební práce nedoporučují. V případě, že stavební práce budou probíhat musí být dodržen hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 45 dB.
  - § Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště v blízkosti obytné zástavby po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
  - § Veškerá staveništní doprava bude probíhat v navrhované trase záměru.
  - § Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba volit v souladu akustickou studií. Dodavatel stavby by měl respektovat při nasazování stavebních strojů požadavky na emise strojů uváděné v akustické studii, ale především v akustické studii vypracované pro dokumentaci k územnímu řízení resp. stavebnímu povolení.
  - § Obyvatelé z nejbližší situovaných domů by měli být seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Jsou-li občané zasaženi hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se riziko vznikajícího stresu a nepohody. Vhodné by bylo stanovení kontaktní osoby, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
  - § Během výstavby v blízkosti chráněných staveb je vhodné dodržovat dohodnuté přestávky v délce minimálně 30 min po 4 hodinách práce při hlučných operacích, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních obytných prostor.
12. Chránit stávající vegetační prvky při stavební činnosti. Stromy musí být před započítím stavby chráněny podle normy ČSN – DIN 839061, Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (např. oplocením, bedněním kmene apod.).
  13. Skrývku svrchní vrstvy půdy provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).
  14. Při vegetačních úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám.
  15. Zamezit další postupné ruderalizaci zájmového území náhradní výsadbou dřevin přirozené druhové skladby. Již v průběhu vegetačních úprav a především pak po jejich ukončení sledovat a zabráňovat případnému šíření neofytních a expanzivních druhů rostlin (např. přítomná křídlatka).
  16. Tělesa nových komunikací co nejrychleji ozelenit, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.

17. V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
18. Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům archeologické organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby. Umožnit případnou záchranu archeologických památek především formou předstihových záchranných archeologických výzkumů.
19. V případě zjištění nových nebo neočekávaných skutečností, např. odkrytí mimořádných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně oprávněnou organizaci a konzultovat s ní další postupy.
20. S odpady vznikajícími ve fázi výstavby záměru nakládat dle zákona č. 185/2001 Sb. A jeho prováděcích předpisů v platném znění. Dodržovat všechny povinnosti původců odpadů ustanovené v § 16 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění. To znamená usilovat o předcházení vzniku odpadů, zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním, vyprodukované odpady shromažďovat a zařazovat podle jednotlivých druhů a kategorií, zabezpečit odpady před znehodnocením, odcizením nebo únikem, vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi atd.

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

1. Klást zvýšený důraz na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelně využívat posypové materiály.
2. 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, v platném znění a souvisejících prováděcích předpisů.
3. Při plném provozu záměru akreditovaným měřením ve výpočtových bodech (uvedených v dokumentaci) ověřit skutečnou hlukovou situaci a tím i splnění platných hygienických limitů v nejbližším chráněném prostoru.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 a ustanovením § 4 odst. 1 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ**

ředitelka odboru

posuzování vlivů na životní prostředí

### **Obdrží:**

*oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku*

## **PŘÍLOHY**

### **Příloha č. 1**

- Vyjádření k dokumentaci obdržena ve smyslu § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., (tyto vyjádření jsou k tomuto posudku přiložena mimo rámec náležitostí posudku uvedených v příloze č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
Martin Langmajer  
Radní hlavního města Prahy



MIZPP00IH62E

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

Došlo dne/  
čas přijetí: 25 -02- 2010 Počet listů:  
Přílohy: 1  
1

Číslo jednací: ...../ENV/.....

V Praze dne 22. února 2010  
Č.j. MHMP186681/2010  
Vaše č.j. 97724/ENV/09

Vážená paní ředitelko,

v příloze Vám zasíláme vyjádření územního samosprávného celku ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, pro dokumentaci záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ a současně přikládáme vyjádření hlavního města Prahy k uvedené dokumentaci.

Hlavní město Praha má k předložené dokumentaci připomínky hlediska urbanistické koncepce, dopravy, městské zeleně, ochrany ovzduší a ochrany přírody a krajiny.

Návrh MÚK Beranka v předložené podobě není obsažen v platném ÚPn hl. m. Prahy, platný ÚPn stejně tak neobsahuje ani nové komunikační propojení MÚK Beranka s ul. Ve Žlíbku dle varianty 1 (jižně od dálnice D11). Vzhledem k tomu, že na nové komunikační řešení dané oblasti se projednává změna ÚPn č. 1405/06, bude možné soulad předloženého záměru s ÚPn hl. m. Prahy posoudit až na základě výsledků projednání a schválení změny ÚPn.

Platný ÚPn hl. m. Prahy i v současné době projednávaný koncept nového ÚPn hl. m. Prahy obsahuje komunikační propojení MÚK Beranka - Ve Žlíbku v poloze severně od dálnice D11 s předpokladem, že bude určeno rovněž pro dopravní obsluhu kontaktního rozvojového zastavitelného území.

Veškeré připomínky a doporučení jsou rozvedeny ve vyjádření hlavního města Prahy.

Žádáme, aby naše připomínky byly vypořádány v posudku předložené dokumentace.

S pozdravem

Ministerstvo životního prostředí ČR  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
č.j.97724/ENV/09  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10 - Vršovice

**Dokumentace záměru podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., zákona č. 163/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona 216/2007 Sb., „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“**

Předložený záměr je zařazen dle zákona číslo 100/2001 Sb., do kategorie I, přílohy č. 1 zákona, bodu 9.3 – Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic. Záměr byl zařazen do kategorie I, záměry vždy podléhající posouzení. Dokumentace je zpracována podle přílohy č. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba nové mimoúrovňové křižovatky na dálnici D 11 v lokalitě Beranka spolu s novým komunikačním propojením této křižovatky a ul. Ve Žlíbku, které je navrženo ve variantách severně nebo jižně od dálnice D11. Součástí stavby budou nové kolektorové pasy u stávajících ČSPH na D11.

Záměr bude zahrnovat výstavbu nové deltovité mimoúrovňové křižovatky v místech dnešního nadjezdu nad dálnicí D11 (ulice Bořetická spojující Horní Počernice a Klánovice asfaltovou cestou – cyklistickou trasou), dále si stavba vyžádá výstavbu dvou okružních křižovatek na větvích deltovité MÚK a jedné světelně řízené úrovňové styčné křižovatky. Bude rovněž nutné vybudovat dvě nové kolektorové komunikace podél stávající trasy dálnice D11. Stavba rovněž zahrnuje výstavbu nové dvoupruhové silniční komunikace kategorie S 7,5/50, délky 1420 m, která povede jižně podél stávající D11 (přiváděcí komunikační spojka mezi ulicí Ve Žlíbku a MÚK Beranka).

**Vyjádření hlavního města Prahy k dokumentaci záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.,**

**„MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“**

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů je navrhovaná podoba MÚK Beranka odlišná od její podoby v současně platném ÚPn. Stavba MÚK Beranka je ale součástí změny ÚPn č. 1405/06, která ale zatím nebyla schválena. S navrhovanou podobou MÚK je tedy z hlediska souladu s planým územním plánem hl. m. Prahy souhlasit nejdříve po schválení výše uvedené změny.

Upozorňujeme, že v souladu s platným ÚPn je pouze varianta severní. Varianta jižní zasahuje do funkčních ploch VOP, ZMK, OP a SV, dále i do ÚSES a do celoměstského systému zeleně. V současné době nelze z hlediska souladu s ÚPn s jižní variantou souhlasit.

Z akustického hlediska nemáme připomínky. Z akustického hlediska je výhodnější jižní varianta.

Z hlediska ochrany ovzduší obsahuje předložená dokumentace rozptylovou studii o vlivu záměru výstavby MÚK a komunikační spojky, vypracovanou metodikou SYMOS, která stanovuje pouze příspěvky emisí z předpokládané dopravní zátěže k celkové imisní situaci. Ve studii, zejména v grafické dokumentaci, není tato skutečnost vyznačena.

Pro vyhodnocení stávající kvality ovzduší byly použity výsledky monitorování AIM a výsledky z modelování ATEM pro rok 2008 a pro rok 2010. Vzhledem k tomu, že modelování pro rok 2010 (vypracované v r. 2002) vycházelo z údajů o předpokládané dopravní zátěži v roce 2002, a dalších, v současnosti nerelevantních předpokladů, nelze tyto výsledky modelování pokládat za směrodatné. V dokumentaci by měly být uvedeny výsledky modelování ATEM 2008.

Dokumentace rozptylové studie uvádí své vlastní číslování pro varianty, pro porovnání navrhovaných variant výstavby je nutno pokládat variantu 1 z dokumentace EIA za variantu 3 v rozptylové studii a variantu 2 z dokumentace EIA za variantu 4 rozptylové studie. Toto nové označování variant může vést k nedorozumění.

Porovnání výsledků modelování příspěvků emisí z obou variant je uvedeno v tabulce, přičemž není zřejmé, o který výpočtový bod se jedná.

Porovnání obou variant by bylo vhodné uvést ve formě rozdílových map, aby bylo možné tyto dvě varianty porovnat prostorově a ve vztahu k sousedním obytným zónám.

Z hlediska kvality ovzduší je nutno požadovat, aby byly v dokumentaci vyznačeny zóny, ve kterých bude vlivem provozu komunikace a MÚK docházet k překračování limitů pro kvalitu ovzduší. Program SYMOS není zaměřen na výpočet celkové imisní situace, proto je výhodnější použití modelu ATEM, který umožní stanovit rozptyl emisí z provozu na navrhovaných komunikacích komplexně s přenosem znečištění ze sousedních oblastí. Tento program umožní vyhodnotit jejich vliv na sousední obytné zóny.

**Z hlediska městské zeleně a z hlediska ochrany přírody a krajiny** jsou v předložené dokumentaci správně popisovány všechny relevantní limity či jiné hodnoty přírody a krajiny. Samotná MÚK se žádných nedotýká, zato komunikační spojka ve var. 1 dvakrát kříží lokální biokoridor územního systému ekologické stability (ÚSES). V obou případech jde o křížení s převážně nefunkčními částmi ÚSES, která jsou sice za určitých předpokladů (zajištění dostatečného prostoru pro průchod Svěpravického potoka s na něj vázaným biokoridorem) metodicky přípustná, avšak vždy půjde o bariéru v krajině. Navíc jde o zásah do vcelku vyvážené krajiny, kde se orná půda střídá s pastvinami a přírodě blízkými prvky.

Var. 2 je jednoznačně vhodnější – v podstatě se vyhýbá přírodě blízkým prvkům (vede po orné půdě), zcela se vyhýbá Svěpravickému potoku a kříží pouze jeden zatím zcela nefunkční lokální biokoridor ÚSES. Důležitým je také její soulad s platným ÚPn hl. m. Prahy. Problém, spočívající v obavě z hlukové zátěže uvažované výstavby, považujeme za řešitelný. V dokumentaci se zcela pomíjí fakt, že potenciálně dotčená zástavba severně od D 11 je v platném ÚPn zatím až ve výhledu (tedy nikoli v závazné části), a bude se tak moci svou strukturou a funkční náplní nové komunikaci přizpůsobit.

Výsledky biologických průzkumů byly oproti oznámení doplněny vcelku vyhovujícím způsobem. Předpokládáme, že nepatřičný latinský název, uvedený u drozda zpěvného (viz str. 19 přílohy Přírodovědný průzkum), je náhodným omylem. Pokud by totiž opravdu platil uvedený latinský název a v území byl zjištěn výskyt drozda cvrčaly (*Turdus iliacus synonymum Turdus musicus*), šlo by o výskyt zvláště chráněného druhu živočicha v kategorii silně ohrožený (ve smyslu vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb.), který nebyl v dokumentaci vyhodnocen.

Krajinný ráz nebude sice stavbou zásadně narušen – MÚK je v místě stávajícího přemostění D 11 (v sousedství ČSPH) a navazující komunikace povede převážně po terénu. Z výše uvedených důvodů však je var. 2 ke krajině výrazně šetrnější, protože má procházet prostorem mezi dálnicí a stávající zástavbou, navíc určeným k další urbanizaci.

V předložené dokumentaci chybí dendrologický průzkum.

**Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu** leží lokalita mimo současně zastavěné území v katastrálním území Horní Počernice. Plánovaný záměr se nachází převážně na pozemcích evidovaných v katastru nemovitostí jako orná půda, pozemky jsou proto součástí ZPF. Záměr se dotkne pozemků BPEJ 2.03.00, 2.30.01, 2.37.16, 2.60.00, 2.31.11 a 2.30.04 – I., IV. a V. třída ochrany. Celkový trvalý zábor ZPF v důsledku realizace stavby bude představovat cca 1,8 ha orné půdy pro MÚK, propojovací komunikace ve variantě 1 cca 0,78 ha orné půdy, ve variantě 2 cca 0,83 ha orné půdy. Ve variantě 1 dojde též k záboru vodní plochy a lesního pozemku. Vyhodnocení trvalého záboru ZPF stavbou bude součástí žádosti o vynětí ze ZPF podané v souladu § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

Navržená stavba „MÚK Beranka na D11“ je součástí změny ÚPn hl. m. Prahy č. Z1405 (vlny 06), která byla městskou částí Praha 20 iniciována a zpracována jako důležitá koncepční dopravní stavba. Přiváděcí komunikace k MÚK Beranka spojující městské části Běchovice a Horní Počernice není součástí navržené změny, byla ovšem navržena městskou částí Praha 20 jako jedna z dopravních priorit řešících dopravní problematiku daného území a je



v současné době projednávána orgány hl. m. Prahy jako podnět k novému územnímu plánu hl. m. Prahy. V současné době záměr ve variantě 1 není v souladu s platným zněním ÚPn, varianta 2 je v souladu. Z hlediska ochrany ZPF jsou obě varianty téměř rovnocenné.

**Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady** nemáme k posuzované dokumentaci připomínky.

**Z dopravního hlediska** k předložené dokumentaci uvádíme:

Návrh MÚK Beranka v předložené podobě není obsažen v platném ÚPn hl. m. Prahy, platný ÚPn stejně tak neobsahuje ani nové komunikační propojení MÚK Beranka s ul. Ve Žlíbku dle varianty 1 (jižně od dálnice D11). Vzhledem k tomu, že na nové komunikační řešení dané oblasti se projednává změna ÚPn, bude možné soulad předloženého záměru s ÚPn hl. m. Prahy posoudit až na základě výsledků projednání a schválení změny ÚPn.

Platný ÚPn hl. m. Prahy i v současné době projednáváný koncept nového ÚPn hl. m. Prahy obsahuje komunikační propojení MÚK Beranka - Ve Žlíbku v poloze severně od dálnice D11 s předpokladem, že bude určeno rovněž pro dopravní obsluhu kontaktního rozvojového zastavitelného území.

Komunikační propojení MÚK Beranka - Ve Žlíbku v poloze jižně od dálnice D11 (varianta 1) je vůči řešení tohoto propojení dle varianty 2 (severně od dálnice D11) dle doložených podkladů o 160 m delší, nárokuje přemostění přes Hostavický potok. Účinnost variant 1 a 2 komunikačního propojení MÚK Beranka - Ve Žlíbku na velikost automobilového zatížení v ulici Náchodské se vzájemně liší v řádů stovek vozidel den, což není významné a je otázkou, zda se nejedná o nepřesnost modelového výpočtu.

Konstatujeme, že v případě varianty 1 komunikačního propojení MÚK Beranka - Ve Žlíbku (jižně od dálnice D11) nelze vyloučit riziko tlaku na další rozšiřování zástavby v území jižně od D11 (odůvodněné realizaci předmětné komunikace v tomto území).

K technickému řešení návrhu se nemůžeme na základě omezeného rozsahu a podrobnosti grafických příloh komplexně vyjádřit.

Upozorňujeme, že návrhový horizont platného ÚPn neobsahuje západní úsek Vysočanské radiály (úsek mezi ul. Kbelskou a Balabenkou), který je zařazen do výhledu a je pouze na úrovni územní rezervy.

**Z hlediska zásobování vodou, teplem, zemním plynem a elektrickou energií** bez připomínek.

**Z hlediska odkanalizování a vodních toků** nemáme připomínky.

**Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí** nemáme k posuzované dokumentaci připomínky.

052



18902/10



**Rada městské části Praha 20**  
**Výpis usnesení rady městské části**

Číslo jednání: 80-2010  
Datum konání: 11.02.2010

*výpis*

**Usnesení č. 80/7.18/10**  
**RMČ Praha 20**

M	Městský úřad hlavního města PRAHY
H	Podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	- 9 -03- 2010
Identifikační číslo spisové jednotky	Podčet listů
	Počet příloh

**bere na vědomí** zveřejnění dokumentace stavby "MÚK Beranka a komunikační spojka", který podléhá zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

**souhlasí** s realizací stavby "MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka", který podléhá zjišťovacímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) za předpokladu svedení dešťových vod z této mimoúrovňové křižovatky s patřičným předčištěním do biokoridoru jižně od Hradecké dálnice

**u k l á d á** OŽPD sdělit stanovisko Rady MČ žadateli OOP MHMP  
Termín: ihned

  
Bc. Liška  
starosta



  
T. Kádner  
zástupce starosty



MIZPP00IJLOP



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA - KLÁNOVICE, U BESEDY 300, 190 14, PRAHA - KLÁNOVICE

STAROSTA MĚSTSKÉ ČÁSTI

Ministerstvo životního prostředí

Ing. Jaroslava Honová

Odbor posuzování vlivů na ŽP

Vršovická 65

100 00 Praha 10-Vršovice

3-02-2010

4/10  
1  
1

Vaše č.j.:

Naše č.j.:

Vyřizuje:

Praha - Klánovice, dne:

MCPKL 00289/2010

Ing. Losert

2.2.2010

**Věc: sdělení k vašemu oznámení č.j.:98724/ENV/09 Ing. Slezák, ve věci „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka**

Vážení,

víme, že vlastní stavba se křižovatky se nedotýká k.ú. Klánovice, její pokračování směrem na ul. Slavětínská a Revoluční (obec Šestajovice) „Klánovická spojka“ se dotýká jak dosud neprojednané studie Klánovice-sever, tak i projednávaného „Konceptu územního plánu hl. m. Prahy.

Dovoluji si Vás proto upozornit, že zejména k realizaci Klánovické spojky schválilo Zastupitelstvo MČ Praha-Klánovice dvě zásadní připomínky týkající se její problematiky.

Úplné znění připomínek, tak jak byla předložena na MHMP OÚP, je otištěno na rubu sdělení a dalším listu.

Stanovisko bylo projednáno na komisi výstavby a územního rozvoje MČ Praha-Klánovice závěrem ledna 2010.



Městská část Praha - Klánovice  
U Besedy 300  
190 14 Praha 9 - Klánovice  
IČ 00240281

Ing. Jaroslav Losert  
starosta

Městská část Praha-Klánovice

Rozdělovník: adresát  
CO: spis,  
starosta.

Materiál obsahuje: kopii zásadní připomínky ke Konceptu ú. p. hl. m. Prahy, ve věci zabránění tranzitní dopravy, přetištěnou na rubu  
kopii zásadní připomínky ke Konceptu ú. p. hl. m. Prahy, ve věci dořešení přednádražního prostoru, samostatná, A4

**Městská část Praha-Klánovice**  
**Přípomínka ke konceptu územního plánu hl. m. Prahy**

*Podle ustanovení § 48, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění*

**I. Identifikační údaje:**

Městská část Praha-Klánovice  
U Besedy 300, 190 14 Praha 9

**II. Upřesnění obsahu připomínky:**

Textová část:

**Tuto připomínku považuje MČ Praha-Klánovice za zásadní.**

a) Je třeba zabránit růstu tranzitní dopravy přes území Klánovic, zejména v ulici Slavětinské. Proto požadujeme stanovit pořadí změn v území (etapizaci) tak, že bude určeno pořadí výstavby komunikací takto:

1. uvést do provozu přeložku I/12 (budoucí R12) v úseku Běchovice - Újezd nad Lesy - Úvaly,
2. uvést do provozu přeložku II/101 v úseku Jirny Úvaly,
3. uvést do provozu obchvat Horních Počernic,
4. vybudovat mimoúrovňovou křižovatku Beránka (přeložka II/611),
5. navázat Klánovickou spojkou.

Výstavbu na rozvojových plochách požadujeme podmínit realizací uvedených komunikací a v uvedeném pořadí.

b) Nesouhlasíme se zpoplatněním jízdy po vnějším pražském dálničním okruhu (který se nalézá v naší části hluboko v městě – Běchovice - Satalice), jak předpokládá nová vyhláška MD ČR, která nabude platnost již od 1. 1. 2010. Bezpochyby bude mít negativní vliv na dopravní zátěž a na kvalitu životního prostředí v celé Praze i v příměstských oblastech.

Pokud dojde k tomuto zpoplatnění, požadujeme vypracovat novou hlukovou a emisní studii a upravit vyhodnocení vlivů konceptu územního plánu hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území přinejmenším pro oblasti, kde dojde ke změně dopravní situace.

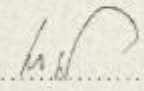
c) Souhlasíme se zařazením „Klánovické spojky“ mezi veřejně prospěšné stavby č. 77/DK a požadujeme, aby součástí této veřejně prospěšné stavby byla též navržená protihluková opatření.

**III. Údaje o uplatněné připomínce:**

Městská část: Praha-Klánovice

V Praze dne 7.12.2009



  
.....  
statutární zástupce  
Ing. Jaroslav Losert  
starosta MČ Praha-Klánovice

**Městská část Praha-Klánovice**  
**Přípomínka ke konceptu územního plánu hl. m. Prahy**

*Podle ustanovení § 48, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění*

**I. Identifikační údaje:**

Městská část Praha-Klánovice  
U Besedy 300, 190 14 Praha 9

**II. Upřesnění obsahu připomínky:**

Textová část:

**Tuto připomínku považuje MČ Praha-Klánovice za zásadní.**

Požadujeme dořešení přednádražního prostoru s tím, že po dokončení rychlostního koridoru v úseku Praha-Běchovice – Úvaly může železniční zastávka Praha-Klánovice sloužit jako významný přestupní bod mezi místně organizovanou MHD a vlaky ČD. V této lokalitě realizovat parkoviště P+R (k.ú. Újezd nad Lesy - již předjednáváno). Současně je nutné, ve spolupráci se SŽDC, řešit s ohledem na nárůst dopravní zátěže (nová plánovaná zastávka) výstavbu nového kapacitně vyhovujícího podchodu pro pěši a odděleného podjezdu pro cyklisty. Zde se totiž kříží páteřní cyklistická cesta „Pražské kolo“ s koridorem ČD. Tato opatření urychlí cestování přímo do centra metropole. Z hlediska místní individuální dopravy je vhodné rezervovat parkovací plochu u budovy železniční zastávky Praha-Klánovice ve směru Praha. Parcelní číslo: 1174. Je předjednáno se SŽDC prostup projektovanou protihlukovou stěnou. Příloha dopis č.j. 3018/2008 z 18. 11. 2008.

**III. Údaje o uplatněné připomínce:**

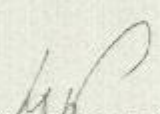
Městská část: Praha-Klánovice  
Katastrální území: Klánovice, (Újezd nad Lesy – parkoviště P+R)  
Číslo pozemků: 1174 k.ú. Klánovice

**IV. Příloha:**

Kopie dopisu č.j. 3018/2008 z 18.11.2008 1A4 na rubu tohoto listu

V Praze dne 7.12.2009



  
.....  
statutární zástupce  
Ing. Jaroslav Losert  
starosta MČ Praha-Klánovice



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10 - Vršovice

Váš dopis zn.  
97724/ENV/09

SZn.  
S-MHMP-  
0018902/2010/1/OOP/VI

Vyřizuje/linka  
Mgr. Pacner/4322

Datum  
16.02.2010

**Věc:** Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 8 odst. 2, odst. 3 a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon), k dokumentaci připravovaného záměru

#### **MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka**

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

**1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:** Ing. Bednář

Předložené dokumentaci záměru MÚK Beranka na D11 nemáme připomínky. Vliv stavby na zábor zemědělské půdy je v dokumentaci dostatečně vyhodnocen (viz. str. 17 - 21).

**2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:** Ing. Hruška

Předložená dokumentace připravovaného záměru řeší výstavbu nové mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Beranka na 3. km dálnice D11 a výstavbu přiváděcí komunikační spojky na východním okraji hl.m. Prahy v k.ú. Horní Počernice. Tato přiváděcí komunikační spojka je uvažována ve dvou variantách: varianta 1 – trasa jižně od D11, varianta 2 – trasa severně od D11. Z hlediska námi chráněných zájmů preferujeme variantu č. 2, u které nedochází k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa.

**3. Z hlediska nakládání s odpady:** Mgr. Wagner

Bez připomínek.

**4. Z hlediska ochrany ovzduší:** Ing. E. Barnok, Ing. Janota

Předmětem předložené dokumentace je nová mimoúrovňová křižovatka (MÚK) na 3. kilometru dálnice D11 a přiváděcí komunikační spojka (od ul. Ve Žlábku k MÚK) v k. ú. Horní Počernice. Trasa komunikační spojky je uvažována ve dvou variantách: varianta č. 1 v délce 1420 m je vedena jižně od dálnice D11 a varianta č. 2 v délce 1260 m je vedena severně od D11. Stavba bude součástí akce zkapacitnění „Východní spojky“ zprovozněného úseku Silničního okruhu kolem Prahy – stavby 510. Posouzení je provedeno na cílový stav roku 2015, kdy se předpokládá dokončení Pražského i Městského okruhu, Radlické,

Vysočanské a Břevnovské radiály, realizace dálnice D3 mezi Pražským okruhem a hranicí Středočeského kraje.

Součástí posuzované dokumentace je rozptylová studie, ve které je na základě modelových propočtů porovnán stav v roce 2008 a 2015, vzniklý po realizaci záměru v uvedených variantách. Ze studie vyplývá, že realizace záměru (v obou variantách) nebude pro zájmové území znamenat výrazné zhoršení kvality ovzduší. Největší imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci  $\text{NO}_2$  a prašného aerosolu frakce  $\text{PM}_{10}$  generované provozem stavby ve výhledu roku 2015 lze očekávat u  $\text{NO}_2$  ve výši do  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a u  $\text{PM}_{10}$  ve výši kolem  $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . V roce 2015 by příspěvky k maximální hodinové koncentraci  $\text{NO}_2$  měly dosahovat  $76 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a příspěvky k denní koncentraci  $\text{PM}_{10}$   $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Pro hodnocení pozadového zatížení daného území v předložené rozptylové studii byly použity výsledky modelování ATEM, a to pro roky 2008 a 2010. Zatímco výsledky ATEM 2008 pocházejí z pravidelného aktualizovaného modelu, pořizovaného v intervalu 2 let, a pro uvedený rok představují nevěrohodnější existující podklad, který velmi dobře reflektuje reálný stav, výsledky k roku 2010 jsou velmi vzdálené od reality. Jedná se totiž o modelové výstupy z projektu „Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy“, který byl pořizován v rozmezí let 2000 - 2002 a který je z hlediska následného vývoje kvality ovzduší na území města již dávno překonán. Na základě těchto zastaralých výsledků nelze v současnosti vyvozovat žádné závěry a zcela jistě ne pro situaci v roce 2015. Orgán ochrany ovzduší shledal tyto podklady jako nepoužitelné a nijak s nimi dále nepracoval.

Hodnoty průměrných ročních koncentrací  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  podle modelu ATEM pro rok 2008 dosáhly u  $\text{NO}_2$  úrovně cca  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , u  $\text{PM}_{10}$  cca  $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . V předložené rozptylové studii uváděné výrazné snížení imisního zatížení v roce 2010 v zájmové oblasti u průměrných ročních koncentrací  $\text{NO}_2$  a  $\text{PM}_{10}$  na  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp.  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$  je nereálné a k tomuto roku lze očekávat, že reálně se nebudou hodnoty příliš odlišovat od hodnot vypočítaných pro rok 2008.

Podle příspěvkových výpočtů rozptylové studie je patrné, že rozdíly v obou variantách stavby jsou nevýznamné, přičemž o něco nižší příspěvky jsou jak z hlediska ročních, tak i krátkodobých koncentrací patrné u varianty s jižním vedením komunikační spojky, tj. varianty č. 1. Výsledná imisní zátěž bude zcela ovlivněna provozem na D11.

Orgán ochrany ovzduší na základě jemu známých podkladů, úvah propočtů a znalosti současné situace v zájmové oblasti a při zohlednění možných imisních příspěvků generovaných uvažovanou stavbou nepředpokládá v období realizace a zprovoznění stavby překračování imisních limitů stanovených nařízením vlády č. 597/2006 Sb.

Na základě provedeného vlastního hodnocení konstatuje, že i přes zásadní nedostatky předloženého vyhodnocení z hlediska ochrany ovzduší lze v zásadě souhlasit s realizací stavby v obou uvažovaných variantách. S ohledem na umístění obytné zástavby a nižší imisní příspěvky sledovaných znečišťujících látek preferuje realizaci varianty č. 1, tzn. varianty s vedením komunikační spojky jižně od dálnice D11.

##### **5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:** Ing. Bednář

V dokumentaci jsou dostatečně vyhodnoceny vlivy na přírodní poměry dotčeného území, krajinný ráz, zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin, územní systém ekologické stability a zvláště chráněná území.

Z hlediska námi chráněných zájmů považujeme, obě varianty propojovací komunikace za možné, nicméně variantu 2 (severně od D11) považujeme za příznivější. V této variantě nebude přímo zasažen územní systém ekologické stability ani dotčen Svěpravický potok či pozemek určený k plnění funkcí lesa.

Zvláště chráněné druhy rostlin nebyly v zájmovém území zjištěny, viz str. 123 dokumentace. V zájmovém území byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů (prskavec menší, prskavec větší, zlatohlávek skvrnitý a čmelák zemní) viz str. 123. Z dokumentace EIA není zcela zřejmé, u kterých živočichů by stavba představovala zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů. Proto je nezbytné v dalších stupních projektové přípravy před podáním žádosti specifikovat způsob, jakým by záměr mohl škodlivě zasáhnout (rušení, usmrcování apod.) do přirozeného vývoje uvedených druhů a dále upřesnit velikosti

populaci zvláště chráněných druhů v místě stavby a v jejím okolí, specifikovat následek stavby na tuto populaci (míru jejího zasažení). V žádosti o udělení výjimky z bližších ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů musí být jasně specifikováno, ve kterých lokalitách, v jakém množství a při jakém stavu populace má být zásah stavbou proveden. Tedy jaká bude konkrétní míra zásahu do biotopu.

**6. Z hlediska myslivosti:** Ing. Hruška  
Bez připomínek.

**7. Z hlediska ochrany vod:** Ing. Jaromír Kačer

K předloženému oznámení záměru máme následující připomínky:

Navržený záměr předpokládá vybudování mimoúrovňového křížení D11 v místě stávajícího nadjezdu (ul. Bořetická), kolektorových komunikací v trase D11, dvou okružních křižovatek ve větvích MÚK a dále výstavbu přiváděcí dvoupruhové silniční komunikace mezi MÚK Beranka a ulicí Ve Žlíbku. Toto napojení je předkládáno ve dvou variantách. Varianta 1 má být vedena jižně podél dálnice D11 a trasa varianty 2 předpokládá souběžné vedení s D11 severním směrem. Z hlediska ochrany vod považujeme za vhodnější severní variantu 2. Tato trasa znamená menší zábor nutný k vybudování komunikace, rozdíl oproti variantě 1 činí cca 0,2 ha. V kontextu s celkovým zábořem zahrnujícím potřeby i pro MÚK přesahujícím 4 ha se nejedná o příliš významný rozdíl. Jižní varianta znamená, že se komunikace dostává do kontaktu s vodním tokem – Svěpravický potok (parc. č. 4506/1 v k. ú. Horní Počernice). Navržené komunikační propojení počítá s přemostěním Svěpravického potoka. Varianta 2 je v souladu s platným územním plánem, varianta 1 je v současné době na základě iniciativy MČ Praha 20 projednávána orgány hl. m. Prahy jako podnět k novému územnímu plánu. V případě varianty 1 je navržená trasa vedena v blízkosti jímacích objektů podzemní vody (Xaverov).

Kapitola údaje o vstupech – voda, uvádí, že v této fázi přípravy projektu není zásobování vodou detailně řešeno. Uvedený rozsah vzhledem k povaze záměru považujeme za dostačující.

V souvislosti s uvedenými údaji o ochranných pásmech (str. 37 dokumentace), kde je uvedeno, že dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků je ochranné pásmo Svěpravického potoka v šíři 15 m, uvádíme, že taková ochranná pásma jsou vodoprávními úřady stanovována dle ust. § 30 vodního zákona pro vodní zdroje využívané nebo využitelné pro zásobování pitnou vodou. Ochranné pásmo, tak jak je uvedeno, není přímo ze zákona automaticky uvažováno pro každý vodní tok. V případě Svěpravického potoka nebylo ochranné pásmo vodoprávním úřadem stanoveno.

Pro fázi realizace není speciálně řešen způsob odvodnění, dokumentace uvádí opatření k ochraně jakosti vod zabezpečením mechanizace použité při stavbě. Odvodnění komunikace ve fázi provozu je v textu dokumentace popsáno s tím, že veškeré vstupy nejsou zcela jisté. Formulace jsou uvedeny nezřídka podmiňovacím způsobem („...systém odvodnění by měl být napojen...“, „...budou pravděpodobně napojeny...“, „...kanalizace je podle všeho napojena do místní vodoteče...“, „konkrétnější údaje o kanalizaci z 80. let 20. stol. nejsou známy, mohlo by to tedy znamenat významné navýšení povodňových průtoků...“). Text dále uvádí návrh vsakování vod v k tomu účelu vybudovaných vsakovacích příkopech. Přiváděcí komunikační spojka má být odvodněna prostřednictvím odvodňovacích příkopů do navazující dešťové usazovací nádrže. Konkrétní umístění DUN a recipienty nejsou uvedeny.

Přílohou dokumentace je posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody zpracované spol. Karel Kliner – vodní zdroje. Toto posouzení je v dokumentaci v souvisejících částech textu citováno. Posouzení uvažuje možnost, že by průtok srážkových vod na vtoku do



kanalizace mohl dosáhnout až několika stovek l/s a tím by mohlo dojít k ohrožení vlastního toku, pokud na 30 let staré kanalizaci nejsou vybudovány retardační prvky. Rekognoskací v terénu dospěl zpracovatel posouzení k závěru, že kanalizace je patrná pouze lokálně (ojedinělé vpustě, příkopy svedené do Svěpravického potoka). Posouzení se vyjadřuje též k neznalosti hydrogeologických poměrů v linii dálnice a zdůvodňuje tím nemožnost vyjádřit se k možnosti vsakovat vody v příkopech souběžných s dálnicí. Posouzení se věnuje oběma variantám s totožným výstupem – neznalost přesného geologického složení podloží neumožňuje přesný návrh řešení odvodnění. Podle studie nelze kvantifikovat množství odváděných dešťových vod, protože nejsou k dispozici informace o vedení příkopů, umístění DUN, vsakovacích nádrží, atd.

**Vliv stavby na povrchové vody (Svěpravický potok) nemůžeme z informací poskytnutých zpracovatelem dokumentace vyhodnotit.** Upozorňujeme, že Svěpravický potok je drobným vodním tokem a pro kapacitu jeho koryta v horní části povodí může být zaústění řádově stovek l/s velmi významné. Dále upozorňujeme, že cca 500 m západně od ul. Ve Žlíbku je stanoveno záplavové území Svěpravického potoka s tím, že již při  $Q_{20}$  dochází k zaplavení dálnice D11.

Pro upřesnění uvádíme, že příslušným vodoprávním úřadem pro vedení souvisejících vodoprávních řízení je úřad Městské části Praha 20, nikoli Magistrát hl.m. Prahy, jak je uvedeno v kapitole 9. „Výčet navazujících rozhodnutí...“.

Dokumentace nepopisuje konkrétní řešení odvodnění nově vzniklých komunikací a dopady na množství vod ve Svěpravickém potoce. Proto požadujeme, aby systém odvodnění obsahoval dostatečná retardační opatření k zabezpečení vodního toku před škodlivými účinky vody při zvýšených průtocích. Prosazujeme v maximální míře využití vsakovacích prvků s ohledem na schopnosti podloží dešťové vody vsakovat.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

**Ing. Jana Cibulková**  
vedoucí oddělení posuzování vlivů na ŽP

S-MHMP-0018902/2010/1/OOP/VI

# HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Rytířská 12, pošt. schr. 203, 110 01 Praha 1  
Tel.: 296 336 756 Fax: 296 336 755  
E-mail: [HS@HYGPRAHA.CZ](mailto:HS@HYGPRAHA.CZ), [WWW.HYGPRAHA.CZ](http://WWW.HYGPRAHA.CZ)

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
100 00 Praha 10 - Vršovice

č.j.: ÚPL/84/257/101625/10

Vyřizuje: Bc. Sedláková

V Praze, dne 8.2.2010

**Věc: „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ – zveřejnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí**

Dopisem ze dne 6.1.2010, č.j. 97724/ENV/09 jste požádali Hygienickou stanici hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) o vyjádření k dokumentaci hodnotící vliv záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí (dále jen dokumentace), zpracované podle § přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen zákon).

Předloženou dokumentaci záměru zpracovala firma EKOLA group, spol s.r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 v listopadu 2009 pod číslem zakázky 09.0158-04.

Dokumentace řeší posouzení vlivů mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Beranka a komunikační spojky na veřejné zdraví obyvatel v přilehlém území. Realizace této dopravní stavby je jedním z předpokladů, které v budoucnu umožní provozovat silniční okruh kolem Prahy jako rychlostní silnici a současně bude mít pozitivní vliv na rozložení dopravní zátěže v celé oblasti východního sektoru hlavního města Prahy.

Předkládaný záměr je posuzován ve dvou variantách:

- **Varianta 1 (1J)** uvažuje s vedením nové komunikační spojky MÚK Beranka – ul. Ve Žlábku jižně od stávající trasy D11. Komunikace je zde koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50 o délce 1420m. U této varianty se počítá s přemostěním koryta Svěpravického potoka ve výšce max. 2 m nad úroveň potoka.
- **Varianta 2 (2S)** počítá s vedením nové komunikační spojky severně od stávající trasy D11. Komunikace je zde koncipována jako dvoupruhová silniční komunikace kategorie S 7,5/50 o délce 1260 m. U této varianty prochází prvních cca 20 m komunikace v těsné blízkosti zástavby rodinných domů.

Z hlediska vlivu záměru na zdraví obyvatel byly jako hlavní faktory uvažovány hluk a znečištění ovzduší. Hlukovou studii zpracovala firma EKOLA group, spol s.r.o., Ing. Aleš Matoušek, Ph.D. Rozptylová studie byla zpracována firmou ECO-ENVI-CONSULT, Jičín.

Z hlediska námi chráněných zájmů jsou vzhledem k charakteru záměru (silniční stavba) významná zejména znečištění benzenem, oxidem dusičitým a suspendovanými částicemi PM<sub>10</sub>. Z rozptylové studie vyplývá, že rozhodujícím lineovým zdrojem znečišťování ovzduší je dálnice D11. Realizací a provozem záměru dojde k mírnému zhoršení rozptylových podmínek v okolním území. Všechny sledované znečišťující látky ale budou, dle modelu

č.j.: ÚPL/84/257/101625/10

Stránka 1 z 2

ATEM, v limitech stanovených nařízením vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší.

Ze srovnávací tabulky, která je uvedena v rozptylové studii vyplývá, že nižší imisní příspěvky koncentrací znečišťujících látek budou ve variantě 1. Rozdíl variant je však nevýznamný a výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D11.

Z akustické studie vyplývá, že po realizaci záměru varianty 1J dojde k navýšení hlukového zatížení u nejbližší obytné zástavby v denní i v noční době do 2 dB, což se pohybuje v hodnotách nejistoty měření. U varianty 2S dojde k nárůstu zatížení u nejbližší obytné zástavby až o 4,2 dB v denní době a o 4,6 dB v noční době. Z tohoto důvodu HS HMP tuto variantu **nedoporučuje k výstavbě**.

HS HMP upozorňuje, že funkční plochy (uvedené v územním plánu jako plochy smíšené) v okolí MÚK Beranka nebude možné v budoucnu využít k trvalému bydlení, resp. bude nutné navrhnout taková protihluková opatření, aby nebyly překročeny hygienické limity hladin hluku ve venkovním chráněném prostoru.

Z důvodu stávající obytné zástavby, v blízkosti nově vzniklé komunikace, je nutné v dalším stupni PD navrhnout taková opatření pro ochranu chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb, aby byly dodrženy hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

HS HMP také upozorňuje na dodržování hygienických limitů akustického tlaku ze stavební činnosti, které nesmějí přesahovat LAeq 65 dB v době od 7.00 – 21.00 hod, LAeq 60 dB v době od 6.00 – 7.00 a od 21.00 – 22.00 hod a LAeq 45 dB v době od 22.00 – 6.00 hod v chráněném venkovním prostoru staveb.

**HS HMP na základě předložené dokumentace na výše uvedenou stavbu připouští realizaci záměru ve variantě 1 (jižní).**

n. 2  
Ing. Jarmila Herbrychová  
vedoucí referent pro státní správu





ČESKÁ INSPEKCE  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65  
100 00 Praha 10

Oblastní inspektorát Praha  
Oddělení integrace  
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 - Bubeneč  
tel.: 233 086 105, fax: 233 086 103  
e-mail: oi@ph.cizp.cz, www.cizp.cz  
IČ: 41 69 32 05

Váš dopis zn./ ze dne:  
97724/ENV/09, 6.1.2010

Číslo jednací:  
ČÍŽP/41/IPP/0900744.002/10/PKJ

Vyřizuje / linka / os.č.  
Mgr. Ing. Kočan / 6507 / 10386

Místo a datum  
Praha, 20.1.2010

**Věc:** Předání dokumentace vlivů na životní prostředí „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“, podle zákona č. 100/2001 Sb.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČÍŽP o vyjádření k dokumentaci vlivů na životní prostředí. K ní vydáváme následující komplexní stanovisko:

**Oddělení ochrany vod:**

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., nemáme k předložené dokumentaci podstatné připomínky. ČÍŽP upozorňuje, že vypouštění dešťových vod z DUN do recipientu musí být projednáno se správcem tohoto recipientu. Navýšení množství dešťových vod odváděných dešťovou kanalizací musí být projednáno s majitelem a provozovatelem této kanalizace.

Vyřizuje: Kučerová

**Oddělení ochrany přírody:**

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, upozorňujeme, že prvky ÚSES jsou chráněny zákonem č. 114/1992 Sb., a jakékoliv ovlivnění nebo zásahy do nich musí probíhat v součinnosti s příslušnými orgány ochrany přírody.

Dále upozorňujeme, že významné krajinné prvky, v konkrétním případě toky a jejich nivy, jsou též chráněny zákonem č. 114/1992 Sb., a pro jakékoliv zásahy do nich je třeba souhlasné stanovisko vydané příslušnými orgány ochrany přírody. Dále je třeba požádat orgány ochrany přírody o příslušnou výjimku k zásahu do přirozeného prostředí a přirozeného vývoje některých zvláště chráněných druhů živočichů, což je dle § 50 zákona č. 114/1992 Sb. zakázáno

Vyřizuje: RNDr. Holubová

**Oddělení odpadového hospodářství:**

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) nemáme k předloženému záměru zásadní připomínky, pouze upozorňujeme na některé nepřesné formulace:

1. Str. 44 – Odpadní oleje, v režimu zpětného odběru, se stávají odpadem ve chvíli předání osobě oprávněné k jejich využití nebo odstranění (nikoliv „po využití“, jak je zde uvedeno).
2. Zákon č. 297/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, přinesl změny v oblasti ohlašování produkce odpadů. Ohlašovací povinnost původců odpadů (zasílat hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok při produkci větší než 100 t ostatních odpadů za kalendářní rok, nebo více než 100 kg nebezpečných odpadů).

Vyřizuje: Potůček

**Závěr:**

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí připomínky, pouze výše uvedená upozornění ze strany jednotlivých oddělení.

**Miroslav  
Mareš**

Děkujeme za podpis Miroslav Mareš  
DN: o=CZ, ou=ČIŽP OI Praha, ou=ČIŽP OI Praha, ou=523, cn=Miroslav Mareš,  
serialNumber=P171987, st=vedoucí  
oddělení  
Datum: 2016.01.20 09:04:43 +01'00'

**Ing. Miroslav Mareš**  
vedoucí oddělení integrace  
ČIŽP OI Praha



MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ

**ODBOR STÁTNÍ SPRÁVY,  
HOSPODÁŘSKÉ ÚPRAVY  
A OCHRANY LESŮ  
ČÍSLO ÚTVARU: 16210**

VÁŠ DOPIS ZN.: 97724/ENV/09  
ZE DNE: 6.1.2010

SPISOVÁ ZN.:  
NAŠE ČJ.: 506/2010-16210

VYŘIZUJE: Ing. M. Veselý  
TELEFON: 221 812 098  
FAX: 221 812 991  
E-MAIL: veselym@mze.cz

ADRESA: TĚŠNOV 17, 117 05 PRAHA 1

DATUM: 9.2.2010

**Ministerstvo životního prostředí**  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
**Vršovická 65**  
**100 10 Praha 10**

**Věc: Dokumentace vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí.**

Ministerstvo zemědělství jako dotčený správní úřad podává podle § 8 odst.3 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, vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí.

Částečně souhlasíme se závěry této dokumentace, které posuzují záměr MÚK Beranka jako realizovatelný. Z hlediska lesního hospodářství a ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa podporujeme pouze návrh komunikační spojky Beranka – ulice Ve Žlábku ve variantě 2 a to z těchto důvodů: Severní varianta na rozdíl od varianty 1 je šetrnější ke složkám životního prostředí, nekoliduje s žádnými pozemky určenými k plnění funkcí lesa, nikde nepřechází přes Svěpravický potok, nárokuje celkově menší plošný zábor půdy a vychází z platného ÚP hlavního města Prahy, kde je dlouhodobě fixovaný.

Potřeba realizace protihlukového opatření k ochraně proti překročení hygienických limitů hluku ve venkovním prostředí jediného rodinného domku bude menším zásahem do životního prostředí než likvidace 500m<sup>2</sup> lesní půdy a výstavba dvou silničních propustků na Svěpravickém potoce. Z uvedených důvodů s **jižní variantou 1 nesouhlasíme.**

**Ing. Jiří John**  
ředitel odboru státní správy,  
hospodářské úpravy a ochrany lesů

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
ředitel odboru ochrany vod



MZPJSGY92WXQ  
185/ENV/10  
(odpověď pod stejným čj.)  
Počet listů:

## Vnitřní sdělení

**Adresát:** Ing. Jaroslava Honová  
ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí

**Vaše čj.:**  
34/710/10

**Naše čj.**  
48/650/10

**Vyřizuje:**  
Josef Skalický

**Datum:**  
13.1.2010

Zveřejnění dokumentace vlivů záměru "MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka"  
na životní prostředí

Vážená paní ředitelko,

na základě posouzení předložené dokumentace vlivů záměru "MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka" na životní prostředí dospěl odbor ochrany vod k závěru, že v předloženém materiálu jsou respektovány požadavky na ochranu vod, které byly uvedeny v interním sdělení ze dne 15.1.2009 (č.j. 1064/ENV/09; 51/740/09), a se záměrem souhlasí.

S pozdravem

Ing. Václav Dvořák, Ph.D.

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
ředitel odboru ochrany ovzduší



MZPMKGYEBZJ3  
185/ENV/10  
(odpověď pod stejným č.)  
Počet listů:

## Vnitřní sdělení

**Adresát:** Ing. Jaroslava Honová  
ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí

**Vaše čj.:**  
34/710/10

**Naše čj.**  
36/820/10

**Vyřizuje:**  
Michala Křečková

**Datum:**  
27.1.2010

Zveřejnění dokumentace vlivů záměru "MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka" na životní prostředí

Vážená paní ředitelko,

k předložené dokumentaci o vlivech záměru „MÚK Beranka na D 11 a komunikační spojka“ na životní prostředí, Vám z hlediska ochrany ovzduší sdělujeme následující.

Připravovaná výstavba MÚK Beranka a komunikační spojky navazuje na záměr zkapacitnění stávajícího SOKP, stavby 510 „Satalice - Běchovice“. Záměr by měl mj. přispět k odlehčení dopravní zátěže především ve východní oblasti hl. m. Prahy. V předkládané dokumentaci jsou posouzeny dvě aktivní varianty úpravy křižovatky (V1 - trasa komunikační spojky jižně od D11, V2 - trasa komunikační spojky severně od D11) a pro porovnání je uvedena nulová varianta reprezentující současný stav. Termín výstavby je plánován na 2 roky (2011 až 2013).

K emisi polutantů do ovzduší bude docházet jak v průběhu výstavby, tak následně ve fázi provozu. Ve fázi výstavby lze předpokládat krátkodobý nárůst imisní zátěže v důsledku stavebních prací a s tím souvisejícím emisím ze staveništní dopravy, očekávat lze hlavně zvýšení koncentrací částic PM 10 vlivem opětovné resuspenze již usazených částic.

V období výstavby budou příspěvky k ročním koncentracím PM 10 dosahovat řádově setin ug.m-3, k nejvyšším denním koncentracím pak řádově desetín ug.m-3. Přestože s realizací posuzované stavby nejsou spojeny žádné rozsáhlejší zemní práce, je po dobu výstavby doporučeno dodržovat organizačně-technická opatření pro minimalizaci prašnosti uvedená v kap. D.IV. z důvodu zařazení území dotčeného stavebního úřadu MČ Praha 20 mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. V roce



2007 byl na 72 % území překročen imisní limit denních koncentrací PM 10, dle předběžných dat za r. 2008 však již k překročení nedošlo.

Provoz na stávajících komunikacích je již zahrnut do imisního pozadí lokality, proto jsou imisní příspěvky vzniklé provozem po vybudování MÚK nízké. Příspěvky k roční koncentraci PM10 se pohybují v řádu tisícín  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , k denním max. koncentracím v řádu desetin  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , přičemž se jedná o příspěvky v nejbližším okolí křižovatky. U nejbližší obytné zástavby jsou tyto příspěvky ještě menší.

K dokumentaci máme pouze formální připomínku - v tabulkách 21 až 24 jsou nesprávně uvedeny jednotky u koncentrací NO<sub>2</sub> a PM10 (správně je  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , nikoliv  $\text{mg}\cdot\text{m}^{-3}$ ).

Z výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že realizace záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ výrazně nepřispěje ke stávajícímu znečištění ovzduší. Výsledná imisní zátěž je zcela pod vlivem provozu na D 11 a z hlediska kvality ovzduší je rozdíl navržených variant nevýznamný.

K dokumentaci nemáme další připomínky a na základě výše uvedených informací považujeme záměr za akceptovatelný.

S pozdravem

Ing. Jan Kužel



## Vnitřní sdělení

**Adresát:** Ing. Jaroslava Honová  
ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí

**Naše čj.**  
676/720/10

**Vyřizuje:**  
Marcela Týlová

**Datum:**  
3.2.2010

Vyjádření k dokumentaci o vlivech záměru "MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka" na životní prostředí, ve smyslu zákona č. 100/2001Sb.

Na základě Vašeho vnitřního sdělení pod č.j.:185/ENV/10, ze dne 6.1. 2010, kterým jste nás požádali o vyjádření k dokumentaci o vlivech záměru "MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka" na životní prostředí, ve smyslu zákona č. 100/2001Sb., Vám z hlediska působnosti odboru odpadů sděluji, že k předloženému dokumentu nemám zásadní připomínky.

Doporučuji pouze na str. 48, kapitola B.III - opravit neplatný Metodický pokyn odboru odpadů k nakládání se stavebními a demoličními odpady ... z roku 2003 na platný dokument - Metodický návod odboru odpadu pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi z ledna 2008. Tento dokument je volně k dispozici: [http://www.mzp.cz/cz/navod\\_odboru\\_odpadu](http://www.mzp.cz/cz/navod_odboru_odpadu).

RNDr. Zdeňka Bubeníková, Ph.D.

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
**ředitelka odboru zvláště chráněných částí**  
**přírody**



MZPPDGZWBG6H  
185/ENV/10  
(odpověď pod stejným č.)  
Počet listů:

## Vnitřní sdělení

**Adresát:** Ing. Jaroslava Honová  
ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí

**Vaše čj.:**  
34/710/10

**Naše čj.**  
44/620/10

**Vyřizuje:**  
Pavel Dorňák

**Datum:**  
2.3.2010

### MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka - posuzování vlivů na životní prostředí

Odbor zvláště chráněných částí přírody byl požádán o vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „MÚK Beranka na D11 a komunikační spojka“ zpracované podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace vlivů obsahuje přílohu č. 4 „Přírodovědný průzkum“, ve které je na základě provedeného botanického a zoologického průzkumu vyhodnocen vliv na flóru a faunu v zájmovém území. Při průzkumech nebyl potvrzen výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb., byl zjištěn výskyt několika zvláště chráněných druhů živočichů, přičemž vliv záměru na tyto druhy byl v dokumentaci následně vyhodnocen (str. 123). S ohledem na závěry zpracovatelů dokumentace, na informace uvedené v našem předcházejícím stanovisku v rámci zjišťovacího řízení (stanovisko č.j.: 1064/ENV/09-104/620/09 ze dne 23.1.2009) a vzhledem ke stávajícímu charakteru území (převážně intenzivně využívané polní kultury) neuplatňujeme k předložené dokumentaci vlivů z hlediska kompetencí odboru zvláště chráněných částí přírody žádné zásadní připomínky.

RNDr. Alena Vopálková



MIZPP001IA29

VO  
PROSTŘEDÍ 410  
16-02-2010 2Klánovice 2020 o. s.  
Černilovská 835  
190 14 Praha 9

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
100 00 Praha 10

Praha 10.2.2010

**Vyjádření a žádost o doplnění záměru posouzení vlivů na životní prostředí k výstavbě MÚK Beranka na D11 a komunikační spojky, Vaše čj. 97724/ENV/09**

K záměru posouzení vlivu stavby křižovatka Beranka, pod Vaším čj. 97724/ENV/09 podáváme ve stanové lhůtě toto vyjádření a žádáme, aby v rámci projednání posouzení stavby na životní prostředí byly řešeny a do studie vlivu na životní prostředí zapracovány naše připomínky.

Svou legitimitu odvozujeme ze znění příslušných zákonů a norem, především však ze zákona č. 83/1990 Sb. v pl. znění a požadujeme, aby v rámci posouzení vlivu z předmětné stavby na životní prostředí byly řešeny dopady a modelové situace vlivu na životní prostředí obyvatel Klánovic a dotčených území v těchto směrech:

- 1) Vybudování předmětné stavby nerespektuje směrnici EC/49/2002, respektive z ní vyplývající závazné texty Akčních plánů na snižování hlukové zátěže.
- 2) Stavba neřeší posouzení vlivu na životní prostředí v případě nedodržení tzv. etapizace projektu – tj. následujícího postupu výstavby:
  - a) dokončení Pražského okruhu v části Běchovice – D-1 v celém profilu
  - b) dokončení obchvatu I/12 Běchovice - Dolní Počernice- Újezd nad Lesy – Sibřina a napojení na původní I/12, resp. D-11
  - c) rekonstrukce/ přeložka/ obchvaty na II/101
  - d) propojení silnice I/611 na D-11 a R-10 obchvatem Horních Počernic
  - e) dokončení „Klánovické spojky“ vč. kompletní kolaudace
- 3) Dílčí posouzení a vznik dílčí stavby – křižovatka vytváří vysoce rizikovou, přesněji řečeno neřešitelnou situaci, z pohledu hlukové zátěže obyvatel Klánovic. Již v současné době je lokalita severní části Klánovic značně hlukově exponována, zejména Slavětnská ulice. Další výstavbou s dopravním napojením na „neodhlučnitelnou“ Slavětnskou ulici tak dojde velmi pravděpodobně

k překročení zatížení hlukem ve smyslu normy platící pro stávající zástavbu (70dB ve dne, 60 dB v noci)

4) Přímým propojením Slavětínské ulice s významnou přístupovou komunikací, dálnicí D-11, dojde k navýšení hustoty provozu z důvodu tranzitní dopravy. Z tohoto důvodu navrhuje zastavení jakéhokoli posuzování další výstavby v zájmovém území do okamžiku vyřešení dopravní situace v celé oblasti, zejména pak dostavbu Pražského okruhu (propojení Běchovice – D1), výstavby přeložky I/12 (obchvat Běchovic, Újezd nad Lesy, Sibřina a rekonstrukce/ přeložka silnice I/101, která současnou neexistencí Pražského okruhu v části D1- Běchovice bude velmi pravděpodobně Pražský okruh suplovat a bude tak zcela destruována.

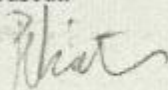
5) Posouzení vlivu na životní prostředí má nejasné vymezení a to z důvodu, že v současné době není schválena změna v územním plánu. Koncept UPHMP pracuje s přesunem tzv. „Klánovické spojky“ na KÚ Klánovice, ačkoliv původní umístění bylo po hranici katastru.

**Při vědomí současné a předpokládané situace státního rozpočtu považujeme záměr posouzení vlivu záměru výstavby MÚK Beranka na D11 a komunikační spojky na životní prostředí od počátku chybnou a doporučujeme vyčkat s posouzením těchto vlivů na výsledek nově utvářeného konceptu UPHMP. Dílčí posouzení vlivu na životní prostředí se s ohledem na plánované změny v území jeví jako nadbytečné, neboť posouzení pouze dílčí části z plánované výstavby ve sledovaném území nemůže přinést objektivní a ověřitelné závěry vlivu na životní prostředí a nemůže tak přinést platné a relevantní závěry dle zákona č. 100/2001 Sb..**

S pozdravem

Ing. Otakar Petráček

předseda





MIZPP00IHLHE

**ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ**  
**FERENC A SPOL.**

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65  
110 00 Praha 10-Vršovice

ke zn. 97724/ENV/09

V Praze dne 17. února 2010

**Vše: písemné vyjádření dotčeného vlastníka ke zveřejněné dokumentaci vlivu záměru „MUK Beranka na D11 a komunikační spojka“ na životní prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.**

Všechny níže uvedené osoby jsou vlastníky níže označených nemovitostí nacházejících se v katastrálním území Klánovice. Jsou tak osobami které mohou být přímo dotčeny oznámeným záměrem vybudování mimoúrovňové křižovatky Beranka na D11 a na ní navazující komunikační spojky.

Z tohoto důvodu všechny níže uvedené osoby tímto činí své písemné vyjádření k dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí ( dále též jen „Dokumentace“ ) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., a to ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění této dokumentace na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy, jakožto dotčeného kraje, k čemuž došlo dne 19.1. 2010.

Toto vyjádření je tak činěno v zachované zákonné lhůtě ve smyslu ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Všichni níže podepsaní vlastníci mají závažné pochybnosti nad významem a přínosem plánovaného projektu pro danou oblast a rovněž i o jeho negativním vlivu na životní prostředí. Stejně tak v rámci tohoto vyjádření konstatují i určitou nekonceptnost plánovaného řešení vzhledem k současnému Územnímu plánu Hlavního města Prahy a stejně tak i vzhledem ke změnám tohoto plánu, jež jsou v současné době projednávány.

Vlastníci tak tímto vyjadřují ke zveřejněné dokumentaci následující námítky a připomínky:

#### Nekoncepčnost a předčasnost navrhovaného řešení

V rámci projednávaných změn Územního plánu hlavního města Prahy ( nyní jsou tyto změny ve fázi zveřejněného konceptu Územního plánu hlavního města Prahy ) je pro oblast Klánovic plánováno zřízení komunikační spojky z dálnice D11, a to tzv. klánovické spojky, která by měla být umístěna jen cca. o 3 km dále než je uvažovaná MUK Beranka a na ní navazující komunikační spojka. Při realizaci obou těchto záměrů a navíc i dalšího záměru spočívajícího v umístění vysokorychlostní železniční tratě ( VRT ) do této oblasti zde vznikne dosti rozsáhlý a ve své podstatě i nepřehledný komunikační uzel, který bude mít nepochybně dosti negativní vliv na své okolí ( ať už z hlediska zhoršení kvality ovzduší či zvýšení již tak nadlimitní hlukové zátěže ) a stejně tak i na okolní životní prostředí ( uvedená oblast se pyšní řadou přírodních památek a přírodní park Klánovice - Čihadla, který si zaslouží zvláštní ochrany ).

Na základě uvedených skutečností je tak patrné, že plánovaný záměr - výstavba MUK Beranka a komunikační spojky - je záměrem nekonceptním s ohledem na plánované a projednávané změny távající územně plánovací dokumentace. V tomto ohledu je tak i záměrem předčasným, když dosud nejsou takto zásadní změny územně plánovací dokumentace, která se dotýká i dotčené oblasti ( např. návrh změn vlna 06 Územního plánu hlavního města Prahy ), konečným způsobem projednány a schváleny.

SÍDLO:  
NÁDRAŽNÍ 58/110, 150 00 PRAHA 5 - SMÍCHOV  
TEL.: +420 257 221 035, FAX: +420 257 221 038  
strana 1 ( celkem 3 )

POBOČKA:  
DLOUHÁ 141, 261 01 PŘÍBRAM II  
TEL.: +420 318 635 215, FAX: +420 318 635 207

Z těchto důvodů tak vlastníci co do základu věci nesouhlasí s navrhovaným řešením MUK Beranka a jsou toho názoru, že tento způsob řešení současné situace v dané lokalitě by měl být zcela odmítnut a nepřipuštěn.

#### Negativní vliv zveřejněného záměru na okolí a životní prostředí

Byť dokumentace bagatelizuje vliv plánované výstavby na okolní přírodní památky a rezervace podléhající ochraně podle zákona č. 114/1992 Sb., o životní prostředí, tak nelze přehlédnout skutečnost, že výstavba MUK a navazující komunikační spojky, zvláště v případě její varianty I, negativně zasáhne do přílehlých chráněných oblastí, a to především přírodní rezervace Klánovický les a přírodního parku Klánovice-Čihadla, které s dotčenou oblastí přímo sousedí.

V tomto ohledu je nutné především upozornit na skutečnost, že i Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy ( ZUR ) považují tuto oblast za oblast hodnou zvláštní ochrany a péče. V bodě 4.6. ZUR se konkrétně konstatuje: „... největší lesní celek na území Prahy, jehož část byla spolu s menší plochou navazujícího bezlesí zařazena do národního seznamu evropsky významných lokalit (EVL) soustavy NATURA 2000. Předmětem ochrany se stal výskyt hodnotných typů přírodních stanovišť. Část lesa je součástí zvláště chráněného území (ZCHÚ)“. Lze tedy konstatovat, že plánovaná výstavba dosti zásadním způsobem zasahuje do zájmů chráněných vyšší územně plánovací dokumentací včetně ZÚR.

Navrhovaný záměr je tak v zásadním rozporu s principy ochrany kulturních, přírodních a civilizačních hodnot, jak jsou popsány v ZUR. Zejména je potřeba upozornit na rozpor s bodem 2.4.3. bod, kde se uvádí „... vytvářet podmínky pro snižování hlukových emisí povrchové dopravy ...“. Výstavbou zamýšleného záměru by tak došlo přesně k opačnému efektu, kdy tato spojka vytvoří dokonce transitní propust, která zásadně navýší již existující povrchovou dopravu, a to i v samotných Klánovicích, které se tak stanou ryzí tranzitní oblastí, byť se jednalo o jednu ze tří zón klidy vyhlášených v roce 1991 Magistrátem hl.m. Prahy.

Vedle tohoto je v rámci dokumentace opakovaně potvrzováno, že realizaci zamýšleného záměru výstavby MUK Beranka a komunikační spojky dojde v již tak dost hlukově přeexponované lokalitě k dalšímu zvýšení hlukové zátěže, což bude zcela jistě negativní vliv na život obyvatel této městské části včetně sousedních Klánovic. Jinými slovy současní i budoucí obyvatelé tohoto území budou vystaveni nadlimitní hlukové zátěži bez možnosti situaci jakkoli řešit.

Tuto skutečnost pak podtrhuje i další plánovaná výstavba klánovické spojky, která rovněž předpokládá další navýšení hlukové zátěže a z důvodů její eliminace se předpokládá vytvoření hlukových bariér, zahloubení spojky v terénu a terénní valy. Pro dokreslení situace je podstatné zmínit i skutečnost, na kterou mimo jiné poukázala i pro tuto část území zpracovávaná Územní studie Klánovice sever, že totiž vybudováním klánovické spojky se vytvoří objízdná komunikační propust mezi významnými přístupovými komunikacemi Prahy (a to konkrétně R10, D11, komunikací 12, 2, D1 a jižní spojkou). Dojde tedy ke stavu, kdy kromě zvýšeného provozu způsobeného novými obyvateli, bude celá dotčená oblast Horních Počernic a Klánovic zatížena transitní dopravou, která při zpoplatnění budovaného okruhu kolem hl. m. Prahy zcela nepochybnitelně dále vzroste v důsledku přirozené snahy transitujičích řidičů vyhnout se placení poplatků za použití okruhu.

S ohledem na popsané skutečnosti se tak vlastníci se záměrem vybudování MUK Beranka a komunikační spojky v dané lokalitě a způsobem a v rozsahu vyplývajícím ze zveřejněné dokumentace neztotožňují a jsou toho názoru, že tento záměr je:

- záměrem zcela neakceptovatelným, ať už pro rizika negativního vlivu na životní prostředí, okolí a zdraví obyvatel okolních lokalit, tak i pro svou absolutní nekonceptnost a odtrženost od stávajících plánů nyní projednávané a v dohledné době i schvalované územně plánovací dokumentace dané oblasti,
- záměrem dosud nikoli zcela propracovaným, byť přinášejícím dvě varianty řešení, avšak každá z nich s sebou nese dosti zásadní zásahy do okolní přírody a krajiny, která si zvláště v této oblasti Hlavního města Prahy zaslouží speciální ochrany, díky svým monolitním lesním porostům

zachovávajícím si svůj původní přírodní ráz, který z nich tvoří i významné evropské lokality, z nichž některé jsou součástí programu NATURA 2000 a nacházejí se v těsné blízkosti realizovaného záměru dle zpracované zveřejněné dokumentace.

Vlastníci podávající toto vyjádření:

**1. Florentina Chroustovská**

trvale bytem [redacted]

vlastník následujících nemovitostí v k.ú. Klánovice:

- pozemek č. parc. 1553/1 a č. parc. 1553/2 a rozestavěné budovy na pozemku č. parc. 1553/2

**2. Miloslava Řimáková**

trvale bytem [redacted]

vlastník následujících nemovitostí v k.ú. Klánovice:

- spoluvlastnického podílu o velikosti 1/2 k pozemku č. parc. 1565/7

**3. Jana Coubalová**

trvale bytem [redacted]

vlastník následujících nemovitostí v k.ú. Klánovice:

- spoluvlastnického podílu o velikosti 1/2 k pozemku č. parc. 1565/7

**4. Daniela Tyleová**

trvale bytem [redacted]

vlastník následujících nemovitostí v k.ú. Klánovice:

- pozemek č. parc. 1554/1

všichni právně zastoupeni zmocněncem

Mgr. Tomášem Ferencem, advokátem  
se sídlem Nádržní 58/110, Praha 5, Smíchov, PSČ: 150 00  
zapsán v seznamu advokátů vedeném ČAK pod č. 4793  
na základě udělených plných mocí

*Přílohy:*

- 4x originály plných mocí
- kopie katastrální mapy
- kopie výpisů z katastru nemovitostí