V Praze dne 23. listopadu 2017
Č.j.: MZP/2017/710/1992
Vyřizuje: Ing. Horynová
Tel: 267 122 385

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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“)

Výroková část

Název záměru: **Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1**

Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem záměru je výstavba Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen „SOKP“), stavba 511, Běchovice – D1 (dále jen „SOKP 511“) v délce 12 571 m (začátek úseku je v km 64,000, konec úseku v km 76,571). Záměr je navržen v definitivním šířkovém uspořádání jako šestipruhová komunikace kategorie D 34,5/100 s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy.

Součástí záměru je přeložka Štěrboholské radiály v kategorii S 22,5/100 a délce 1 140 m, která dále přechází v přeložku I/12 Běchovice – Úvaly. Ta představuje navazující samostatnou stavbu vedenou v obchvatové jižní poloze mimo městskou část (dále jen „MČ“) Praha – Běchovice, MČ Praha 21 a město Úvaly (posuzovanou samostatně v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“)).

Technické řešení záměru zahrnuje i krátký úvodní cca 40 m dlouhý napojovací úsek na Hostivařskou spojku.

V rámci záměru jsou navrženy 4 mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) (MÚK Dubeč, MÚK Uhříněves, MÚK Říčany, MÚK Lipany), 5 mostních objektů v MÚK Dubeč, 5 mostů na SOKP a 10 mostů

	přes SOKP, 2 mosty na silnicích a rampách mimo SOKP a 2 tunely – tunel Na Vysoké (384 m) a tunel Dubeč (275 m). Předmětný záměr dále zahrnuje realizaci propustků na SOKP i na silnicích a rampách mimo SOKP, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací, úprav vodotečí, přeložek, protihlukových opatření, oplocení, sadových úprav a dalších souvisejících provozních staveb.
Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:	I/9.3 (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a pozemních komunikací, které mohou být označeny jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu.)
Umístění záměru:	kraj: hlavní město Praha obec: MČ Praha – Běchovice, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha 22, MČ Praha – Královice, MČ Praha – Kolovraty, MČ Praha – Nedvězí k.ú.: Běchovice, Dubeč, Hájek u Uhříněvsi, Uhříněves, Královice, Kolovraty, Nedvězí u Říčan kraj: Středočeský obec: Říčany, Nupaky k.ú.: Říčany u Prahy, Kuří u Říčan, Nupaky
Obchodní firma oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele:	65993390
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy

1. Projektové přípravy stavby SOKP 511 a stavby I/12 Běchovice – Úvaly spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) ve stejném termínu.
2. Přestože je navržené řešení MÚK Dubeč vyhodnoceno z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelné, v další fázi projektové přípravy prověřit možnost jiného řešení MÚK Dubeč s cílem dalšího snížení vlivů MÚK Dubeč na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Možné řešení MÚK Dubeč, které je třeba prověřit, je blíže specifikováno ve vyjádření hlavního města Prahy k dokumentaci č.j. MHMP 820179/2017 ze dne 24. 5. 2017 a spočívá zejména v záměně nivelet SOKP 511 a Štěrboholské radiály (resp. přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly), kdy niveleta SOKP 511 bude co nejníže a Štěrboholská radiála (resp. přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly) bude přes SOKP 511 převedena na mostním objektu. Pokud takové řešení MÚK Dubeč bude v rámci požadovaného řešení shledáno jako technicky možné a zejména z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako vhodnější, pak takové řešení zvolit pro další projektovou přípravu. Tím není dotčena povinnost vyplývající z § 9a odst. 6 zákona (ve znění účinném od 1. 11. 2017).
3. V dokumentaci pro územní řízení rozhodnout o konečném řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208).
4. V dalším stupni projektových příprav Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec–GS, a.s., listopad 2016) aktualizovat ve všech složkách, v části týkající se biomonitoringu doplnit i monitoring druhů uváděných v Červených seznamech (bezobratlí, obratlovci a rostliny).
5. Projekt monitoringu životního prostředí prokazatelně konzultovat s dotčenými obcemi a městskými částmi a následně jej realizovat.
6. V Projektu monitoringu uvést způsob seznamování dotčených obcí a městských částí s výsledky monitoringu v průběhu celé jeho platnosti, včetně případných změn v projektu v průběhu jeho provádění.
7. V další fázi projektové přípravy prověřit možnost zasakování dešťových vod (s výjimkou vod, u kterých se předpokládá znečištění) a tam, kde to bude technicky možné, zahrnout do projektu stavby.
8. Ověřit nezbytný rozsah osvětlení po trase záměru a realizovat ho z hlediska bezpečnosti provozu jen na úsecích, kde to bude nutné, např. MÚK, portály tunelů, vlastní tunely záměru.
9. Aktualizovat inženýrsko–geologické průzkumy v trase záměru a dotčeném okolí a nové poznatky zohlednit v další přípravě projektové dokumentace.

10. Pro snížení zatížení životního prostředí částicemi PM_{10}, resp. $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyrenem ve finálním návrhu druhové skladby sadových úprav záměru a vegetačních pásů použít zastoupení neopadavých jehličnatých dřevin (min. 20 %) a jejich vhodné rozmístění podél trasy záměru.
11. V další fázi projektové přípravy respektovat požadavek na výsadbu min. 8 037 ks stromů v rámci záměru jako opatření ke snížení imisního zatížení benzo(a)pyrenu a tuhých znečišťujících látek a tento požadavek z hlediska ploch v projektu stabilizovat.
12. Pro zvýšení účinku výsadby na imisní situaci kombinovat rychle a pomalu rostoucí dřeviny.
13. V další fázi projektové přípravy stanovit plochy, na kterých bude vegetace vysázena před zahájením vlastní výstavby záměru. Výsadbu vegetace na všech těchto plochách provést před započetím stavebních prací.
14. V rámci projektové dokumentace pro územní rozhodnutí (dále jen „ÚR“) rozšířit stávající rozsah protihlukových opatření uvedený v projektové dokumentaci (Ing. Jiří Lebeda, spol. s r.o., září 2014) o nově navrženou protihlukovou stěnu (dále jen „PHS“) podél komunikace „nová Donátská“ (propojení MÚK Říčany s ul. K Říčanům). Stěna je navržena o délce 260 m a výšce 3,5 m. Tuto stěnu prodloužit až k ulici „K Říčanům“. V případě, že bude komunikace „nová Donátská“ využívána i pro staveništní dopravu, vybudovat tuto PHS již v úvodní etapě výstavby pro její využití ve fázi výstavby záměru.
15. V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) zpracovat podrobné zásady organizace výstavby (dále jen „ZOV“) a koordinovat je se ZOV na stavbu přeložky I/12 Běchovice – Úvaly. V rámci ZOV finálně upřesnit komunikace, které budou dotčeny v souvislosti s obslužnou staveništní dopravou záměru. Pro staveništní dopravu přednostně využít trasu záměru (včetně provizorního přemostění vodotečí).

    Na nadřazené komunikační síti, která bude v souvislosti s obslužnou staveništní dopravou záměru dotčena, dodržet následující max. obousměrné intenzity obslužné staveništní dopravy definované v rámci Akustického posouzení (EKOLA group s r.o., únor 2017):

Štěrboholská radiála:	300 NA/den
SOKP 510:	400 NA/den
D1 (směr SOKP 511 – Praha):	400 NA/den
D1 (směr SOKP 511 – Brno):	450 NA/den
SOKP 512:	300 NA/den

    Uvedené počty nákladních vozidel dodržet i pro souběh výstavby s přeložkou komunikace I/12 Běchovice – Úvaly, případně dalšími plánovanými záměry (např. Hostivařská spojka).
16. Zpracovat akustické posouzení ze staveništní dopravy na základě podrobných a zpřesněných ZOV, a to včetně stanovení staveništních tras.

17. V ZOV zpřesnit harmonogram výstavby, včetně nutných protihlukových opatření před zahájením vlastní stavby.
18. V dalším stupni projektových příprav (DSP) upřesnit konkrétní typ dieselagregátů použitých jako náhradní zdroj osvětlení a větrání v tunelech Dubeč a Na Vysoké. V souvislosti s upřesněním těchto informací prověřit tyto zdroje z hlediska jejich možného vlivu na akustickou situaci.
19. Na mostních konstrukcích navrhnout nízkohlučné mostní uzávěry a navržené řešení při výstavbě realizovat.
20. V další projektové přípravě zajistit účinnou akustickou úpravu koncových částí tunelů včetně portálů, např. akusticky pohltivý obklad, nátěr atd.
21. V další fázi projektové přípravy prověřit možnost vyššího napojení prostor oddělených tělesem SOPK 511 stezkami pro pěší a cyklisty proti předloženému řešení.
22. V další fázi projektové přípravy prověřit realizovatelnost ozelenění dřevinami na valech záměru s cílem jeho maximálního možného využití.
23. V konečném řešení objektu Most Dubeč (SO 203) v maximální možné míře respektovat břehovou hranu Říčanského potoka a zamýšlený suchý poldr; v konečném řešení objektu Most Kuří SO 210 respektovat v maximální možné míře břehovou hranu Pitkovického potoka a zamýšlený suchý poldr.
24. V rámci projektové dokumentace pro ÚR prověřit, případně optimalizovat návrh kaskády retenčních nádrží v podmostí mostu Dubeč přes Říčanský potok (SO 203, cca v km 66,000 – km 66,243 trasy záměru) tak, aby tyto retenční nádrže nebyly umisťovány do prostoru méně než 20 m od břehové hrany toku Říčanského potoka. Opatření na ochranu toku dimenzovat pro návrhový 20letý déšť.
25. V rámci projektové dokumentace pro ÚR uvést náhradní opatření v případě ztráty vody v lokálních zdrojích v důsledku stavby.
26. V rámci projektové dokumentace pro ÚR navrhnout v rámci technických možností povrchové retenční nádrže přírodního charakteru včetně výsadeb zeleně. Svahy realizovat tak, aby zejména obojživelníci mohli nádrž opustit a nedocházelo k jejich úhynu, tj. se svahováním 1:8÷10 v minimální šíři 1,5 m.
27. V následné projektové přípravě respektovat výsledky a závěry migračních studií (EVERNIA s.r.o., prosinec 2016), které jsou samostatnou součástí předložené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).
28. V dalším stupni projektových příprav (DSP) dopracovat finální Projekt sadových úprav a vegetačních pásů, který upřesní finální koncepci a druhovou skladbu sadových úprav a navržených vegetačních pásů podél trasy záměru, a to včetně časových vazeb a následné péče.
29. V rámci projektové přípravy aktualizovat hydrotechnické výpočty, a to i s ohledem na aktuální údaje o průtocích v dotčených vodotečích (Český hydrometeorologický

ústav (dále jen „ČHMÚ“)) s případným dopadem na požadovanou kapacitu usazovacích a retenčních nádrží.

30. Informovat dotčené obce a městské části vhodným způsobem o průběhu přípravy stavby – např. písemně, nebo na oznamovatelem svolaném jednání min. 1 x za 6 měsíců.

Podmínky pro fázi výstavby

31. V rámci stavební činnosti v blízkosti vodních toků instalovat na okraji území dotčeného stavbou migrační zábrany, které zamezí vniku obojživelníků a dalších drobných zvířat tak, aby nemohla podlézt, a které bezpečně navedou migrující obojživelníky k vodnímu toku.
32. Při betonáži mostních těles (SO 203 Most Dubeč, SO 208 Most Kolovraty, SO 210 Most Kuří) zakrýt dotčené vodní toky tak, aby nedošlo k jejich znečištění odpadávajícími částmi betonu nebo vodou znečištěnou betonovou směsí (např. plachta, folie apod.).
33. Obnovit veškerou zeleň na plochách, které budou zasaženy v rámci výstavby, mimo ploch realizovaných nových stavebních objektů.
34. Aplikovat technicky dostupná opatření ke snižování resuspenze prachových částic během výstavby.
35. Informovat dotčené obce a městské části vhodným způsobem o průběhu stavby – např. písemně nebo na oznamovatelem svolaném jednání min. 1 x za 6 měsíců.

Podmínky pro fázi provozu

36. Stavbu SOKP 511 a stavbu I/12 Běchovice – Úvaly uvést do zkušebního provozu (předčasného užívání) ve stejném termínu.
37. Po uvedení záměru do provozu zajistit provoz telematických systémů (řízení dopravy), které mj. účinně minimalizují vznik dopravních kongescí.
38. V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem záměru (např. překročení platných hygienických limitů akustické zátěže), neprodleně zahájit přípravu a realizaci opatření k nápravě zjištěného stavu.
39. V rámci cennějších krajinných segmentů (km 65,5 – 67,0 trasy SOKP 511 – prostor v okolí přírodní památky (dále jen „PP“) Lítožnice; km 68,0 – 70,0 trasy SOKP 511 – pozůstatky částečně dochovaného obrazu kultivované kulturní krajiny; km 72,75 – 73,5 trasy SOKP 511 – údolí Říčanského potoka; km 75,4 – 76,0 trasy SOKP 511 – údolí Pitkovického potoka) – neumisťovat reklamní plochy podél trasy záměru.
40. Informovat dotčené obce a městské části vhodným způsobem o výsledcích monitoringu ve zkušebním provozu komunikace, včetně příp. přijatých nápravných opatřeních – např. písemně nebo na oznamovatelem svolaném jednání min. 1 x za 6 měsíců – po dobu zkušebního provozu.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba další části SOKP, konkrétně SOKP 511. Jednou z hlavních funkcí této části SOKP je v součinnosti s ostatními již provozovanými stavbami SOKP vybudování uceleného tahu, který bude propojovat dálnice D1, D4, D5, D6, D7, D10, D11 a budoucí D3. Předmětný záměr je navržen v délce 12 571 m a v definitivním šířkovém uspořádání jako šestipruhová komunikace s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy.

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 13. 4. 2017 MŽP, OPVIP předložena dokumentace (Ing. Libor Ládyš, duben 2017) v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu, a to v jedné variantě vedení trasy i technického řešení záměru, které je výsledkem několikaletého posuzování a projednávání různých variant jak vlastního vedení záměru, tak i technického řešení záměru. Variantně je řešeno pouze technické řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208) – varianty z hlediska typu konstrukce a počtu mostních pilířů. Délka, výška a volná šířka je u těchto mostních objektů navržena stejná.

V dokumentaci a v jejich přílohách bylo provedeno podrobné vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Dokumentace vyhodnocuje vlivy záměru ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu záměru. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, na ovzduší, na flóru, faunu a ekosystémy, na povrchové a podzemní vody a na půdu. Vlivy záměru byly podrobně vyhodnoceny ve specializovaných studiích: Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), Modelové hodnocení kvality ovzduší (Ateliér ekologických modelů, s.r.o., únor 2017), Vyhodnocení vlivu záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám (Ateliér ekologických modelů, s.r.o., březen 2017), Hodnocení zdravotních rizik z hlediska hluku a z hlediska znečištění ovzduší (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), Posouzení vlivu stavby na krajinný ráz (EKOLA group, spol. s r.o., prosinec 2016), Biologické hodnocení (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), Vyhodnocení kumulativních vlivů staveb SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice (doc. Dr. Jan Farkač, CSc., prosinec 2016), Rámcová migrační studie (EVERNIA s.r.o., prosinec 2016), Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES) (GEOoffice, s.r.o., listopad 2016), Dendrologický průzkum a projekt monitoringu životního prostředí (Ing. František Moravec, říjen/listopad 2016), Dopravněinženýrské podklady pro stavbu „SOKP 511“ současný stav a střednědobý výhled (Technická správa komunikací hlavního města Prahy (dále jen „TSK“), leden 2017), Dopravněinženýrské podklady pro stavbu „SOKP 511“ Dlouhodobý výhled (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR“), únor 2017). Kartogramy intenzit dopravy na posuzovaných komunikací byly zpracovány TSK pro stávající stav, střednědobý výhled r. 2025 bez záměru a 2025 se záměrem a IPR pro výhledový rok 2040+.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že předmětný záměr nepředstavuje významné negativní ovlivnění životního prostředí a je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 72 vyjádření (z toho 13 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (dále jen „DÚSC“), 13 vyjádření dotčených správních úřadů (dále jen „DSÚ“), 8 vyjádření od dalších územních samosprávných celků, 38 vyjádření z řad veřejnosti (vyjádření spolků, jednotlivců a dalších subjektů)). Jedná se jak o vyjádření nesouhlasná (většinou s mnoha připomínkami), vyjádření s připomínkami, resp. s podmínkami, tak i o vyjádření podporující záměr bez připomínek. Nesouhlasná vyjádření, resp. vyjádření s připomínkami byla obdržena od subjektů z blízkosti předmětného záměru, z blízkosti SOKP 510 a SOKP 512 a týkala se především hlukové a rozptylové problematiky a ochrany přírody. Souhlasná vyjádření byla obdržena od subjektů převážně ze vzdálenějších oblastí, pro které bude znamenat realizace záměru pozitivní vliv na životní prostředí (převedení tranzitní dopravy na nadřazený komunikační systém). Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou komentována v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (Ing. Josef Tomášek, CSc., srpen 2017), (dále jen „posudek“). Všechny relevantní požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dne 25. 8. 2017 byl na MŽP, OPVIP předložen posudek (Ing. Josef Tomášek, CSc., srpen 2017) dle přílohy č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěry dokumentace v tom smyslu, že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný při splnění podmínek navrženého souhlasného závazného stanoviska. Zpracovatel posudku v posudku navrhuje vydat souhlasné závazné stanovisko se 40 podmínkami v podobě opatření ke kompenzaci, snížení nebo eliminaci vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

K posudku bylo obdrženo celkem 35 vyjádření (z toho 6 vyjádření DÚSC, 10 vyjádření DSÚ, 5 vyjádření dalších územních samosprávných celků, 14 vyjádření z řad veřejnosti (vyjádření spolků, jednotlivců a dalších subjektů)). Vyjádření k posudku byla předána zpracovateli posudku k vypořádání. Vypořádání jednotlivých vyjádření k posudku je uvedeno v závěru odůvodnění tohoto závazného stanoviska.

Veřejné projednání se konalo dne 27. 9. 2017. Součástí veřejného projednání bylo vystoupení zástupce TSK, který vysvětlil problematiku dopravního modelu. Na veřejném projednání byly vzneseny připomínky a dotazy ze strany DÚSC, DSÚ a veřejnosti, na které bylo zástupci jednotlivých stran (oznamovatelem, zpracovatelem dokumentace a zpracovatelem posudku, zástupci MŽP) obratem reagováno. Připomínky a dotazy se týkaly zejména problematiky hlukové zátěže, znečištění ovzduší a intenzit dopravy.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, přírodní zdroje, vlivy na zvláště chráněné území). Určité vlivy předmětného záměru se však mohou promítnout i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (např. vlivy záměru na akustickou situaci a ovzduší). Realizace záměru nebude představovat negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. Ve vzdálenějších oblastech pak bude realizace záměru znamenat pozitivní vliv na životní prostředí (převedení tranzitní dopravy na nadřazený komunikační systém). V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Za tímto účelem byla navržena opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. S tímto hodnocením se ztotožnil též zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace, a na základě obdržených vyjádření, doporučuje záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou podrobněji popsány v následující části „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“ tohoto závazného stanoviska.

Na základě výše uvedené dokumentace, posudku a veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněným, se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno 40 podmínek. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru, naopak byly zahrnuty některé další podmínky, které vyplynuly z hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v rámci dokumentace a jsou stanoveny za účelem eliminace vlivů na konkrétní složky životního prostředí. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly zahrnuty podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují a specifikují. Do podmínek tohoto závazného stanoviska bylo zahrnuto všech 40 podmínek, které byly navrženy zpracovatelem posudku v rámci konečného návrhu závazného stanoviska dle § 9 odst. 10 zákona (některé byly upraveny a rozšířeny – nejvíce podmínka č. 2).

Podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. V podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci.

Podmínka č. 1

- Jedná se o zásadní podmínku, která je uložena za účelem zamezení zásadním problémům spojeným s rozdílnými termíny uvedení staveb SOKP 511

a stavby I/12 Běchovice – Úvaly do provozu, kdy je s cílem maximální eliminace vlivů z dopravy požadováno koordinovat přípravu obou staveb a následně je i současně uvést do provozu (viz také podmínka č. 36).

Podmínka č. 2

- Podmínka je uložena za účelem prověření technického řešení s menším možným vlivem záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedná se zároveň o reakci na připomínku hlavního města Prahy a dalších subjektů týkající se prověření možnosti změny řešení MÚK Dubeč. Dále tato podmínka konkretizuje postup oznamovatele.

Podmínka č. 3

- V dokumentaci je řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208) variantní. Pro výsledné řešení je nutno zvolit konečnou variantu. Z hlediska vlivů variantního řešení mostů Dubeč a Kolovraty na životní prostředí není preferována pouze jedna varianta technického řešení, obě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí realizovatelné.

Podmínka č. 4

- Obecná aktualizace Projektu monitoringu životního prostředí stavby SOKP 511 vyplývá ze stávajícího stavu rozpracovanosti záměru, zároveň se jedná o reakci na připomínku hlavního města Prahy. Stávající Projekt monitoringu je vhodné z hlediska složek životního prostředí aktualizovat, aby jeho výsledky mohly sloužit k informaci o průběhu stavby a v době zkušebního provozu. Cílem jeho aktualizace je minimalizace vlivů na vyhodnocované složky životního prostředí.

Podmínka č. 5

- Podmínka reaguje na obdržená vyjádření, ve kterých je řada připomínek k Projektu monitoringu životního prostředí. Relevantní připomínky je nutné zohlednit a s výsledkem prokazatelným způsobem seznámit dotčené obce a městské části. Pro prokázání splnění podmínky je třeba v navazujícím řízení doložit zápisy z jednání s dotčenými obcemi a městskými částmi, případně jejich vyjádření v této věci.

Podmínka č. 6

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že informovanost dotčených obcí a městských částí o přípravě stavby a o dalších fázích realizace stavby je nutná.

Podmínka č. 7

- Podmínka je uložena za účelem prověření možnosti snížení odvodu vod z území (zachování vody v území). Možnost zasakovaní nekontaminovaných vod nebyla dosud v dokumentaci řešena. Zároveň se jedná o reakci na připomínky obdržené ve vyjádřeních.

Podmínka č. 8

- Podmínka je uložena za účelem prověření nutnosti osvětlení po celé trase záměru, které se jeví jako neúčelné a je žádoucí jej snížit, na což je upozorňováno i v obdržených vyjádřeních. Cílem podmínky je minimalizace světelného znečištění, a tím minimalizace vlivu osvětlení na obyvatelstvo a rovněž faunu a flóru.

Podmínka č. 9

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že většina inženýrsko-geologických průzkumů je jako součást projektové dokumentace staršího data. I když se horninové prostředí a geologická skladba podloží v čase v zásadě nemění, je vhodné průzkumy aktualizovat. Zároveň se jedná o reakci na připomínky obdržené ve vyjádřeních. Podmínka je stanovena za účelem ověření, případně zpřesnění provedených průzkumů.

Podmínka č. 10

- Podmínka je uložena za účelem zajištění funkčnosti opatření ke snížení imisní zátěže i v zimním období. Je tedy požadováno v ozelenění dřevinami počítat i se zastoupením neopadavými jehličnany. Podmínka stanovuje minimální podíl jehličnatých dřevin z celkového počtu dřevin, přičemž uvedená hodnota byla stanovena pro zajištění optimálního záchytu škodlivin jak v letním, tak i v zimním období při současném zohlednění krajinného rázu.

Podmínka č. 11

- Jedná se o podmínku, která je uložena za účelem snížení imisní zátěže benzo(a)pyrenu a tuhých znečišťujících látek a vyplývá ze zpracované dokumentace EIA (dle vyhodnocení je počet 8 037 dřevin dostatečný pro zachycení emisí benzo(a)pyrenu, které budou produkovány ve fázi provozu záměru). Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že se jedná o kompenzační opatření v ochraně ovzduší a plochy předmětné výsadby nejsou zatím v projektové přípravě stabilizovány a je nutno je lokalizovat.

Podmínka č. 12

- Podmínka je uložena za účelem zajištění funkce dřevinné zeleně v co nejkratší možné době, čehož lze dosáhnout i kombinací výsadby rychle a pomalu rostoucích dřevin.

Podmínka č. 13

- Podmínka je uložena za účelem zajištění funkce dřevinné zeleně v co nejkratší možné době, a to již před zahájením stavby. Jedná se o opatření ke snížení imisní zátěže obecně, nejen při vlastní stavbě (tzn. za účelem minimalizace vlivů na ovzduší při výstavbě a nadále i po jejím dokončení během provozu).

Podmínka č. 14

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že nově navržená protihluková stěna podél komunikace „nová Donátská“ nebyla dosud součástí projektových podkladů dokumentace. Rozšíření protihlukových opatření vyplývá ze zpracovaného Akustického posouzení (EKOLA group s r.o., únor 2017) a je stanoveno za účelem dodržení hlukových limitů. Na potřebu prodloužení stěny upozornila ve vyjádření rovněž městská část Praha – Kolovraty.

Podmínka č. 15

- Podmínka je uložena za účelem nezvyšování akustické zátěže v nejbližším chráněném prostoru staveb staveništní dopravou. Podmínka vyplývá ze zpracovaného Akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., únor 2017), které je součástí dokumentace.

Podmínka č. 16

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že ve stávající projektové přípravě nejsou trasy staveništní dopravy stabilizovány. Opatření je stanoveno za účelem nalezení takového řešení staveništní dopravy, aby byly dodrženy hlukové limity a aby byl vliv dopravy během výstavby minimální.

Podmínka č. 17

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že v ZOV budou zpřesněny dopravní trasy a harmonogram výstavby a je nutné zajistit odpovídající opatření pro dodržování legislativních předpisů k ochraně před hlukem. Některá protihluková opatření je nutné realizovat již před zahájením výstavby. Toto vyplyne ze zpřesněných ZOV.

Podmínka č. 18

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že dieselagregáty mohou ovlivňovat akustickou situaci. Dieselagregáty použité jako náhradní zdroj osvětlení a větrání v tunelech Dubeč a Na Vysoké nejsou ve stávající projektové přípravě zatím určeny.

Podmínka č. 19

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že mostní uzávěry významně ovlivňují akustické vjemy z provozu. Uvedeno jako podmínka již v dokumentaci.

Podmínka č. 20

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že výjezdy z tunelů tvoří nepříznivé akustické vjemy a ovlivňují akustickou situaci. Uvedeno jako podmínka již v dokumentaci.

Podmínka č. 21

- Podmínka k prověření větší průchodnosti území pro pěší a cyklisty je uložena s ohledem na četné připomínky v obdržených vyjádřeních k dokumentaci. Ačkoliv bylo navržené řešení obchvatu z hlediska zachování průchodnosti území vyhodnoceno jako dostatečné, je vhodné navržené řešení znovu prověřit za účelem případného rozšíření, pokud to bude technicky možné. Podmínka je stanovena s cílem minimalizace vlivů záměru na využívání území.

Podmínka č. 22

- Podmínka je uložena s ohledem na připomínky ve vyjádřeních a i s ohledem na to, že osázení vhodnými dřevinami má vliv na imisní situaci tuhých znečišťujících látek a B(a)P. Realizace ozelenění dřevinami na valech je omezena technickými podmínkami např. rozhledové podmínky na křižovatkách apod.

Podmínka č. 23

- Podmínka je uložena za účelem nutné ochrany bioty a s ohledem na v budoucnu předpokládané poldry. Uvedeno jako podmínka již v dokumentaci. Narušením břehové hrany vodotečí by mohlo dojít jak k ovlivnění vodních a na vodu vázaných živočichů v místě, tak ke zbytečnému znečišťování vodotečí.

Podmínka č. 24

- Podmínka je uložena za účelem prověření možnosti realizace přirozenějšího řešení retenčních nádrží. Podmínka je uložena i s ohledem na připomínky ve vyjádřeních (např. Městského úřadu Říčany) a i s ohledem na to, že zamýšlené poldry v území jsou důležitá vodohospodářská opatření v území mimo vlastní záměr.

Podmínka č. 25

- Podmínka je uložena za účelem ochrany zdrojů podzemní vody. Vyhodnocení vlivů na podzemní vody doporučilo monitorovat nejbližší zdroje vody, u kterých by teoreticky mohlo dojít k ovlivnění (předmětné lokality jsou součástí projektu monitoringu). Zároveň se jedná i o reakci na vyjádření Městského úřadu Říčany.

Podmínka č. 26

- Podmínka je uložena za účelem prověření možnosti realizace přirozenějšího řešení retenčních nádrží, a to i s ohledem na možnost podpory lokálního biotopu, na nutnost dodržení ochrany dotčených toků, i ochrany dotčené flóry a fauny.

Podmínka č. 27

- Podmínka je uložena za účelem nutného zachování migračních vlastností území.

Podmínka č. 28

- Podmínka je uložena za účelem dopřesnění sadových úprav a vegetačních pásů s ohledem na jejich funkčnost a zapojení do krajiny. Podmínka vyplývá ze zpracované dokumentace.

Podmínka č. 29

- Podmínka je uložena za účelem nutné aktualizace hydrotechnických propočtů s aktuálními daty s případným dopadem na velikost usazovacích a retenčních nádrží.

Podmínka č. 30

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že informovanost obcí a městských částí o přípravě stavby je nutná, a to s ohledem na charakter záměru a charakter území. Tím dojde k nadstardardnímu zajištění práv dotčených územních samosprávných celků i veřejnosti.

Podmínka č. 31

- Podmínka je uložena pro fázi realizace záměru za účelem dodržení jak ochrany toku, tak i dotčené fauny. Podmínka vyplývá ze zpracované dokumentace.

Podmínka č. 32

- Podmínka je uložena pro fázi realizace záměru za účelem dodržení ochrany toků. Podmínka vyplývá ze zpracované dokumentace.

Podmínka č. 33

- Podmínka je uložena s ohledem na nutnost co nejrychlejšího zapojení stavby do krajiny a omezení vlivů na krajinu.

Podmínka č. 34

- Podmínka je uložena za účelem nutného snížení sekundární prašnosti ze stavby a jejího vlivu na okolí.

Podmínka č. 35

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že informovanost obcí a městských částí o realizaci stavby je nutná, a to s ohledem na charakter záměru a charakter území. Tím dojde k nadstardardnímu zajištění práv dotčených územních samosprávných celků i veřejnosti.

Podmínka č. 36

- Podmínka je uložena za účelem nutné koordinace staveb SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly. Předchází zásadním problémům spojeným s rozdílnými termíny uvedení staveb SOKP 511 a I/12 Běchovice – Úvaly do provozu, kdy je s cílem maximální eliminace vlivů z dopravy požadováno koordinovat přípravu obou staveb a následně je i současně uvést do provozu.

Podmínka č. 37

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že odpovídající řízení dopravy je jednou z podmínek zajištění její plynulosti. Zajištění plynulosti dopravy je žádoucí

zejména z hlediska minimalizace vlivů na kvalitu ovzduší. Podmínka vyplývá z dokumentace.

Podmínka č. 38

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že veškeré případně zjištěné negativní vlivy související s provozem záměru musí být neprodleně eliminovány.

Podmínka č. 39

- Podmínka je uložena za účelem ochrany krajiny a krajinného rázu a s ohledem i na současný legislativní trend neumísťování reklamních ploch podél komunikací, který je touto podmínkou podpořen.

Podmínka č. 40

- Podmínka je uložena s ohledem na skutečnost, že informovanost obcí a městských částí o průběhu zkušebního provozu záměru je nutná, a to s ohledem na charakter záměru a charakter území. Tím dojde k nadstardardnímu zajištění práv dotčených územních samosprávných celků i veřejnosti.

Všechny ostatní připomínky a požadavky DÚSC a DSÚ obdržené v rámci procesu EIA, které vyplývají ze zákonných požadavků, do podmínek tohoto závazného stanoviska zahrnuty nebyly, neboť povinnost splnit takovéto požadavky ukládají oznamovateli platné právní předpisy. Veškeré další připomínky byly v rámci procesu EIA vypořádány, případně jsou vypořádány v tomto závazném stanovisku.

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl z pohledu příslušného úřadu nalezen natolik významný faktor, který by bránil realizaci předmětného záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgány státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku.

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

Předmětný záměr je navržen v délce 12 571 m (začátek úseku je v km 64,000, konec úseku v km 76,571). Součástí záměru je přeložka Šterboholské radiály, která dále přechází v přeložku I/12 Běchovice – Úvaly. Ta představuje navazující samostatnou stavbu a projektová příprava a realizace obou staveb (SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly) jsou spolu vzájemně koordinovány, přičemž obě stavby budou uvedeny do provozu současně.

Hodnocení v dokumentaci bylo provedeno pro území, které představuje pás v okolí posuzovaného záměru (obdélníkový tvar o ploše cca 97 km^2). Dále byly vyhodnoceny i vlivy záměru mimo toto území, konkrétně byla věnována pozornost významným dopravním komunikacím na území hlavního města Prahy (např. 5. května, Spořilovská, Brněnská, Jižní spojka, SOKP 510, SOKP 512, SOKP 513, Strakonická) a Středočeského kraje (např. II/101, I/2, II/107), které mohou být provozem záměru ovlivněny. Pro tyto

komunikace bylo zpracováno emisní vyhodnocení vlivů záměru z hlediska hluku i znečištění ovzduší (pro stav se záměrem v roce 2025 a stav bez záměru v roce 2025, resp. stav se záměrem v roce 2040+) – hodnocené území cca 130 km^2.

Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Z dokumentace a odborných studií týkajících se posouzení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že realizací záměru dojde k navýšení míry obtěžování a rušení v objektech situovaných v blízkosti záměru, neboť se jedná za stávajícího stavu o území bez významnějších zdrojů hluku. Naopak v objektech situovaných podél komunikací, které jsou ve stávajícím stavu dopravně silně zatížené, dojde realizací záměru k významnému snížení podílu obyvatel obtěžovaných a rušených hlukem z dopravy. Z celkového pohledu jsou oba stavy se záměrem (r. 2025 a 2040+) z hlediska počtu obyvatel obtěžovaných hlukem z dopravy a počtu obyvatel subjektivně rušených hlukem z dopravy včetně míry obtěžování a rušení příznivější než stavy bez záměru.

Hluk z dopravy v obou stavech nepřekročí hygienický limit pro hluk z dopravy pro denní a noční dobu. Podle hodnocení vlivů hluku na veřejné zdraví záměr nezpůsobí významné navýšení rizika negativního ovlivnění veřejného zdraví vlivem hluku pro obyvatele stávající zástavby v bezprostředním okolí záměru. Navýšení míry obtěžování hlukem a subjektivního rušení spánku hlukem ze silniční dopravy lze hodnotit jako akceptovatelné.

V zájmovém území je již ve výchozích stavech zvýšené riziko z expozice částicím $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyrenu a v části území i částicím PM_{10}. Koncentrace benzenu se pohybují na hranici přijatelné míry rizika, v případě ročních i hodinových koncentrací NO_2 a krátkodobých koncentrací CO byly zaznamenány koncentrace poměrně výrazně pod hranicí směrné hodnoty Světové zdravotnické organizace (dále jen „WHO“).

Vlivem realizace záměru je možno očekávat zvýšení imisní zátěže, která v případě chronických ani akutních účinků NO_2 ani akutních účinků CO nezpůsobí žádnou změnu v míře zdravotního rizika, neboť nezpůsobí překročení směrných hodnot WHO.

V případě nárůstu koncentrací benzenu a benzo(a)pyrenu je možné zaznamenat nárůst míry rizika, avšak jedná se o statistické hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví.

V zájmovém území lze očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a maximální denní koncentrace PM_{10}. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ bude po realizaci záměru dodržen. Vzhledem k tomu, že zvýšení imisních koncentrací těchto znečišťujících látek bude nejvyšší v bezprostředním okolí záměru, je hodnocen nárůst rizika dotčeného obyvatelstva v okolí záměru jako nevýznamný. I v tomto případě se tak jedná spíše o statistické hodnoty, které se vzhledem k počtu zasažených obyvatel v praxi neprojeví.

Vzhledem k možnému ovlivnění okolní zástavby během fáze výstavby je třeba důsledně zajistit minimalizaci prašnosti ze staveniště i z příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy, a to dle návrhu opatření uvedených v dokumentaci.

Součástí záměru jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na obyvatelstvo (tj. protihluková opatření pro fázi výstavby i provozu záměru, opatření ke snížení znečištění ovzduší ve fázi výstavby i provozu záměru atd.).

Vlivy záměru na veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Sociálně ekonomické vlivy nebudou významné. Dočasné vlivy záměru generované během výstavby budou vyváženy zlepšením plynulosti, zvýšením bezpečnosti a dopravní propustnosti širšího území po dokončení záměru ve fázi provozu.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Opatření ke snížení vlivu záměru na obyvatelstvo jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska. Při dodržení navržených opatření nebudou vlivy na zdraví obyvatelstva včetně sociálně ekonomických vlivů významné.

Vlivy na ovzduší a klima

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Ve stávajícím stavu podle pětiletých průměrů (2011–2015) ve čtvercích 1 x 1 km publikovaných ČHMÚ jsou v zájmovém území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. V části území je překročen limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, k němuž se však pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), koncentrace se pohybují v rozmezí 90 – 116 %. Tato situace je typická pro většinu území hlavního města Prahy i v mnoha dalších městech České republiky.

Vlivem provozu záměru v roce 2025 budou plněny platné imisní limity pro hodnocené znečišťující látky – pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, benzenu a suspendovaných částic $PM_{2,5}$. Vlivem provozu záměru může dojít k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace PM_{10}, a to pouze v nejbližším okolí trasy předmětného záměru. Zvýšení koncentrací nad hranici imisního limitu nebylo vypočteno nikde v prostoru obytné zástavby. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu může být překročen v malé části zájmového území. Jedná se však o lokality, kde se ve výchozím stavu pohybují hodnoty těsně pod hranicí imisního limitu. Celkově se jedná cca o 6 % území výpočtové oblasti, většinou v těsné blízkosti předmětného záměru bez obytné zástavby.

Vlivem provozu záměru byl vypočten nárůst průměrných ročních koncentrací na úrovni nejvýše (nejvyšší nárůst v území / nejvyšší nárůst v prostoru obytné zástavby):

oxid dusičitý	7,5 $\mu g.m^{-3}$ / 3,5 $\mu g.m^{-3}$, tj. 18,75 % / 8,75 % imisního limitu
benzen	0,10 $\mu g.m^{-3}$ / 0,03 $\mu g.m^{-3}$, tj. 2 % / 0,6 % imisního limitu
částice PM_{10}	30 $\mu g.m^{-3}$ / 8 $\mu g.m^{-3}$, tj. 75 % / 20 % imisního limitu
částice $PM_{2,5}$	8,5 $\mu g.m^{-3}$ / 2,1 $\mu g.m^{-3}$, tj. 42,5 % / 10,5 % imisního limitu
benzo(a)pyren	0,60 $ng.m^{-3}$ / 0,12 $ng.m^{-3}$, tj. 60 % / 12 % imisního limitu

Tento výpočet imisního zatížení nezahrnuje kompenzační opatření např. realizaci zelených pásů, výsadbu min. 8 037 ks stromů podél trasy předmětného záměru, tudíž je z hlediska budoucího stavu nadhodnocen.

Pro celkové zhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno porovnání emisí u významných pozemních komunikací mimo rozsah hodnoceného území, kde záměr bude znamenat relevantní změny v dopravě. Z vyhodnocení vyplývá, že k významnému poklesu intenzit nákladní automobilové dopravy (pokles o 65 – 75 % oproti stavu bez záměru) dojde zejména na úsecích Spořilovská (Severovýchodní I – Türkova), Brněnská (Spořilovská – Chilská) a Jižní spojka (Spořilovská – V Korytech). Realizací záměru tak dojde k významnému snížení emisí všech sledovaných znečišťujících látek v okolí uvedených komunikací.

Pro stav po roce 2040 nebyly samostatně hodnoceny příspěvky záměru, ale pouze celková imisní situace v zájmovém území. Ve stavu po roce 2040 s provozem předmětného záměru bylo vypočteno možné překračování platných imisních limitů pro průměrné roční a pro denní koncentrace částic PM_{10} (jen v oblastech bez obytné zástavby, v žádné části obytné zástavby k překročení nedojde) a pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (hodnoty na hranici limitu pouze v těsné blízkosti komunikace, překračování limitu se i nadále předpokládá vlivem stávajících stacionárních zdrojů lokálně v oblastech Hájek u Uhříněvsi či Újezd nad Lesy).

Rovněž tento výpočet imisního zatížení pro stav 2040+ nezahrnuje kompenzační opatření, tudíž je z hlediska budoucího stavu nadhodnocen.

Vlivy záměru na klimatický systém jako celek (ve smyslu navýšení či snížení emisí skleníkových plynů) budou mírné a prakticky zanedbatelné. Realizací záměru dojde v řešené oblasti celkově k mírnému poklesu emisí, a to o cca 2 %.

Ostatní vlivy záměru na klima jsou hodnoceny převážně jako mírné. V rámci lokálního působení jsou rozhodujícími faktory zpevnění ploch na jedné straně a současně rozsáhlé vegetační úpravy okolí komunikace a přilehlých zemědělských ploch, které jsou též součástí projektu. Vlivem zpevněných ploch lze očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí záměru a zároveň lze očekávat snížení v širším okolí (rovněž mírné) díky ozelenění tělesa komunikace a zemědělských ploch. Pozitivní vlivy lze díky vegetačním bariérám očekávat u faktorů spojených s poryvy větru a přenosem prachu. Odvedením dopravy dojde ke snížení imisní zátěže v části území a naopak k nárůstu zátěže v okolí záměru. Jako pozitivní je dále hodnocen vliv na efekt městského tepelného ostrova, neboť předmětný záměr přispěje k odvedení dopravy ze soustředěné městské zástavby do otevřeného prostoru.

V případě působení faktorů spojených se změnou klimatu na záměr byla posouzena odolnost a zranitelnost projektu vůči zjištěným rizikům. Na základě výsledků lze konstatovat, že rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Za poněkud významnější lze považovat např. rizika poškozování stavebních objektů v důsledku teplotních výkyvů a vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami

vzduchu. Prakticky ve všech případech lze rizika eliminovat či minimalizovat pomocí stavebně technických a provozních opatření.

Z podrobného posouzení vlivů záměru na klima vyplynulo, že míra rizika potenciálních negativních vlivů záměru (např. rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůst teplot, nestabilita půdy, vlhkost, kvalita vzduchu) byla vyhodnocena na úrovni mírné, tedy nízké riziko.

Součástí záměru jsou opatření ke snížení nepříznivých vlivů na ovzduší a klima, případně kompenzační opatření (tj. opatření ke snížení znečištění ovzduší ve fázi výstavby v podobě snižování resuspenze prachových částic, výsadby zeleně před zahájením výstavby atd. i opatření ke snížení znečištění ovzduší ve fázi provozu záměru v podobě realizace rozsáhlých výsadeb zelených pásů podél komunikace).

Vlivy záměru na ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Umístěním vysoce frekventované komunikace do území nelze obecně předpokládat neovlivnění kvality ovzduší. Opatření ke snížení vlivu záměru na ovzduší jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska. Hodnocení, především z hlediska znečišťujících látek – PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzo(a)pyrenu, bylo provedeno bez zahrnutí kompenzačních opatření, která jsou buď součástí záměru, nebo podmínek tohoto závazného stanoviska. Z celkového hlediska nebude mít realizace záměru významný negativní vliv na kvalitu ovzduší a klima.

Při dodržení navržených opatření nebudou vlivy na ovzduší a klima významné.

Vlivy na hlukovou situaci

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Vlivem zprovoznění záměru nedojde u objektů umístěných v blízkosti předmětného záměru k překročení příslušných hygienických limitů hluku.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí záměru nedochází vlivem provozu dopravy na záměru a na nově navrhovaných stavbách přímo navazujících na předmětný záměr (přeložka I/12, Hostivařská spojka, komunikace „nová Donátská“) k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy – $L_{Aeq,T}$ = 60/50 dB (den/noc).

Na ulici Českobrodská (není součást záměru) byla konstatována ve stávajícím stavu stará hluková zátěž, v souladu s platnou legislativou, doložena výpočtem. Výpočtový bod Běchovice (Českobrodská) – ve výpočtovém roce 2016 (68,2 dB den, 62,6 dB noc – ve výšce 3 m). Porovnáním stavu se záměrem se stavem bez záměru se prokázalo, že v roce 2025 dojde v tomto výpočtovém bodě ke zlepšení o 2,7 dB ve dne a 1,9 dB v noci, a hodnoty se budou pohybovat v noci okolo 60 dB a ve dne okolo 65 dB.

Vlivy záměru na akustickou situaci lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Součástí záměru jsou opatření ke snížení nepříznivých vlivů na akustickou situaci (tj. protihluková opatření pro fázi výstavby v podobě výstavby PHS Běchovice před zahájením stavby záměru, opatření v podobě omezení nasazení jednotlivých strojů a mechanizace na staveništi).

Dále jsou součástí záměru navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na akustickou situaci pro fázi provozu záměru formou realizace PHS a valů, (resp. „nízkohlučného" povrchu v části trasy záměru) tak, aby byly splněny hygienické limity.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Umístěním vysoce frekventované komunikace do území nelze obecně předpokládat neovlivnění akustické situace. Opatření ke snížení vlivu záměru ve fázi provozu na akustickou situaci jsou součástí záměru či podmínek tohoto závazného stanoviska (nízkohlučné uzávěry mostů, účinná akustická úprava koncových částí tunelů, prodloužení protihlukové stěny u komunikace „Nová Donátská"). Pro fázi přípravy záměru je v podmínkách závazného stanoviska uložena podmínka – zpracovat akustické posouzení ze staveništní dopravy na základě podrobných ZOV – jedná se především o stabilizaci tras staveništní dopravy s maximálním využíváním vlastní trasy staveniště předmětného záměru a stanovení maximální možné intenzity staveništní dopravy na dotčených komunikacích tak, aby byly splněny hygienické limity.

Při dodržení navržených opatření nebudou vlivy na výslednou akustickou situaci významné.

Další zlepšení akustické situace v oblasti ulice Českobrodská (není součást záměru) lze dosáhnout např. položením „tichého asfaltu". Toto opatření je však již mimo působnost posuzovaného záměru i oznamovatele.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

U podzemních vod nedojde k významnému ovlivnění úrovně hladiny ani jejich jakosti. Ovlivnění se projeví pouze v oblasti tunelových úseků a nejhlubších zářezů, kdy bude zasažena hladina podzemní vody, příp. bude stavba zasahovat pod její úroveň. Úseky, kde se stavba dotýká hladiny nebo zasahuje pod její úroveň, budou odvodněny drenáží, která bude zaústěna do dešťové kanalizace odvodnění komunikace a dále přes systém uklidňovacích nádrží, dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží do recipientu.

Předmětný záměr se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje I. ani II. stupně. Trasa záměru leží ve zranitelné oblasti specifikované dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 254/2001 Sb.") Trasa záměru kříží Říčanský potok, na kterém je na území hlavního města Prahy vyhlášena dle zákona č. 254/2001 Sb. aktivní zóna záplavového území Q_{akt} a stanoveno záplavové území Q_5, Q_{20} a Q_{100}. Ve fázi výstavby mohou být ovlivněny

zejména povrchové vody ve vodních tocích Říčanský a Pitkovický potok, u kterých by vlivem stavební činnosti mohlo dojít k jejich znečištění. Pro zamezení znečištění těchto vod během výstavby je navrženo dostatečné množství eliminujících opatření. Odvedené dešťové vody nezpůsobí výraznější ovlivnění stávajících odtokových poměrů v území.

Pro minimalizaci vlivu na kvalitu a množství povrchových vod ve vodních tocích Říčanského a Pitkovického potoka je navržen adekvátní způsob řízeného odvádění dešťových vod z povrchu komunikace, a to dešťová kanalizace → uklidňovací nádrž → dešťová usazovací nádrž → retenční nádrž → vodní tok.

Pro ochranu PP Lítožnice je navržena kaskáda retenčních nádrží, která bude zadržovat i vody znečištěné ionty Cl během zimního období.

Součástí záměru jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na povrchové a podzemní vody (tj. opatření na ochranu vod ve fázi výstavby i provozu). Jedná se např. o vyloučení zásahů do koryt vodních toků ve fázi výstavby, stanovení minimální vzdálenosti staveništ od vodních toků.

V rámci záměru je respektována příprava suchých poldrů.

Součástí záměru je i návrh monitoringu povrchových i podzemních vod.

Vlivy záměru na vody lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Předmětný záměr byl posouzen z hlediska vlivu na vodní útvary ve smyslu Směrnice o vodách (2000/60/ES) (GEOoffice s.r.o., listopad 2016). Realizací předmětného záměru nebude znemožněno dosažení velmi dobrého ekologického stavu a zachování, případně dosažení dobrého chemického stavu dotčených útvarů povrchových vod.

Z výše uvedeného posouzení dále vyplývá, že vliv záměru na dotčený vodní útvar podzemních vod (Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy) bude malého rozsahu a neměl by ovlivnit kvantitativní ani kvalitativní stav vodního útvaru jako celku. Vzhledem k intenzitě a rozsahu navržených stavebních zásahů se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu útvarů povrchových vod Botič od pramene po ústí do toku Vltavy a Rokytka od pramene po ústí do toku Vltava.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci v zásadě souhlasí. Postrádá však opatření k zachování vody v území např. prověření možnosti a následné realizace zasakování. V tomto směru je v závazném stanovisku uložena podmínka. Další opatření na ochranu vod jsou součástí záměru nebo dalších podmínek závazného stanoviska. Při dodržení navržených opatření budou vlivy na vody málo významné.

Vlivy na půdu

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Vliv stavby na zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“) bude během výstavby spočívat ve vlastním trvalém záboru a dočasném záboru zemědělské půdy a lesních pozemků. Trvalým záborem budou dotčeny převážně půdy I., II. a III. třídy ochrany ZPF. Půdy I. třídy ochrany je možné odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to např. v případě

liniových staveb zásadního významu, což předmětný záměr naplňuje. Záměrem budou dále dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).

Předmětný záměr si vyžádá trvalé vynětí ze ZPF v rozsahu cca 171,58 ha a menší trvalý zábor PUPFL v rozsahu cca 1,25 ha.

V rámci záměru jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů (tj. opatření na ochranu půdy ve fázi výstavby i provozu záměru).

Vlivy záměru na půdu lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Umístěním záměru komunikace daného charakteru lze obecně předpokládat značné zábory půdy. V rámci záměru jsou navržena opatření ke snížení vlivu záměru na půdu. Při dodržení navržených opatření nebudou vlivy na půdu významně negativní.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Dokumentace uvádí, že posuzovaným záměrem nebudou dotčena žádná ložiska nerostných surovin ani dobývací prostory. Současně nedojde k vyvolání sesuvných pohybů. V zájmovém území se nenachází ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území. Chráněná ložisková území Kolovraty a Kolovraty I., mezi kterými plánovaný záměr prochází, nebudou dotčena.

Výstavba předmětného záměru bude představovat zásah do geologických poměrů, a to v souvislosti s vlastním založením stavby. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s výstavbou dvou hloubených tunelů – tunel Dubeč (km 66,355 – 66,630) a tunel Na Vysoké (km 72,400 – 72,784), realizací zářezů (km 66,680 – 67,215 – zářez až 11,5 m; km 69,122 – 71,405 – zářez až 5,5 m; km 72,775 – 72,900 – zářez až 7,5 m) a mostních objektů překonávajících Říčanský potok (km 66,000 – 66,242 a km 72,950 – 73,180) a Pitkovický potok (km 75,600 – 75,830).

Navržená opatření ke snížení nepříznivých vlivů na horninové prostředí jsou v řadě případů identická s opatřeními na ochranu půd.

Vlivy předmětného záměru na horninové prostředí lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Opatření ke snížení vlivu záměru na horninové prostředí jsou součástí záměru. Při dodržení navržených opatření nebudou vlivy na horninové prostředí významné.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy (včetně biologické rozmanitosti) a chráněná území

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Záměr je situován do území, které je zemědělsky využíváno (cca 90 % plochy dotočené záměrem). Kromě běžných druhů fauny a flóry nacházejících se v polních

kulturách byl hodnocen vliv záměru na cennější území, kterými jsou dotčené biokoridory, drobné vodoteče, stromová uskupení apod.

Z dokumentace a závěrů odborných studií vyplývá, že nebyl potvrzen výskyt žádného zvláště chráněného druhu rostlin dle přílohy č. II vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 395/1992 Sb.“).

V území dotčeném plánovaným záměrem byly pozorovány 2 druhy živočichů spadající do kategorie silně ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (slepýš křehký, ještěrka obecná) a 8 druhů živočichů spadajících do kategorie ohrožené druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (vlaštovka obecná, rorýs obecný, ropucha obecná, mravenci, čmeláci, moták pochop, otakárek ovocný a užovka obojková). Plánovaná výstavba ani provoz záměru neovlivní udržení příznivého stavu těchto druhů z hlediska jejich ochrany.

Součástí záměru jsou navržena opatření k vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na flóru, faunu a ekosystémy (tj. opatření pro fázi výstavby i provozu záměru). Jedná se např. o účast ekologického dozoru během výstavby, požadavek na minimalizaci kácených dřevin či výsadbu převážně autochtonních dřevin.

Vlivy záměru na flóru, faunu a ekosystémy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

V blízkosti stavby se nevyskytují žádné Evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) ani Ptačí oblasti (dále jen „PO“). Nejblíže záměru je EVL Blatov a Xaverovský háj (CZ0110142). Uvedená lokalita je vzdálena cca 2 km severozápadně od trasy záměru.

Dle vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru životního prostředí nemůže mít záměr významný vliv na EVL a PO.

Záměr nebude mít vliv na památné stromy, neboť se v blízkosti posuzovaného záměru žádné nevyskytují.

Posuzovaný záměr kříží PP Lítožnice a její ochranné pásmo. Z komplexního vyhodnocení vlivů záměru na PP Lítožnice vyplývá, že záměr významně neovlivní předmět ochrany PP Lítožnice.

Posuzovaný záměr zasahuje na území přírodního parku (dále jen „PPk“) Říčanka. Předmětný záměr je navržen tak, že nebude mít významný negativní vliv na krajinu a krajinný ráz území, a tedy ani na PPk Říčanka.

V trase řešeného záměru se nachází několik významných krajinných prvků (dále jen „VKP“) dle § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb“) a dva registrované významné krajinné prvky dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. Významné negativní dotčení žádného z VKP se v souvislosti s realizací záměru neočekává.

Trasa záměru kříží prvky regionálního a lokálního územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) (vodní toky, lesní porost) dle § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. Pro převedení liniových prvků ÚSES (biokoridory) je navrženo takové technické provedení stavby, které zásahy do těchto prvků minimalizuje, případně jsou navržena dostatečná opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů.

Součástí záměru jsou navržena opatření ke snížení nepříznivých vlivů na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“), ÚSES či VKP. Jedná se např. o návrh optimalizace mostních objektů SO 203 Most Dubeč a SO 210 Most Kuří v souvislosti s oddálením mostních pilířů a jejich základů od břehové hrany dotčených toků.

Vlivy záměru na ZCHÚ, ÚSES a VKP lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Ze zpracované Rámcové migrační studie (EVERNIA s.r.o., prosinec 2016) jednoznačně vyplývá, že hodnocený záměr je dostatečně průchozí pro všechny kategorie živočichů (včetně kategorie A). Rámcová migrační studie potvrdila předchozí koncepci řešení migrační průchodnosti záměru. Pouze v km 66,95, kde je navržen biomost (SO 223) pro převedení živočichů a lokálního biokoridoru, není z pohledu současných pravidel pro navrhování ekoduktů realizace tohoto objektu nezbytná.

Na základě informací z biologického hodnocení, které jsou shrnuty výše, nelze vyloučit dotčení silně ohrožených a ohrožených druhů fauny (nikoliv jejich populací) a jejich biotopů včetně místa shánění potravy. Dotčení se předpokládá zejména ve fázi realizace záměru, kdy dojde k vymístění plachých živočišných druhů do míst vzdálenějších od míst rušení pohybem lidí a strojů. Jedná se převážně o druhy soustředěné do liniových porostů kolem vodotečí, které jsou současně biokoridory. Vzhledem k technickému řešení stavby a opatření zmírňujících vliv na faunu a flóru (ekologický dozor, migrační zábrany, dostatečně kapacitní mostní objekty, minimalizace kácení včetně výsadby nových dřevin apod.) bude vliv záměru na biologickou rozmanitost minimální, přičemž po ukončení výstavby záměru dojde k postupnému návratu většiny druhů na původní místa a k osídlení nových míst. Flora a fauna se přizpůsobí novým podmínkám v území a postupně dojde k obnově a vytvoření odpovídajících biotopů. Vliv záměru na biologickou rozmanitost je proto celkově hodnocen jako akceptovatelný.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Opatření k minimalizaci negativních vlivů na chráněné druhy fauny a flóry a na ekosystémy jsou součástí záměru a podmínek tohoto závazného stanoviska. Respektování výsledků a závěrů studií, které jsou samostatnou součástí předložené dokumentace v následné projektové přípravě, je součástí podmínek tohoto závazného stanoviska. Při dodržení navržených opatření budou vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, biodiverzitu a chráněná území málo významné.

Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Předmětný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Z hlediska ochrany krajinného rázu je navrhovaný záměr při zohlednění navržených opatření v dokumentaci hodnocen jako únosný.

V rámci záměru jsou navržena dílčí opatření ke snížení nepříznivých vlivů na krajinu a krajinný ráz (zelené pásy, keřové výsadby na svazích náspů a zářezů křižovatek, řešení PHS apod.).

V území, které je dotčeno záměrem, se nachází poměrně velké množství cyklotras. Vedení cyklotras nebude záměrem významně dotčeno. Cyklotrasy vedené po silnicích III. třídy zůstanou zachovány, protože stavba uvažuje s převedením všech výše uvedených komunikací přes trasu předmětného záměru. Pro cyklotrasy vedené po polních cestách bude realizace záměru znamenat výraznější zásah, jelikož v rámci stavby dojde k úpravám jejich tras. Nové polní cesty budou na vhodných místech převedeny přes nebo pod trasou záměru. Propojení cyklotras zůstane v souvislosti s realizací záměru zachováno.

Vlivy záměru na krajinu a krajinný ráz lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci k záměru v zásadě souhlasí. Opatření k minimalizaci negativních vlivů na krajinu jsou součástí záměru. Další opatření jsou stanovena jako podmínky tohoto závazného stanoviska. Při dodržení navržených opatření budou vlivy málo významné.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Významný negativní vliv záměru lze vyloučit.

Zásah do hmotného majetku v souvislosti s realizací záměru bude představovat demolice dvou objektů, přeložky silnic III. třídy, úpravu silnice I. třídy, zásahy do polních cest a především pak zásahy do stávajících inženýrských sítí.

Kulturní památky nebudou v souvislosti s hodnoceným záměrem dotčeny.

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčené záměrem zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci dokumentace jsou navržena běžná opatření k vyloučení nepříznivých vlivů na archeologické památky (např. v podobě realizace základního archeologického výzkumu).

Dostupnost obhospodařovaných pozemků po realizaci záměru je řešením zajištěna.

Vlivy záměru na hmotný majetek, kulturní památky, archeologické nálezy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci procesu EIA je zřejmé, že přeshraniční vlivy záměru v souvislosti se stavbou a provozem záměru lze vyloučit, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Jiné vlivy – možnost kumulace

V rámci procesu EIA byla věnována pozornost kumulativním vlivům záměru jak ve fázi výstavby, tak i ve fázi provozu záměru. Jedná se především o kumulativní vlivy v souvislosti s přivaděči, na křížení s ostatními komunikacemi a železničními tratěmi (včetně výhledových záměrů). Zároveň bylo třeba vyhodnotit i možné ovlivnění okolních obcí změnou organizace dopravy. Dále se jedná o možné kumulativní vlivy související s výstavbou a provozem záměru a I/12 Běchovice – Úvaly, tedy dvou liniových staveb. Posouzení kumulativních vlivů je vyhodnoceno např. v rámci Akustického posouzení, Modelového hodnocení kvality ovzduší, Hodnocení zdravotních rizik – hluk, Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví a Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách. Dále byla pro účely vyhodnocení kumulativních vlivů na PP Lítožnice z pohledu možného ovlivnění fauny a flóry zpracována studie Kumulace vlivů staveb SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly na PP Lítožnice.

V rámci Akustického posouzení kumulativních vlivů ve fázi výstavby byl stanoven maximální možný počet nákladních automobilů, který lze během výstavby provozovat na nadřazené komunikační síti (Štěrboholská radiála, SOKP 510, dálnice D1a SOKP 512). Výpočet hluku z výstavby prokázal, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti je dodržen. V rámci Akustického hodnocení byly provedeny výpočty pro kumulaci hluku z provozu silniční a železniční dopravy v území a analýzy ovlivnění obyvatel v 5dB pásmech. Na základě porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů lze vyvodit závěr, že stav s realizací záměru bude z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel z akustického hlediska příznivější, než stávající stav bez záměru. Ve vyšších hlukový pásmech je ve variantě se záměrem vždy nižší počet ovlivněných obyvatel než v ostatních posuzovaných stavech. Tato skutečnost je způsobena vlivem zprovoznění záměru a související přeložky I/12 Běchovice – Úvaly na snížení dopravní zátěže u okolních stávajících komunikací.

V rámci Modelového hodnocení kvality ovzduší byly hodnoceny kumulativní vlivy z výstavby předmětného záměru a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly. Nejvýznamnější kumulativní vlivy z hlediska vlivu na ovzduší lze očekávat u západní hranice souvislé obytné zástavby Běchovic, kde předmětný záměr a přeložka I/12 Běchovice – Úvaly procházejí. Na základě výsledků Modelového hodnocení kvality ovzduší lze očekávat, že ani kumulativní vlivy s výstavbou přeložky I/12 Běchovice – Úvaly nezpůsobí nadlimitní zatížení území za předpokladu dodržování základních opatření pro redukci prašnosti, a to také v průběhu realizace dotčené přeložky I/12 Běchovice – Úvaly.

Součástí Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách je posouzení vlivů kumulovaných staveb, které se zabývá vyhodnocením kumulativních vlivů odvádění

dešťových vod z předmětného záměru a stavby přeložky I/12 Běchovice – Úvaly na odtokové poměry v MČ Praha – Běchovice. Toto posouzení bylo zaměřeno na počáteční úseky stavby předmětného záměru a stavby přeložky I/12 Běchovice – Úvaly, tj. od MÚK Dubeč po vodní tok Rokytka. Z výše uvedeného posouzení vyplývá, že předmětné komunikace mohou ovlivnit stávající povodňové průtoky na Říčanském potoce a na Rokytce, a to pouze v řádu jednotek procent. Toto ovlivnění se týká především časového průběhu povodně, který bude mírně odlišný, ale s nižšími kulminačními průtoky. V retenčních nádržích bude zachycen významný objem vody, který budu následně postupně vypouštěn. Snížení kulminačních průtoků zadržením vody v retenčním zařízení s regulovaným odtokem je tak nutno chápat jako protipovodňové opatření, které bude snižovat nepříznivé účinky povodňových stavů a jedná se tak o pozitivní řešení klimatických extrémů.

Předmětný záměr samostatně ani v kumulaci s přeložkou I/12 Běchovice – Úvaly negativně neovlivní předmět ochrany PP Lítožnice. Při respektování opatření uvedených v dokumentaci lze vliv záměru na PP Lítožnice hodnotit jako akceptovatelný.

Celkově jsou kumulativní vlivy hodnoceny jako malé a akceptovatelné, s čímž se ztotožnil i zpracovatel posudku.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, přírodní zdroje, vlivy na zvláště chráněné území). Určité vlivy záměru se však mohou promítnout i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (např. vlivy záměru na akustickou situaci a ovzduší). Předmětný záměr nepředstavuje negativní ovlivnění životního prostředí a je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Pozitivně lze v souvislosti s realizací záměru hodnotit zejména zlepšení akustické situace i znečištění ovzduší z automobilové dopravy na většině stávajících sběrných komunikacích procházejících zástavbou MČ Praha – Běchovice, MČ Praha 21, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha – Koloděje, MČ Praha 22, obce Křenice, Sibřina, Sluštice, Škvorce a dalších pražských čtvrtích a středočeských obcí.

Pozitivní vliv záměru se projeví i v širším území na stávajících významných komunikacích, které jsou zatíženy zejména tranzitní automobilovou dopravou (vč. těžkých nákladních automobilů), a které procházejí obytnou zástavbou MČ Praha 4 (především oblast Spořilova), MČ Praha 11 (zejména oblast Jižního Města), územím Prahy 10 (zejména oblast Zahradního Města). Realizací záměru dojde k přesunutí tranzitní dopravy, především těžké nákladní dopravy, mimo tato hustě obydlená území a také dojde k efektivnějšímu rozložení zdrojové/cílové dopravy na kapacitní komunikace. Na území Středočeského kraje se realizace záměru projeví pozitivně snížením dopravních intenzit (např. II/101).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl z pohledu příslušného úřadu nalezen natolik významný faktor, který by bránil realizaci předmětného záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Provedená hodnocení poskytla dostatečné podklady pro posouzení možnosti realizace záměru z pohledu vlivů na životní prostředí.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

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

Předmětný záměr je navržen v délce 12 571 m (začátek úseku je v km 64,000, konec úseku v km 76,571). Záměr je navržen v definitivním šířkovém uspořádání jako šestipruhová komunikace kategorie D 34,5/100 s rozšířeným středním dělicím pásem a nouzovými pruhy. Na začátku bude niveleta trasy záměru navazovat na stávající niveletu stavby SOKP 510 a na konci na stavbu 512 (D1 – Vestec). Maximální podélný spád je navržen 3,5 %.

Součástí záměru je přeložka Štěrboholské radiály v kategorii S 22,5/100 a délce 1 140 m, která dále přechází v přeložku I/12 Běchovice – Úvaly. Ta představuje navazující samostatnou stavbu vedenou v obchvatové jižní poloze mimo MČ Praha – Běchovice, MČ Praha 21 a město Úvaly. Projektová příprava a realizace obou staveb (SOKP 511 a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly) jsou spolu vzájemně koordinovány, přičemž obě stavby budou uvedeny do provozu současně.

Technické řešení záměru zahrnuje i krátký, úvodní cca 40 m napojovací úsek na Hostivařskou spojku. Vlastní Hostivařská spojka navazující na tento krátký napojovací úsek představuje navazující samostatnou stavbu, jejíž technické řešení není předmětem záměru.

Na celé trase záměru jsou navrženy čtyři MÚK: MÚK Dubeč – křížení záměru se Štěrboholskou radiálou, MÚK Uhříněves – v místě křížení trasy okruhu se silnicí III/33310 (Uhříněves – Koloděje), MÚK Říčany – křížení s komunikací I/2 a MÚK Lipany – křížení se silnicí III/03339 Lipany – Říčany. Kromě silnic, na kterých jsou navrženy MÚK, kříží SOKP 511 rovněž mimoúrovňově, ale bez připojení, další silnice a místní komunikace. V rámci stavby SOKP 511 bude realizováno 5 mostních objektů v MÚK Dubeč, 5 mostů na SOKP a 10 mostů přes SOKP, 2 mosty na silnicích a rampách mimo silniční okruh a 2 tunely: tunel Na Vysoké (384 m) a tunel Dubeč (275 m). V km 64,000-65,000 je navržen nízkohlučný povrch (mimo větví MÚK, Štěrboholské radiály a ostatních

komunikací v okolí). Navržený nízkohlučný povrch navazuje na stávající nízkohlučný povrch realizovaný na trase SOKP 510. Dále je tento povrch navržen v km 75,000-76,000 (úsek u obce Kuří).

Předmětný záměr dále zahrnuje realizaci propustků na SOKP i na silnicích a rampách mimo SOKP, zárubních zdí, objektů odvodnění komunikací (gravitační dešťová kanalizace, před každým vyústěním kanalizace do recipientu je navržena havarijní jímka, dešťová usazovací nádrž s koalescenčním odlučovačem ropných látek a retenční nádrž), úprav vodotečí, protihlukových opatření (valy a stěny), oplocení (v celé délce komunikace), sadových úprav (výsadba stromů a keřů na plochách svahů zářezů a výkopů a na všech ostatních volných plochách, zejména uvnitř ramp MÚK), vegetačních zelených pásů (odclonění komunikace od obytné zástavby) a dalších souvisejících provozních staveb.

V rámci předkládané dokumentace byla předložena jedna varianta vedení trasy i technického řešení záměru, která je výsledkem několikaletého posuzování a projednávání různých variant jak vlastního vedení záměru, tak i technického řešení záměru (variantně je řešeno pouze technické řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208) – varianty z hlediska typu konstrukce a počtu mostních pilířů).

Podrobněji je technické řešení záměru popsáno v dokumentaci v kapitole B.I.6.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady možných negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Po technologické stránce se jedná o zvládnuté procesy včetně odpovídající ochrany životního prostředí. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

V závazném stanovisku jsou uvedeny i podmínky týkající se vlastního řešení stavby (MÚK Dubeč, osázení valů, délky PHS u „nové Donátské“, výsadby stromů, odhlučnění tunelů apod.).

Technické řešení odpovídá požadavkům na stavby obdobného charakteru.

Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

V rámci procesu EIA nebylo předloženo variantní řešení. Záměr je řešen v jedné variantě vedení trasy i technického řešení záměru, která je výsledkem několikaletého posuzování a projednávání různých variant jak vlastního vedení záměru, tak i technického řešení záměru (variantně je řešeno pouze technické řešení mostů Dubeč (SO 203) a Kolovraty (SO 208) – varianty z hlediska typu konstrukce a počtu mostních pilířů). Délka, výška a volná šířka je u těchto mostních objektů navržena stejná. Z hlediska vlivů variantního řešení mostů Dubeč a Kolovraty na životní prostředí není preferována

pouze jedna varianta technického řešení, obě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí realizovatelné.

Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných a dříve posuzovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

- Dne 13. 4. 2017 byla na MŽP, OPVIP předložena dokumentace s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace 70572/ENV/15), která byla dne 19. 4. 2017 rozeslána DÚSC a DSÚ ke zveřejnění a k vyjádření. Dne 22. 4. 2017 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce posledního z dotčených krajů.

Závěry dokumentace (Ing. Libor Ládyš, duben 2017):

Z provedených posouzení uvedených v kapitolách D. I. 1 až D. I. 13 dokumentace vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný.

Součástí dokumentace je výčet obecných a konkrétních opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci možných nepříznivých vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Jednotlivá opatření jsou navržena adekvátně k velikosti zjištěných vlivů záměru na životní prostředí.

Již samostatný záměr je z hlediska širšího zájmového území hlavního města Prahy a Středočeského kraje kompenzačním opatřením, jelikož odvede a váže na sebe problematickou těžkou nákladní dopravu. Vzhledem k trasování záměru mimo zastavěné oblasti a realizacím dostupných technických a technologických opatření budou v maximální možné míře negativní dopady záměru eliminovány.

Dokumentace se zabývala i posouzením kumulativních vlivů, konkrétně možnými kumulativními vlivy souvisejícími s výstavbou a provozem předmětného záměru a stavby I/12 Běchovice – Úvaly, tedy dvou liniových staveb, a dalších záměrů.

V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby.

Zpracovatel dokumentace doporučuje záměr k realizaci.

- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 72 vyjádření (z toho 13 vyjádření DÚSC, 13 vyjádření DSÚ, 8 vyjádření dalších územních samosprávných celků, 38 vyjádření z řad veřejnosti (vyjádření spolků, jednotlivců a dalších subjektů)).

- Dopisem ze dne 21. 4. 2017 byl zpracováním posudku pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc. (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 69/14/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. 37351/ENV/16).
- Dne 1. 6. 2017 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady pro zpracování posudku.
- Dne 7. 8. 2017 byla zpracovateli posudku prodloužena lhůta o 30 dnů na zpracování posudku na základě žádosti ze dne 31. 7. 2017.
- Dne 25. 8. 2017 obdrželo MŽP, OPVIP zpracovaný posudek, který byl dne 25. 8. 2017 rozeslán DÚSC a DSÚ ke zveřejnění a k vyjádření. Informace o posudku byla zveřejněna dne 28. 8. 2017 na úřední desce posledního z dotčených krajů.

Závěry zpracovatele posudku (Ing. Josef Tomášek, CSc., srpen 2017):

Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, ovzduší, faunu, flóru a ekosystémy, povrchové a podzemní vody a půdu.

Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci k záměru souhlasí a konstatuje, že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

- K posudku příslušný úřad obdržel celkem 35 vyjádření (z toho 6 vyjádření DÚSC, 10 vyjádření DSÚ, 5 vyjádření dalších územních samosprávných celků, 14 vyjádření z řad veřejnosti (vyjádření spolků, jednotlivců a dalších subjektů)). Vyjádření k posudku byla předána zpracovateli posudku k vypořádání. Vypořádání jednotlivých vyjádření k posudku je uvedeno v závěru odůvodnění tohoto závazného stanoviska.
- Dne 13. 9. 2017 rozeslalo MŽP, OPVIP pozvánku na veřejné projednání DÚSC a DSÚ ke zveřejnění. Informace o konání veřejného projednání byla zveřejněna dne 19. 9. 2017 na úřední desce posledního z dotčených krajů.
- Dne 27. 9. 2017 se konalo veřejné projednání dokumentace a posudku.

Závěry veřejného projednání:

Veřejného projednání se zúčastnilo celkem cca 80 osob. Na veřejném projednání byl záměr projednán ze všech podstatných hledisek. Průběh a závěry veřejného projednání jsou specifikovány v zápisu z veřejného projednání pod č. j. MZP/2017/710/2385 ze dne 2. 10. 2017. Na veřejném projednání byla řešena zejména problematika hluku, ovzduší a intenzit dopravy, a problematika invariantního trasování záměru.

- Dne 20. 11. 2017 byla oznamovatelem záměru uhrazena částka za posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona.

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

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj
- Město Říčany
- Obec Modletice
- Obec Nupaky
- Obec Dobročovice
- MČ Praha 11
- MČ Praha 14
- MČ Praha 20
- MČ Praha 22
- MČ Praha – Kolovraty
- MČ Praha – Nedvězí
- MČ Praha – Královice
- MČ Praha – Dubeč
- MČ Praha – Běchovice
- MČ Praha – Dolní Počernice
- MČ Praha – Ďáblice
- MČ Praha – Satalice
- MČ Praha – Dolní Chabry
- MČ Praha – Dolní Měcholupy
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Říčany, odbor životního prostředí
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Agentura ochrany přírody a krajiny, krajské středisko Praha a Střední Čechy
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a Středočeského kraje
- MŽP, odbor ochrany vod
- MŽP, odbor odpadů
- MŽP, odbor ochrany ovzduší
- MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- MŽP, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- Ministerstvo zdravotnictví
- Ministerstvo zemědělství
- Ministerstvo dopravy
- Národní památkový ústav, generální ředitelství
- Lesy České republiky, s.p.
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Společné vyjádření za obec Horoušany, Jirny, Křenice, Sibřina, Svémyslice, Zeleneč, Zlatá, městys Nehvizdy, Škvorec, Zápy, MČ Praha 22, MČ Praha – Královice, MČ Praha – Nedvězí a město Říčany
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

- Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice
- Svaz dopravy České republiky
- Svaz průmyslu a dopravy České republiky
- Společnost pro rozvoj silniční dopravy v ČR
- Spolek SOS Spořilov
- Spolek Nové Jirny bez tranzitní dopravy
- Zdravý Spořilov, z.s.
- Kolovratský KOS, z.s.
- Újezdský STROM (Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21, o.s.)
- Okrašlovací spolek Lipanský
- Zdravé životní prostředí, z.s.
- Zdravé prostředí všem, z.s.
- Stop kamionům – Iniciativa za dostavbu Pražského okruhu
- Obec Dobřejovice a obec Herink zastoupeni JUDr. Petrou Humplíčkovou, Ph.D.
- Obec Dobřejovice, obec Herink, obec Modletice, Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy, zastoupeni JUDr. Petrou Humplíčkovou, Ph.D.
- Klidné Počernice, z.s.
- Spolek pro výstavbu silničního okruhu kolem Prahy, z.s.
- Spolek Chvalská
- Auto*Mat, z.s.
- Spolek Naše Kolovraty
- Hnutí občanů Počernic
- Základní škola Horní Počernice
- Mateřská škola – Vybíralova
- Domov seniorů Bethesda
- LRS Chvaly, o.p.s.
- Strana svobodných občanů, koordinátor pobočky Praha 4
- Marie a Jan Juránkovi
- Josef Hampl, Praha 20
- Martin Poláček a PhDr. Iva Poláčková Šolcová, Ph.D.
- Ivana Potančoková
- RNDr. Eva Horáková, Ing. Lubor Horák, Běchovice
- Ing. Jan Klika
- Jan Klicpera a Kateřina Klicperová
- Ing. Hana Gottwaldová
- Ing. Jakub Hlavička
- Ing. arch. Jan Petzold
- Karel Brunhofer
- Ing. Otakar Vondráček
- Ing. Petr Kasa
- PhDr. Iva Poláčková Šolcová, Ph.D., Martin Poláček
- Podpisová listina – 54 občanů v předávacím dopise označeno jako Hájek u Uhříněvsi

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj, hejtmanka
- Středočeský kraj, radní
- Město Říčany
- Obec Modletice
- Obec Nupaky
- Obec Dobročovice
- MČ Praha 11
- MČ Praha 14
- MČ Praha 20
- MČ Praha 22
- MČ Praha – Kolovraty
- MČ Praha – Nedvězí
- MČ Praha – Královice
- MČ Praha – Dubeč
- MČ Praha – Běchovice
- MČ Praha – Dolní Počernice
- MČ Praha – Ďáblice
- MČ Praha – Satalice
- MČ Praha – Dolní Chabry
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Říčany, odbor životního prostředí
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Agentura ochrany přírody a krajiny, krajské středisko Praha a Střední Čechy
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a Středočeského kraje
- MŽP, odbor ochrany vod
- MŽP, odbor odpadů
- MŽP, odbor ochrany ovzduší
- MŽP, odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- Ministerstvo zdravotnictví
- Ministerstvo zemědělství
- Ministerstvo dopravy
- Lesy ČR, státní podnik
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
- Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice
- Svaz dopravy České republiky
- Svaz průmyslu a dopravy České republiky
- Společnost pro rozvoj silniční dopravy
- SOS Spořilov

- Spolek Nové Jirny bez tranzitní dopravy
- Zdravý Spořilov, z.s.
- Kolovratský KOS, z.s.
- Újezdský STROM Spolek pro Trvalý Rozvoj a Okrašlování Městské části Praha 21, o.s.
- Okrašlovací spolek Lipanský
- Zdravé životní prostředí, z.s.
- Zdravé prostředí všem, z.s.
- STOP kamionum
- Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy
- Klidné Počernice, z.s.
- Spolek pro výstavbu silničního okruhu kolem Prahy, z.s.
- Spolek Chvalská
- Auto*Mat
- Obec Dobřejovice a obec Herink, zastoupeni JUDr. Petrou Humplíčkovou, Ph.D.
- Hnutí občanů Počernic
- Naše Kolovraty, z.s.
- Strana svobodných občanů
- Marie a Jan Juránkovi
- Josef Hampl
- PhDr. Iva Poláčková Šolcová, Ph.D., Martin Poláček
- Ivana Potančoková
- RNDr. Eva Horáková a Ing. Lubor Horák
- Ing. Jan Klika
- Jan Klicpera a Kateřina Klicperová
- Ing. Hana Gottwaldová
- Ing. Jakub Hlavička
- Ing. arch. Jan Petzold
- Karel Brunhofer
- Ing. Otakar Vondráček
- Podpisová listina – 54 občanů v předávacím dopise označeno jako Hájek u Uhříněvsi

Připomínky ve vyjádřeních se týkaly především hluku, znečištění ovzduší, ochrany prostředí a variantního řešení záměru. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku, který je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (http://www.cenia.cz/eia), a na stránkách MŽP (http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru MZP472 v části Posudek.

Vypořádání vyjádření k posudku:

Příslušný úřad obdržel vyjádření od následujících subjektů:

- Hlavní město Praha
- Středočeský kraj

- MČ Praha 11
- MČ Praha 20
- MČ Praha 22
- MČ Praha – Běchovice
- MČ Praha – Dolní Počernice
- MČ Praha – Ďáblice
- MČ Praha – Dolní Měcholupy
- MČ Praha – Kolovraty
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Městský úřad Říčany, odbor životního prostředí
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- MŽP, odbor ochrany ovzduší
- MŽP, odbor odpadů
- MŽP, odbor ochrany vod
- MŽP, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů
- Národní památkový ústav, generální ředitelství
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Společné vyjádření za obec Horoušany, Jirny, Křenice, Sibřina, Svémyslice, Zeleneč, Zlatá, městys Nehvizdy, Škvorec, Zápy, MČ Praha 22, MČ Praha – Královice, MČ Praha – Nedvězí a město Říčany
- Zdravé životní prostředí, z.s.
- Spolek Kolovratský KOS, z.s.
- Obec Dobřejovice, obec Herink, obec Modletice, Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy, zastoupeni JUDr. Petrou Humplíčkovou, Ph.D.
- Klidné Počernice, z.s.
- Hnutí občanů Počernic
- Základní škola Horní Počernice
- Mateřská škola – Vybíralova
- LRS Chvaly, o.p.s.
- Domov seniorů Bethesda
- Ing. Petr Kasa
- Josef Hampl
- PhDr. Iva Poláčková Šolcová, Ph.D., Martin Poláček

<u>Podstata vyjádření hlavního města Prahy ze dne 5. 10. 2017</u>

Hlavní město Praha nemá připomínky k posudku a doporučuje vydání souhlasného závazného stanoviska.

<u>Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku</u>

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření Středočeského kraje ze dne 21. 9. 2017

Středočeský kraj souhlasí s posudkem a nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření MČ Praha 11 ze dne 26. 9. 2017

Souhlasí bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření MČ Praha 20 ze dne 27. 9. 2017

1) Připomínkuje stanovení dotčeného území, resp. nesouhlasí s nezahrnutím MČ Praha 20 mezi dotčené územní samosprávné celky, což považuje za nezákonné.
2) Dále připomínkuje rozporuplné dopravní intenzity.
3) Dále uplatňuje připomínky k invariantnosti záměru.
4) Dále připomínkuje nevypořádané dopady záměru na dopravní zátěže v hlavním městě Praze. MČ Praha 20 požadovala zveřejnění predikce dopravní zátěže na území hlavního města Prahy, neboť je nepochybné, že stavba SOKP 511 (předpoklad dokončení v roce 2025) a celý SOKP (předpoklad dokončení 2040+) se projeví na celém dopravním skeletu města. Výhledový stav r. 2025 počítá jen s dostavěnou částí stavby SOKP 511, ale Výhledový stav r. 2040+ se týká úzce i městské části Praha 20, kde se předpokládá dostavěná celá plánovaná dopravní síť města, tedy i celý SOKP na severu hlavního města Prahy. Z dokumentace i z reakcí zpracovatele posudku je zjevné, že zpracovatel dokumentace pracoval s dopravním modelem pro celou pražskou aglomeraci – ovšem vygeneroval a zveřejnil dopravní intenzity pouze pro oblast přiléhající k SOKP 511 a dále pro 20 úseků silnic (str. 103 - 104 dokumentace). MČ Praha 20 to považuje za zcela nedostatečné, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o stavbu zásadního významu i dopadu na hlavní město Prahu. Z tohoto důvodu městská část Praha 20 požaduje, aby byly zveřejněny jasné výstupy tj. celková prognóza zatížení dopravní sítě města a jeho nejbližšího okolí po dostavbě tak zásadní stavby, jakou je SOKP.
5) Na závěr MČ Praha 20 požaduje umístění stacionární měřící stanice na měření polutantů, především benzo(a)pyrenu, PM_1, $PM_{2,5}$ a PM_{10} na svém katastru, na místě, které bude upřesněno v navazujícím řízení a která bude provozována od doby započetí stavby.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ),

které nebyly obeslány. MČ Praha 20 se vyjádřila k dokumentaci a její vyjádření je v posudku uvedeno. MČ Praha 20 nebyla tedy vyloučena z procesu EIA. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) *Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.*

ad 3) *Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 244/1992 Sb.“), pod kódem záměru XXX767 – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice“, se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.*

ad 4) Predikce dopravní zátěže na vybraných významných komunikacích jsou uvedeny v tabulkách č. 14 a 15 v dokumentaci. Dopady předmětného záměru na nejbližší navazující úseky z hlediska akustické zátěže i zátěže z hlediska kvality ovzduší jsou v dokumentaci řešeny. Dopady realizace nejen záměru, ale i dalších dopravních staveb na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje jsou zřejmé z tabulek dopravní výdajnosti vybraných úseků komunikací (tab. č. 19 – 21 v dokumentaci). Na veřejném projednání byly zástupcem TSK prezentovány předpokládané intenzity na úrovni roku 2025 v širší dopravní síti, než je uvedeno v dokumentaci. V případě celkové prognózy zatížení dopravní sítě města a jeho nejbližšího okolí po dostavbě SOKP – těmito údaji zpracovatel dokumentace nedisponuje, je však možné obrátit se na příslušného autora, tedy IPR.

ad 5) Umístění stacionární měřící stanice není v kompetenci oznamovatele. Z procesu EIA nevyplynula potřeba umístění nových měřících stanic. Zřízení nové měřicí stanice a její lokalizace patří do působnosti ČHMÚ, na který je možné se s příslušným požadavkem obrátit.

Podstata vyjádření městské části Praha 22 ze dne 25. 9. 2017

Realizaci záměru podporuje, ale opětovně požaduje vyloučení těžké nákladní dopravy z komunikací k Netlukám a Pod Jankovem.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Realizace SOKP 511 má sloužit mimo jiné i ke zlepšení dopravní obslužnosti. Akceptace tohoto požadavku by znamenala změnu pentogramů doprovodné dopravy s SOKP 511 a možná i mimo tento úsek s tím, že v podstatě by znamenala neplatnost zpracovaného Akustického posouzení a dalších výstupů z hodnocení vlivů na životní prostředí. V další fázi projektové přípravy a jejího schvalování by obdobný požadavek mohly vznést i další MČ a obce, a tím by se celý záměr dostal do fáze naprosté nerealizovatelnosti. Z těchto důvodů je i nadále stanovisko k opětovnému požadavku zamítavé.

Podstata vyjádření městské části Praha – Běchovice ze dne 26. 9. 2017

1) MČ Praha Běchovice vítá prakticky všechny podmínky navržené do závazného stanoviska, a to jak pro fázi přípravy, realizace, tak pro fázi provozu záměru. Na formulovaných podmínkách je znát snaha posuzovatele snížit negativní vlivy záměru, jak pokud jde o zatížení polutanty ovzduší, tak pokud jde o zatížení světelným smogem či nevhodně umístěnými billboardy. Vítá rovněž, že bude aktualizována řada podkladů, jako inženýrsko–geologické průzkumy, projekt monitoringu životního prostředí, hydrotechnické výpočty, ačkoliv z logiky věci by bylo záhodno tyto aktualizované podklady znát již při zodpovědném posuzování záměru v procesu EIA. Dále konstatuje, že některé jejich připomínky nebyly uspokojivě vypořádány – viz příloha vyjádření. Vítají uloženou povinnost pravidelně informovat obce o stavu přípravy akce.
2) Zcela zásadní jsou pro jejich MČ Praha Běchovice podmínky č. 1 a 36 *(číslování dle návrhu závazného stanoviska v posudku, pozn. příslušného úřadu)*.

3) MČ Praha Běchovice uvádí, že ve shodě s posuzovatelem je přesvědčena, že společné zprovoznění záměru a přeložky I/12 Běchovice – Úvaly je bezpodmínečně nutné a oceňují, že bylo navrženo do závazného stanoviska. K těmto podmínkám uvádí několik dílčích dotazů:

   Uvádí dotaz, jakým způsobem bude splnění této podmínky garantováno.

   Dále zmiňuje dotaz, že pokud dojde k porušení těchto podmínek, jaký bude konkrétní postup investora (u obou staveb stát) a příslušných úřadů.

   Dále uvádí, že v minulosti marně žádala, aby stavby byly posuzovány a připravovány jako jeden investiční záměr. Opakovaně zaznělo, že jejich financování je v odlišném režimu, neboť SOKP je záměr celorepublikové důležitosti, u něhož se počítá s využitím Operačního programu doprava z Evropských fondů, zatímco přeložka I/12 Běchovice – Úvaly takovou prioritu nemá.

   Dále se dotazuje, kdo bude zodpovědný za naplnění podmínky, že předmětný záměr nebude spuštěn do zkušebního provozu s časovým předstihem? (SOKP 512 není kolaudován, tudíž je zjevné, že zkušební provoz v České republice může probíhat i řadu let).

4) Vítá podporu hlavního města Prahy ohledně nutnosti přeprojektování křižovatky MÚK Dubeč a i s ohledem na kladné vyjádření posuzovatele a jeho doporučení se změnami zabývat. Důrazně žádá, aby se těmito úpravami problematické křižovatky investor neprodleně zabýval, úzce přitom spolupracoval s MČ Praha – Běchovice a aby předmětné úpravy byly zapracovány do připravované dokumentace k územnímu řízení.

5) Dále uplatňuje dotaz k podmínce č. 14 *(pozn. příslušného úřadu: číslování dle návrhu závazného stanoviska v posudku)* a to, jak bude tato podmínka kontrolována a v případě nedodržení sankcionována.

6) MČ Praha – Běchovice navrhuje, aby do podmínek závazného stanoviska – pro fázi provozu záměru – byly doplněny podmínky:

   – pravidelné odborné čištění povrchu z tichého asfaltu – 1 x ročně

   – pravidelné sledování akustických parametrů Tichého asfaltu – 2 x ročně

   – pravidelnost výměny Tichého asfaltu, při ztrátě jeho akustických vlastností

7) MČ Praha – Běchovice navrhuje, aby Podmínky č. 5, 6, 30 a 40 *(číslování dle návrhu závazného stanoviska v posudku, pozn. příslušného úřadu)* závazného stanoviska byly doplněny o výraz *„a MČ“*.

8) Dále uvádí, že s ohledem na významné obavy řady obyvatel jejich MČ z dopadů stavby SOKP a MÚK Dubeč na jejich životní prostředí je jim líto, že posudek se dost věcně nevypořádal s řadou námitek podaných k dokumentaci a nedošlo k doplnění dokumentace tak, aby kompletní posouzení vlivů SOKP 511 na životní prostředí bylo nanejvýš přesvědčivé. Soupis nejvýraznějších výhrad přikládá v samostatné příloze.

9) Uplatňuje připomínky k frekvenci dopravy. Nelze předvídat frekvenci dopravy 20 – 30 let dopředu. MČ Praha – Běchovice trvá na své původní připomínce, neboť předvídat 20 – 30 let dopředu, že již nedojde k významné změně území z hlediska hlavních komunikací, je v pražské aglomeraci naprosto nereálné. Stav kritizuje z toho důvodu, že právě teprve v tomto stavu vychází výsledky v procesu EIA lépe a má uklidnit občany podél SOKP v tom smyslu, že k zmírnění zátěže dojde právě po roce 2040, a to po naplnění tohoto hypotetického stavu.

10) Uplatňuje připomínky k akustické situaci a zdravotním rizikům z hluku. Poukazuje, že od posledního posouzení hluku se zhoršily zákonné limity hluku. MČ Praha – Běchovice ve svém vyjádření dále uvádí, že postup, kdy původní materiály/záruky o dodržení hygienických limitů hluku a emisí z plánované stavby přestávají platit dokonce před jejich realizací – jen díky změně legislativní ochrany občanů k horšímu, je podkopáváním právní jistoty občanů a důvěry vůči státní správě a samosprávě. Pokud jde o tzv. tichý asfalt, stanovisko posudku MČ Prahu – Běchovice neubezpečilo o tom, že tichý asfalt bude trvalou ochranou. Stále trvá na tom, že by neměl být započítán v Akustickém posouzení a lze jej považovat pouze za nadstandard a nikoliv za záruku dodržení hlukových limitů v obytném území. Poukazuje na to, že při jakémkoliv snížení jeho akustických vlastností bude v reálných podmínkách velmi těžké, až takřka nemožné se domáhat jeho urychlené výměny.

11) Uplatňuje připomínky k dopravně inženýrským podkladům. Upozorňuje na nedostatečné vypořádání připomínek, ve kterých poukazovala na rozdíl ve výsledcích sčítání dopravy, způsob zahrnutí problematiky oprav vozovek na SOKP 510 vzhledem k intenzitám dopravy. Dále zmiňuje pokles dopravy na SOKP 510 i na Štěrboholské radiále na základě ročenek TSK. Upozorňuje na nesoulad podkladů. Dále uvádí dotaz k výpočtu a přepočtu dopravy.

12) Uplatňuje připomínky týkající se rozptylové studie (dále jen „RS“), Akustického posouzení a dalších. Upozorňují zejména na zastaralost mapových podkladů hodnoceného území znázorňující stav kvality ovzduší.

13) Dále upozorňuje na podceněné dopravní intenzity.

14) MČ Praha – Běchovice nepovažuje připomínku, ve které žádali o vysvětlení (a) zdánlivě samovolného zlepšení imisního stavu u některých škodlivin mezi lety 2016 (stávající stav) a 2025 (výchozí stav bez záměru), (b) zlepšení imisního stavu u některých škodlivin mezi lety 2016 (stávající stav) a 2040 (budoucí stav se záměrem) v situaci buď při stejném počtu vozidel, nebo jeho výrazném nárůstu na některých úsecích, např. o 40 000 vozidel denně na SOKP 510, za dostatečně vypořádanou a namítá:

    Obměna vozového parku opravdu dostatečně vysvětluje zmíněné zlepšení imisní situace na SOKP 510 za současného markantního nárůstu počtu vozidel. Zpracovatel dokumentace své vysvětlení nicméně nepodkládá žádným hodnověrným důkazem, a tak jeho argumentace zůstává pouze ve sféře možných zdůvodnění diskutované situace.

Dále podotýká, že RS neobsahuje žádnou diskuzi nejistot modelu, ačkoliv budoucí stav vozového parku je věcí nejistou. Součástí kvalitně zpracovaných RS by ale měla být diskuze nejistot, jak je zmíněno z odborných připomínek k RS (viz níže). Uvádí, že je třeba podotknout, že poslední věta vyjádření zpracovatele posudku je obtížně pochopitelná (str. 108 posudku):

„Snížení imisní zátěže provozem liniového zdroje s přibližně stejnou dopravní intenzitou musí být na základě předchozího vždy při srovnání stavů v roce 2040+ a 2025 markantní – což se také ve výsledcích RS projevuje.“

15) Dále MČ Praha – Běchovice žádala o doplnění přesného soupisu zdrojů na území hlavního města Prahy, které byly zahrnuty do výpočtu imisního pozadí. Namítá, že informace uvedené v reakcích zpracovatelů dokumentace i posudku jsou buď pouze zopakováním informací již uvedených v RS, nebo objasněním obecných skutečností.

16) Dále uvádí, že žádala o zveřejnění skladby dopravy a uvažovaných rychlostí zahrnutých do modelových výpočtů RS a Akustického posouzení. Upozorňuje, že posudek neobsahuje skladbu vozového parku pro rok 2016 tak, jak byla zahrnuta do RS.

17) Dále zmiňuje, že požadovala doložení dopravní a emisní zátěže v jiných částech hlavního města Prahy pozměněné vlivem uvedení záměru do provozu.

    Namítá, že předmětem dokumentace sice opravdu není detailní analýza situace v jiných částech Prahy, avšak právě pozitivní změnou se argumentuje ve prospěch provozu záměru. Zůstává tak pravdou, že bez informací o celém území hlavního města Prahy, je závěr této kapitoly nepřesvědčivý a nelze vyloučit názor, že je subjektivní.

18) Dále upozorňuje, že vyjádřila nepochopení konceptu kap. 3.2.9. RS, konkrétně porovnání imisní zátěže v obytných oblastech v roce 2025 bez záměru a s ním. V rámci této problematiky byl vznesen dotaz, proč nebyl posouzen stávající stav v roce 2016 se stavy se záměrem v letech 2025 a 2040.

    Namítá, že v situaci, kdy koncept celé RS uvažuje tři časové horizonty (2016, 2025 a 2040), opravdu není neodůvodněné vynechání dvou z nich.

19) Dále zmiňovala, že RS zřejmě nepočítá s budoucí zástavbou.

    Uvádí, že je pravda, že v grafické části RS je zahrnuto území včetně budoucích rozvojových a obytných zón, ty však nejsou nijak vyznačeny. Přehlednosti a přesvědčivosti RS by jejich vyznačení rozhodně prospělo.

20) MČ Praha – Běchovice analogicky vytýkala Akustickému posouzení hrubé podcenění dopravy při výstavbě záměru. Odkazuje na vyjádření k rozporuplným Dopravně inženýrským podkladům výše.

21) Uvádí, že v MČ Praha – Běchovice se nenachází žádná stanice automatického imisního monitoringu kvality ovzduší. V době mobilních stanic měření kvality ovzduší

je považováno za nepřijatelné, že nebylo provedeno kontrolní měření stávající kvality ovzduší v oblasti záměru.

Uvádí, že podle zpracovatele posudku není připomínka zcela namístě, jelikož kvalita ovzduší v předmětné oblasti je modelována ČHMÚ a tvrdí, že měření kvality ovzduší nemůže nahradit model.

MČ Praha – Běchovice namítá, že toto tvrzení je zavádějící. Jak měření, tak modelování má svá specifika, výhody a nevýhody. Např. modelování v prostorovém rozlišení 1 x 2 km nedokáže podchytit zatížení polutanty v konkrétních místech, např. v blízkosti křižovatek. Měření toto dokáže, i když je samozřejmě pravdou, že měřené hodnoty jsou vypovídající pro kvalitu ovzduší v době měření. V případě déle trvající měřící kampaně (např. 1 rok) je však tato nevýhoda minimalizována.

22) Uvádí připomínky k vypořádání odborných připomínek MČ Praha – Běchovice k RS a související studii hodnocení vlivu na veřejné zdraví.

MČ Praha – Běchovice namítala, že metodika výpočtu je v RS popsána velmi nedostatečně, nebyly uvedeny limity modelu ani použitá verze. Rovněž nebylo uvedeno, proč byl vybrán model ATEM a ne SYMOS´97, který je rovněž referenční metodou pro imisní modelování.

Uvádí, že zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 8 posudku odpovídá, že je metodika výpočtu popsána řádně, a navíc volně dostupná na webové stránce firmy ATEM. Zpracovatel dokumentace dále do své odpovědi překopíroval popis modelu z této webové stránky a uvedl verzi modelu. Také objasnil větší vhodnost modelu ATEM pro imisní modelování na území hlavního města Prahy s modelem SYMOS´97.

MČ Praha – Běchovice dodává, že nicméně zůstává faktem, že diskuse limitů modelu v textu RS obsažena není a nutnost vyhledat si tyto informace na webové stránce firmy ATEM je u takto zásadní informace nevyhovující. Uvádí, že zpracovatel dokumentace u RS evidentně nepostrádá jakoukoli diskusi o nejistotách výpočtů a limitech modelu je udivující a nevyvrací fakt, že prezentovat v rámci procesu EIA pouze silné stránky modelu a nediskutovat jeho limity a nejistoty výpočtu je projevem neserióznosti jak ze strany zpracovatele RS, tak zpracovatele dokumentace.

23) MČ Praha – Běchovice požadovala vysvětlení rozporu mezi tvrzením, že metodika ATEM neumožňuje stanovit hodnoty koncentrací polutantů za velmi nízkých rychlostí větru a bezvětří (viz uživatelská příručka ATEM, str. 3) a opačným tvrzením na str. 5 RS. Také bylo požadováno zpracování diskuse k možnému překračování imisních limitů za inverzních situací do RS. Bylo žádáno doložení konkrétních matematických rovnic modelem ATEM pro výpočty za velmi nízkých rychlostí větru a bezvětří, případně provedení RS speciálním postupem modelu SYMOS´97.

Uvádí, že zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku reaguje pouze vysvětlením principů tohoto speciálního postupu s konstatováním, že se u standardních RS nepoužívá.

Dodává, že přiblížení principu speciálního postupu modelu SYMOS´97 je zajímavé. Nikterak však nepřispívá k vysvětlení uvedeného rozporu v případě modelu ATEM. Také nebyly doloženy ani diskutovány další požadované aspekty výpočtu imisní zátěže za špatných rozptylových podmínek. Připomínka tedy nebyla vypořádána.

24) MČ Praha – Běchovice dále uvádí, že bylo požadováno doplnění grafického znázornění větrných růžic, které zpracovatel dokumentace na žádost zpracovatele posudku doplnil.

Dodává, že u doplněných grafických větrných růžic i těch v tabelární formě RS chybí uvedení jejich souřadnic, období pro které byly zpracovány a verze použitého výpočetního modelu tak, jak to požaduje Metodický pokyn pro zpracování RS podle § 32 odst. 1, písm. e) zákona č. 201/2012 Sb. Meteorologické podklady RS jsou tedy stále nedostatečně popsány.

25) Dále požadovala rozšíření RS o nejistoty vypočtených hodnot a verifikaci modelu ATEM pro zájmové území. Zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku odpovídá, že nejistoty jsou popsány řádně. Dále uvádí, že model ATEM byl v minulosti úspěšně validován a výsledky verifikací byly publikovány. MČ Praha Běchovice dodává: Zde je třeba konstatovat, že v RS se ani jednou nevyskytuje slovo „nejistota“. Že zpracovatel dokumentace u RS evidentně nepostrádá jakoukoliv diskusi o nejistotách výpočtu je opravdu udivující, jak již bylo konstatováno v bodě 11 výše. Informace o validaci modelu ATEM je užitečná, vhodné by bylo minimálně uvedení odkazů na zmiňované studie do textu RS.

26) V rámci připomínek požadovala detailní osvětlení výpočtu imisních hodnot BaP ve smyslu výskytu této látky zároveň v plynné a pevné fázi. Uvádí, že zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku reaguje vysvětlením způsobu modelování BaP pro emise z dopravy. MČ Praha Běchovice dodává: Vysvětlení v případě emisí z dopravy zní hodnověrně, nicméně zpracovatel dokumentace opomíjí objasnit způsob modelování emisí BaP z jiných kategorií zdrojů (např. lokální topeniště nebo průmyslové podniky) u modelování stávajícího imisního zatížení zájmové lokality. Neuvádí poměr rozdělení BaP mezi obě frakce u emisí z těchto dalších typů zdrojů a vliv změny tohoto poměru s ročním obdobím. Odpověď je tedy neúplná.

27) MČ Praha Běchovice požadovala zpřístupnění výsledků výpočtů modelem MEFA z důvodu jejich ověření mj. proto, že metodika výpočtu emisí z automobilové dopravy není v textu RS popsána. Dále požadovala o doplnění údajů o složení vozového parku. Uvádí, že zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku odpovídá, že model MEFA-13 vychází ze schválených a oponovaných metodik a kopíruje popis modelu z webové stránky ATEM. Údaje o složení vozového parku pro roky 2025 a 2040, které byly použity při zpracování Modelového hodnocení kvality ovzduší, předal zpracovatel Dokumentace zpracovateli posudku. Dodávají: Výsledky výpočtů modelem MEFA zpřístupněny nebyly. Popis modelu MEFA na webu ATEM byl dostupný už v době připomínkování dokumentace (jak bylo zmíněno v připomínkách k dokumentaci), zpracovatel dokumentace tedy ve své odpovědi neuvádí nic nového.

Zásadní je také, že diskuse limitů modelu MEFA není obsažena ani v RS, ani na webu firmy ATEM (k absenci výčtu limitů u modelů viz bodvýše). Příloha B přílohy č. 3 posudku neobsahuje skladbu vozového parku pro rok 2016 tak, jak byla zahrnuta do RS (viz bod výše).

28) MČ Praha Běchovice vznesla požadavek na uvedení mediánových hodnot u tabulek 8-11 RS. Uvádí, že zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku odpovídá, že jsou důležité především údaje o maximálních koncentracích. MČ Praha Běchovice dodává: Mediánové hodnoty sice vypočteny nebyly, avšak s argumentací zpracovatele dokumentace lze jinak souhlasit. Ve světle ostatních připomínek k RS je toto méně důležité. Na závěr vypořádání odborných připomínek k RS zpracovatel posudku ještě doplňuje informace o způsobu využití věrných růžic modelem ATEM a uvádí, že stejná vstupní data v modelech SYMOS'97 a ATEM nemusí z důvodu odlišnosti v modelech vést ke stejným výsledkům. Dále uvádí imisní limit pro benzo[a]pyren. Dále ve vyjádření dodává: Uvedené skutečnosti jsou sice hodnověrné a zajímavé, avšak nejsou odpovědí na vznesené připomínky.

29) Zmiňuje, že bylo požadováno osvětlení obsahu kontroly metodiky RS a rozsáhlejší komentář k nejistotám RS ze strany autorů hodnocení zdravotních rizik (dále jen „HRA“) tak, jak to požaduje autorizační návod AN 17/15 od SZÚ. Zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku odpovídá, že obě studie byly zpracovány tou samou osobou a dle názoru zpracovatele dokumentace jsou nejistoty HRA popsány řádně. V rámci připomínek dodává: Zpracování obou studií jednou osobou lze považovat za nevýhodné, neboť takto nemůže dojít ke kritickému a nezávislému zhodnocení nejistot a limitů RS. V HRA jsou sice popsány nejistoty v postupu hodnocení zdravotních rizik, avšak nejsou šířeji diskutovány nejistoty RS, které se nutně musí do HRA promítnout. Nevypořádání této připomínky lze považovat za opakovaný důkaz neochoty zpracovatelů RS, HRA a dokumentace poskytnout veřejnosti ucelený náhled (zahrnující klady i zápory) na problematiku modelování znečištění ovzduší a zdravotních rizik z něho vyplývajících.

30) Uvádí, že bylo požadováno doplnění zmínky o nekarcinogenních účincích polycyklických aromatických uhlovodíků u dětí dle doporučení AN 17/15. Zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku odpovídá, že by se jednalo pouze o formální doplnění. Dále ve vyjádření dodává: Z hlediska zpracovatele dokumentace může být doplnění sice formální, avšak z hlediska laické veřejnosti je důležitou informací, neboť se o daných látkách (zejména benzo(a)pyrenu) obvykle hovoří převážně v souvislosti jejich karcinogenních účinků. I díky nevypořádání bodu 18 lze konstatovat, že HRA nebyla v některých bodech zpracována dle AN 17/15 a kritický náhled na její výsledky je tímto ztížen.

31) Uvádí, že bylo konstatováno, že předmětný záměr zhorší již tak neuspokojivý stav kvality ovzduší v zájmovém území. Zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku odpovídá, že bylo imisně hodnoceno téměř výhradně území, kde je záměr zdrojem zátěže a že nebylo zahrnuto území, kde provozem záměru zátěž poklesne. Dále zmiňuje nárůst imisní zátěže v nejvíce ovlivněné imisní zástavbě, tj. opakuje

výsledky RS. Zmiňuje také navržené kompenzační opatření v podobě výsadby stromů. MČ Praha Běchovice dodává: Zpracovateli dokumentace nic nebránilo v provedení RS a HRA pro větší zájmové území tak, jak bylo ostatně požadováno v řadě vyjádřeník Dokumentaci. Nárůst imisní zátěže o 20 % limitu u PM_{10}, 10,5 % limitu u $PM_{2,5}$ a o 12 % limitu u benzo(a)pyrenu není v situaci, kdy je v zájmovém území již ve výchozích stavech nutno očekávat zvýšené riziko z expozice těmto látkám, zanedbatelný. Vliv kompenzační výsadby dřevin na snížení imisní zátěže nebyl do RS ani HRA započten, tudíž jeho vliv na překračování imisních limitů zmíněnými polutanty zůstává spíše v teoretické rovině (viz také níže).

32) Dále ve vyjádření zmiňuje: Byl uveden požadavek na doplnění dalších opatření Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha. Zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 posudku toto nepovažuje za nutné, jelikož tuto připomínku nevznesl žádný z orgánů ochrany ovzduší. Zpracovatel posudku tuto odpověď považuje ze svého pohledu za nerelevantní a zároveň uvádí detailní informace o kompenzačních opatřeních ve formě výsadby dřevin. MČ Praha Běchovice dodává: Rozsah zmiňovaného opatření byl navržen pouze v souvislosti s emisemi benzo(a)pyrenu, který je v případě dopravy vázán primárně na částice PM_1. U částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ tvoří PM_1 jen část celkového množství. Dále zdůrazňuje, že zdravotní rizika z expozice suspendovaným částicím neplynou jen z přítomnosti benzo(a)pyrenu na nich, ale i velkého množství dalších látek (jiné polycyklické aromatické uhlovodíky, těžké kovy atd.). Požadavek na doplnění dalších kompenzačních opatření je tedy odůvodněný. Jednou z cest by mohlo být provedení RS pro zájmové území s cílem určení podílů jednotlivých typů zdrojů pro konkrétní zájmové polutanty, vytipování možných opatření vedoucích ke snížení emisí z významných typů zdrojů, cost-benefit analýza těchto opatření a jejich následná realizace.

33) Dále upozorňuje na nesprávné posouzení záměru na základě predikcí dopravních intenzit ve výhledových stavech, namísto posuzování dle reálné kapacity. MČ Praha Běchovice namítala, že by se vlivy velkých dopravních staveb na životní prostředí měly konečně přestat posuzovat podle odhadů dopravních intenzit v tom kterém roce (zatížených vždy rizikem významných chyb predikce) a že by se měly zhodnotit vlivy takové stavby při její naplněné kapacitě. Minimálně by se takto mělo postupovat na území hlavního města Prahy, neboť je zde možno vidět, že kapacita rychlostních silnic a dálnic v Praze se vždy časem naplnila a tyto tradičně obtěžují své okolí hlukem a smogem právě proto, že se při jejich realizaci nepočítalo s tak vysokou dopravní zátěží. Dále uvádí, že kapacitu plánovaného záměru MČ Praha Běchovice odhadovala na 120.000 vozidel denně, neboť jde o dálnici 2 x 3 pruhy. Stanovisko zpracovatele posudku znělo: (str. 120) "Při posuzování dopravních liniových staveb v rámci procesu EIA se vychází a vždy vycházelo z predikce intenzit dopravy ve výhledových horizontech. U dopravních staveb je vždy záměrně posuzován i vzdálenější časový horizont po realizaci záměru, kdy je možné očekávat nejvyšší dopravní zátěž (v daném případě stav 2040+), (Pozn.: V případě záměru se očekává vyšší dopravní zátěž ve stavu krátce pro zprovoznění záměru (stav 2025), tj. za stavu, kdy není uvažováno s kompletním dobudováním MO, SOKP a radiál na území hlavního města

Prahy). Navíc je nutné poukázat na fakt, že norma ČSN 73 6101 pro tento typ komunikace deklaruje orientační kapacitu 85-105 tis. vozidel/24 hodin a ne 120 tis., jak tvrdí připomínka. S touto orientační kapacitou navíc souvisí i následná plynulost či neplynulost dopravy na takovéto komunikaci. Dále uvádí, že dopravní stavby se vždy navrhují s kapacitní rezervou, neboť tato rezerva a tedy stupeň vytíženosti komunikace úzce souvisí se stupněm dopravy a její plynulostí. Proto není na místě posuzovat komunikaci na její maximální kapacitu a tedy vytíženost rovnou 1." Nesouhlasí, že fakt, že se vždy "vychází a vycházelo" je pro takto vážnou situaci dobrým argumentem a trvají na připomínce. Informace o tom, že dálnice dvakrát 3 pruhy je připravována na kapacitu 85 -105 tisíc vozidel je naopak velmi překvapila. Pokud je tomu tak, jakým způsobem tedy bude fungovat přímo navazující SOKP 510 Běchovice – D11? Vždyť dopravně inženýrské poklady (TSK-Příloha č. 1 dokumentace) na tomto úseku oznámily pro rok 2025 predikci: 121 700 vozidel denně hned po uvedení SOKP 511 do provozu! Pro výhledový rok 2040+ IPR hlásí pro tento úsek SOKP 510 predikci 117 700 vozidel denně, zatímco ČVÚT pro stejný úsek SOKP 510 předvídá pro rok 2040 predikci 132 450 vozidel denně! (Příloha č. 3 dokumentace-mapa č. 2.3 a 3.3). MČ Praha Běchovice žádá jednak o vysvětlení tak výrazného rozporu v přílohách dokumentace a jednak věcné vysvětlení, jak SOKP 510 Běchovice – D11 – Satalice bude tyto objemy dopravy (minimálně 121 700) plynule převádět? Tento úsek má rovněž mít pouze 2 x 3 pruhy a navíc je v Běchovicích šířkově omezen starým mostem přes Počernický rybník. (Dopravní intenzity okolo 135 000 vozidel denně jsou predikovány pro SOKP 510 i v dalších materiálech, například v Dopravně inženýrských podkladech zpracovaných v roce 2016 pro dokumentaci na záměr "D11, stavba 1101, km 0,00 – Jirny – modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání" viz MZP452). A pokud jde o naprostou nevhodnost posuzování záměru na predikce dopravy - stačí též nalistovat v posudku reakci posuzovatele na připomínky obce Modletice o nedostatečném odhlučnění SOKP 512 na str. 78 posudku: "Posuzování SOKP 512 proběhlo ještě v režimu zákona č. 244/1992 Sb. V procesu EIA se posuzovala situace na úrovni sčítání v roce 1995, závazné stanovisko bylo vydáno v roce 2001. V době se vycházelo z v té době platné metodiky výpočtu a predikce dopravní zátěže, a navíc byla jiná situace – Česká republika nebyla součásti Evropaké unie, a tedy ani Schengenu (Česká republika součástí od roku 2007). V této souvislosti v procesu EIA došlo logicky k podcenění budoucí dopravy na SOKP 512, což je projevilo při uvedení do zkušebního provozu v roce 2010..." Hodnotu a logiku takového přístupu k posuzování velkokapacitní dopravní stavby si lze posoudit selským rozumem. Uvádějí, že posudek sdělil: "SOKP 512 se posuzoval už dávno, tak se prostě v predikcích někdo spletl, SOKP 511 posuzujeme teď, tak se nespleteme" Jedná se tu navíc o území uvnitř hlavního města anebo na jeho okraji; tedy v lokalitách vhodných k bydlení. I proto by zde umístěné stavby (pokud už zde musí být) měly mít maximální odhlučnění a nebránit další obytné výstavbě uvnitř a na okraji hlavního města.

34) Dále uvádí připomínky k invariantnosti záměru.

35) Dále uvádí připomínky k nedostatečně vymezenému území. "Zpracovatel posudku je toho názoru, že rozsah řešeného území byl stanoven správně..." „Požadavek na posouzení záměru na území celého hlavního města Prahy a přilehlé části Středočeského kraje, není zcela adekvátní. Jak již bylo výše uvedeno, v dokumentaci je posuzován dostatečný rozsah kolem záměru, a to jak z hlediska hluku, tak ovzduší. Vliv na ostatní vybrané komunikace na území hlavního města Prahy a ve Středočeském kraji je v dokumentaci uveden." MČ Praha Běchovice se domnívá, že požadavek zveřejnit dopravní intenzity v posuzovaných stavech pro celé území Prahy je oprávněný. Realizace a zprovoznění SOKP 511 (a posléze celého SOKP) se neprojeví jen na několika vybraných komunikacích (v tabulce 14 a 15 na str. 103 a 104 dokumentace), změní se patrně dopravní intenzity na řadě míst v Praze i v pražské aglomeraci. Některé pražské komunikace ovlivní velmi silně již SOKP 511 a rozhodně tyto všechny nebyly ve vybraných komunikacích uvedeny. Například absence severní části okruhu svede tranzitní dopravu jedoucí po SOKP 511 a 510 na Vysočanskou a z ní nedostatečně kapacitní křižovatkou na Kbelskou, která na takovou zátěž není připravena a prochází mezi obytnou zástavbou, Kbelská mezi hodnocenými dopravními stavbami nebyla, stejně jako například začátek dálnice D10 a dálnice D11, na nichž se SOKP 511 rovněž projeví. Požadavek je oprávněný tím spíš, že při hodnocení nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásady územního rozvoje a jejich Aktualizace) rovněž nebyl dopravní model Prahy s kartogramy současné a budoucí dopravní zátěže zveřejněn. Městské části tedy nemají žádný zdroj aktuálních informací, kde by se na celkovou odhadovanou dopravní zátěž Prahy po dostavbě SOKP mohly podívat.

36) Dále uplatňují připomínku a dotaz ke kapitole 8.1.4. dokumentace: Charakter a možnost kumulace s jinými záměry. MČ Praha Běchovice že namítala, že při popisu výhledového stavu 2040+ v němž má být kompletně dokončený skelet nadřazených komunikací na území hlavního města Prahy a další dopravní významné dopravní stavby ve Středočeském kraji se na str. 40 dokumentace dočítá, že bude v této době dokončena též stavba: “Úprava sávající MÚK Běchovice (Českobrodská) a zmiňují, že žádali o vysvětlení, neboť v 1. Výhledovém stavu (2025) není žádná úprava uváděna. Stanovisko zpracovatele posudku: "Podle informace Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen“ ŘSD“) se žádná další úprava křižovatky MÚK Běchovice neuvažuje." Uplatňuje dotaz: Pokud se o žádné úpravě křižovatky MÚK Běchovice neuvažuje, co měla dokumentace tedy na mysli, jednalo se o chybu?

37) Uplatňuje připomínky k příloze č. 13 Posouzení vlivu na vodní útvary (GEOoffice, s.r.o., 2016). Zmiňuje, že zpracovatel posudku k našim námitkám uvádí: mezi pracemi, které sloužily k zpracování předmětné zprávy je i práce Ing. Nowaka (2017) – příloha č. 4 zprávy. Je skutečností, že podkladové materiály jsou pro Posouzení vlivu na vodní útvary staršího data. Uvádí, že zpracovatel posudku proto do návrhu závazného stanoviska zařazuje opatření v rámci přípravy záměru: Aktualizovat inženýrsko-geologické průzkumy v trase SOKP 511 a dotčeném okolí a případné poznatky zohlednit v další projektové přípravě záměru. MČ vítá tuto podmínku závazného stanoviska, přesto se domnívá, že pro posouzení vlivů na vodní útvary by

byla znalost aktuálních podkladů vhodná již ve fázi procesu EIA a neměla by být odkládána do dalších fází přípravy záměru.

38) MČ Praha Běchovice vítá, že posuzovatel kladně hodnotí náměty na úpravy projektu MÚK Dubeč.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Vzhledem k obsahu ponecháno bez komentáře s tím, že příloha vyjádření je vypořádána níže.

ad 2) Podmínky jsou součástí závazného stanoviska.

ad 3) Citované podmínky jsou součástí závazného stanoviska.

Podmínky závazného stanoviska je nutno ze zákona splnit nebo přenést do následných rozhodnutí.

Z hlediska procesu EIA se jedná o porušení jedné ze základních podmínek závazného stanoviska, což není reálně předpokládáno. Pokud by však k této situaci teoreticky došlo – další postup je v kompetenci jak příslušných úřadů, tak investora. Zcela jistě by došlo k jiné, zejména akustické situaci a Akustické posouzení by muselo být prokázáno, že tento stav je z hlediska dodržování platných např. hygienických limitů hluku možný.

Jedná se o konstatování. Předmětný záměr a přeložka I/12 jsou v procesu EIA posuzovány samostatně, avšak ve vzájemných souvislostech a úzké časové návaznosti.

Za splnění podmínky závazného stanoviska je odpovědný investor (oznamovatel). Zmínku o SOKP 512 lze považovat za nerelevantní, neboť SOKP 512 představuje zcela specifický problém, nesouvisející se SOKP 511 nebo s přeložkou I/12 Běchovice – Úvaly.

Pokud v další přípravě záměru dojde k zásadním změnám projektu, bude toto uvedeno v podkladech dle § 9a odst. 6 zákona (ve znění účinném od 1. 11. 2017), včetně posouzení vlivu změny na složky životního prostředí (např. změny vlivů na akustickou situaci, ovzduší, vody apod.). Podmínky č. 1 a 36 byly současně v závazném stanovisku upřesněny – jedná se tak nyní o zkušební provoz (předčasné užívání).

ad 4) Předmětná připomínka byla rozšířena a upřesněna.

ad 5) Jedná se o podmínku závazného stanoviska, která ze zákona bude přenesena do následných rozhodnutí a přípravných projekčních materiálů (v daném případě do ZOV), které budou součástí dokumentace pro stavební povolení (DSP)). O sankcionování nemůže být řeč, jedná se o podmínku, která musí být dodržena.

ad 6) V současnosti je připravován Technický předpis Ministerstva dopravy v souvislosti s aplikací „tichých povrchů“ – u pozemních komunikací, kde je dosahováno průměrných rychlostí nad 80 km/h a je zde předpoklad uplatnění sacího efektu

pneumatik pojížděnými koly, je požadavek na čištění 1 x ročně. U komunikací, kde je dosahováno rychlostí přesahujících 120 km/h, bude požadavek na pravidelné čištění speciálními silničními mycími vozidly s periodicitou 1 x za dva roky.

K čištění komunikací s aplikací „tichých povrchů" je zapotřebí speciální technika, která je již v praxi ověřena.

Provedená měření prokazují na již realizovaných případech, že nízkohlučný povrch může dlouhodobě vykazovat i daleko větší snížení hlučnosti, než v dokumentaci aplikovaných 3 dB.

Životnost obrusné vrstvy bývá zpravidla cca 10–12 let. Potom se musí obměnit. Na dálnicích jsou vzhledem k vyšším rychlostem a bezpečnosti provozu tyto parametry sledovány a povrchy se v návaznosti na tato sledování vyměňují.

Podmínky provozu, včetně případných měření, na komunikacích s aplikací „tichých povrchů" budou v souladu s citovaným Technickým předpisem Ministerstva dopravy, a nejsou proto zahrnuty do podmínek závazného stanoviska.

ad 7) V závazném stanovisku respektováno.

ad 8) Zpracovatel posudku se snažil odpovědět na všechny obdržené relevantní připomínky.

ad 9) Dokumentace hodnotí stav životního prostředí na úrovni časových horizontů, které jsou v dokumentaci zcela přesně definovány:

Stav 2016 – stávající stav.

Stav 2025 se záměrem uvažuje provoz na komunikacích v té době reálně existujících.

Stav 2040+ se záměrem předpokládá, že bude kompletně dokončený skelet nadřazených komunikací na území hlavního města Prahy a další významné dopravní stavby na území Středočeského kraje.

Je vycházeno ze zpracovaných dokumentů – stav 2016, 2025 od TSK, a pro dlouhodobý výhled (stav 2040+) od IPR. Tyto podklady jsou zpracovány organizacemi, které se dlouhodobě intenzitou silniční dopravy na území hlavního města Prahy a bezprostředního okolí dlouhodobě zabývají.

Posuzovaný stav 2040+ má své zcela logické zdůvodnění, jedná se o stav, kdy bude kompletně dokončený skelet nadřazených komunikací na území hlavního města Prahy a další významné dopravní stavby na území Středočeského kraje. Jedná se tedy o stav, kdy se již území z hlediska hlavních komunikací nebude významně měnit. Navíc se jedná o časovou úroveň, na kterou jsou stavby pozemních komunikací v poslední době hodnoceny, a nejedná se tedy o úroveň účelovou, která by snad měla uklidnit občany podél SOKP.

Dokumentace pracuje pochopitelně jen s v současnosti dostupnými daty, která jsou však pro hodnocení vlivu stavby na složky životního prostředí dostatečná.

ad 10) Dřívější legislativní předpisy – Limitní hodnoty z přílohy vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku

a vibrací – přípustné hladiny hluku: prostor bezprostředně navazující na území dálnice, silnice I. a II. tř. – Přípustná hladina hluku 60 dB den, 50 dB noc.*

Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které nahrazovalo vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací tuto limitní hladinu opět převzalo, a tedy nijak neupravovalo. Pouze byl přesněji definován prostor („venkovní prostor"), ve kterém platily stále stejné limitní hodnoty. Limit 60/50 dB byl potom následně beze změny přebírán do novel následujících nařízení vlády týkajících se ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů).

Zákonné limity hluku se tedy nezhoršily. Připomínku tedy nelze akceptovat.

K připomínce týkající se „Tichých asfaltů". Provedená měření prokazují na již realizovaných případech, že nízkohlučný povrch může dlouhodobě vykazovat i daleko větší snížení hlučnosti, než v dokumentaci aplikovaných 3 dB, a to za dobu životnosti obrusné vrstvy komunikace. Aplikace nízkohlučných povrchů není nadstandard ale již běžné technické opatření, a to i na území hlavního města Prahy. Postup při zpracování Akustického posouzení lze tedy považovat za správný.

ad 11) Vypořádáno výše. Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.

ad 12) Mapový podklad slouží pouze pro grafické znázornění imisní situace. Nemá vliv na výsledné hodnocení kvality ovzduší.

ad 13) Vypořádáno viz výše.

ad 14) Nejedná se o samovolné zlepšení imisního stavu – jednou z příčin je obměna vozového parku – podklad o složení vozového parku dle kategorií a emisních tříd vozidel použitý v Modelovém hodnocení kvality ovzduší je uveden v příloze č. 3 posudku. Logicky časovým zvyšováním podílu vyšších tříd EURO vozového parku dochází k snižování průměrné emisní výdajnosti jednotlivých znečišťujících látek v průměru na jedno vozidlo. Významně se toto projeví při emisní výdajnosti jednotlivých liniových zdrojů v různých časových horizontech, pokud se jedná o podobné frekvence dopravy a následně tedy i ve výsledné imisní zátěži.

Obsah RS je dán vyhláškou č. 415/2012 Sb. – příloha č. 15 – Obsahové náležitosti rozptylové studie. V tomto legislativním předpisu není žádná zmínka o nejistotách výpočtu a limitech použitého modelu.

V daném kontextu se zpracovatel posudku domnívá, že citovaná věta z posudku je srozumitelná a logická. Obměna vozového parku se projevuje na snižování emisních faktorů v budoucích letech, což se musí na výsledné kvalitě ovzduší projevit.

ad 15) *Pro vyhodnocení imisní zátěže na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje byly využity podklady o emisích ze stacionárních zdrojů poskytované ČHMÚ.*

Podle portálu ČHMÚ v roce 2015 podalo hlášení o Souhrnné provozní evidenci 697 provozoven na území hlavního města Prahy, na území Středočeského kraje, okres Praha – východ pak 120 provozoven – jedná se o provozovny – stacionární zdroje znečišťování ovzduší dle přílohy č. 2 zákona 201/2012 Sb. Stejné zdroje v případě stacionárních zdrojů slouží i pro konstrukcí map znečištění – pětiletých poměrných koncentrací publikovaných ČHMÚ.

ad 16) *Je pravda, že informace v příloze B přílohy č. 3 posudku obsahuje informaci ke složení vozového parku v roce 2025 a 2040 a slouží k porovnání předpokládaného stavu v uvedených časových horizontech. Skladba vozového parku v roce 2016 pro RS je uvedena ve vypořádání níže.*

ad 17) *V tabulce č. 4 dokumentace jsou uvedeny intenzity dopravy na vybraných významných komunikacích na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje, které budou realizací záměru dotčeny a jsou mimo řešené území dokumentací k záměru.*

Tabulky č. 19 - 21 a č. 53 - 55 dokumentace (resp. bod 1, přílohy č. 3 posudku) pak uvádí emisní výdajnosti z dopravy na těchto vybraných významných komunikací.

Intenzity dopravy vycházejí z materiálů TSK a IPR. Emisní výdajnost pak (mimo intenzitu dopravy) ze složení vozového parku v jednotlivých časových horizontech a příslušných emisích faktorů dle programu MEFA.

Zpracovatel posudku je toho názoru, že poskytnuté údaje v dokumentaci jsou dostatečné a lze vyloučit domněnku o subjektivitě.

ad 18) *V RS je posouzen stávající stav v roce 2016 a stavy se záměrem v letech 2025 (bez záměru a se záměrem) a 2040 (se záměrem). Výsledky jsou komentovány v příslušných kapitolách RS včetně výkresové části:*

stávající stav v roce 2016: výkres 2 – 11

stavy roku 2025: výkres 11 – 28

stav roku 2040: výkres 29 – 37

Podle zpracovatele posudku jsou výsledné výpočtové stavy v RS dostatečně dokumentovány.

ad 19) Na jednu stranu je možné dát autorovi připomínky za pravdu. Na druhé straně však není zcela obvyklé, že v grafické části RS se vyznačují budoucí rozvojové a obytné zóny (nejsou součástí základních kartografických map).

ad 20) Připomínka se týká dopravy při výstavbě záměru. Souvislost s Dopravně inženýrskými podklady je v odvození maximální staveništní dopravy tak, aby nedocházelo k zvyšování akustické zátěže v nejbližším chráněném prostoru staveb staveništní dopravou.

ad 21) Podle metodiky RS se výpočtový stav srovnává s pětiletými průměry publikovanými ČHMÚ. Pro tyto pětileté průměry jsou prioritní výsledky měřících stanic kvality ovzduší v jednotlivých započítaných letech, včetně klimatických podmínek v těchto letech. Teprve sekundárně do modelu pětiletých průměrů vstupují hodnoty emisních inventur za jednotlivé roky, včetně dálkových přenosů. Tyto údaje (pětileté průměry) dávají hodnověrný obraz o kvalitě ovzduší v předmětném zájmovém území. Měření kvality ovzduší mobilními stanicemi nemůže nahradit tento model - reprezentuje jen kvalitu ovzduší v době měření – za daných klimatických podmínek v době měření. Zpracovatel posudku souhlasí s tím, že měření mobilní stanicí může však přinést podrobnější informace v menším měřítku než 1 x 1 km. Přesto, že měření kvality ovzduší mobilními měřícími stanicemi nebylo v rámci přípravy záměru provedeno, zpracovatel posudku je toho názoru, že informace podané ke stávající kvalitě ovzduší v zájmovém území jsou dostatečné s odpovídající vypovídací schopností.

ad 22) Obsah RS je dán vyhláškou č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím znečišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší – příloha č. 15 – Obsahové náležitosti RS. V tomto legislativním předpisu není žádná zmínka o nejistotách výpočtů a limitech použitého modelu – nejedná se tedy v žádném případě o neseriózní přístup zpracovatele RS, nebo zpracovatele dokumentace.

ad 23) Zpracovatel posudku je toho názoru, že problematika řešení inverzních situací v daném případě není zcela namístě. Ve shodě se zpracovatelem RS je potřeba konstatovat – daný postup výpočtu se ve standardních RS nepoužívá, a to ani ve studiích počítaných modelem SYMOS. Jedná se o speciální aplikaci např. pro uzavřená údolí obcí s velkým nahromaděním nízko emitujících zdrojů (obvykle lokálních topenišť). Pro otevřenou krajinu, kde jsou dominantními zdroji mnoho km dlouhé komunikace, je tento postup zcela nevhodný.

Z metodické příručky SYMOS´97 – Aktualizace 2013 – Výpočet extrémního znečištění ovzduší při inverzích a bezvětří:

„Předpokládáme uzavřené údolí nebo kotlinu, ve které jsou zdroje znečištění ovzduší, bezvětří, inverzní teplotní zvrstvení a kde ve výšce L nad dnem kotliny je horní hranice směšovací vrstvy.“

„Tímto způsobem je možné počítat extrémní znečištění pouze v údolích, kotlinách atd. protože v rovinném terénu nejsou zřejmé hranice uzavřeného objemu vzduchu, do kterého zdroje znečištění exhalují.“

ad 24) *Souřadnice použitých větrných růžic jsou k dispozici, je skutečností, že v RS studii nejsou uvedeny:*

IRUZ	NAZEV	souřadnice	
		X	Y
137	Běchovice	-730157,01	-1045675,47
134	Dubeč	-731355,38	-1047484,77
133	Uhřiněves	-731590,35	-1049388,05
132	Královice - Modletice	-729334,61	-1053194,61

Větrné růžice byly zpracovány pracovníky Ústavu fyziky atmosféry AV ČR a jsou průběžně inovovány.

Verze použitého výpočetního modelu je podle citovaného Metodického pokynu fakultativní, nikoliv povinná.

Dle zpracovatele posudku jsou Meteorologické podklady RS dostatečně popsány.

ad 25) *Autor vyjádření v příloze C přílohy č. 3 posudku měl na mysli verbální nejistoty nikoliv nejistoty ve smyslu vyjádření. Na druhou stranu je nutno konstatovat, že vyhláška MŽP 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší v platném znění (dále jen „vyhláška č. 415/2002 Sb.) – příloha č. 15, ani Metodický pokyn MŽP pro vypracování RS žádnou zmínku o nejistotách výpočtu neobsahují. Zpracovatel posudku v daném směru nevidí žádné pochybení.*

ad 26) *To, co uvádí zpracovatel dokumentace v příloze C přílohy č. 3 v případě B(a)P, se týká i ostatních zdrojů znečisťování ovzduší. B(a)P – za běžných podmínek jde o žlutě zbarvenou krystalickou pevnou látku (teplota tání 179 °C). Vzniklý B(a)P nejen provozováním zdrojů znečišťování ovzduší se váže na nejjemnější pevné částice, i proto je imisní limit pro tuto znečišťující látku dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb. definován pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM_{10}.*

ad 27) *Firma ATEM je autorem i správcem modelu MEFA, což je emisní model zahrnující všechny emisní faktory z provozu vozidel. Model ATEM je imisní model. Výsledky výpočtů modelem ATEM jsou obsaženy jednak v samotné RS, jednak v příloze č. 3 k posudku (Imisní hodnoty ve vybraných referenčních bodech (2025) a Imisní hodnoty ve vybraných referenčních bodech (2040+)).*

Modelem MEFA se nepočítá imisní zátěž. Program MEFA slouží k stanovení emisních faktorů pro jednotlivé znečišťující látky pro zadaný vozový park a další okrajové podmínky a jedná se o jeden ze vstupních údajů do výpočtu imisního zatížení použití modelem ATEM. Jedná se o rozsáhlý soubor vstupních dat a pro jeho poskytnutí je třeba se obrátit přímo na společnost ATEM.

K absenci výčtu limitů - autor má zřejmě na mysli bod 1.

Obsah RS je dán vyhláškou č. 415/2012 Sb. – příloha č. 15 – Obsahové náležitosti RS. V tomto legislativním předpisu není žádná zmínka o limitech použitého modelu – nejedná se tedy v žádném případě nedostatek RS.

Skladba vozového parku pro rok 2016 použitá pro RS je k dispozici:

OA_B_konv	OA_B_E1	OA_B_E2	OA_B_E3	OA_B_E4	OA_B_E5	OA_B_E6	OA_D_konv
0,020207	0,009335	0,039298	0,080981	0,115557	0,238595	0,096026	0,013472
LDV_B_konv	LDV_B_E1	LDV_B_E2	LDV_B_E3	LDV_B_E4	LDV_B_E5	LDV_B_E6	LDV_D_konv
0,006572	0,005698	0,008411	0,028811	0,041981	0,065119	0,023408	0,029937
HDV_D_konv	HDV_D_E1	HDV_D_E2	HDV_D_E3	HDV_D_E4	HDV_D_E5	HDV_D_E6	
0,057088	0,012651	0,045429	0,113138	0,207169	0,243981	0,320544	
BUS_D_konv	BUS_D_E1	BUS_D_E2	BUS_D_E3	BUS_D_E4	BUS_D_E5	BUS_D_E6	
0,027500	0,016412	0,074656	0,220724	0,220263	0,294790	0,145653	

OA	OA_D_E1	OA_D_E2	OA_D_E3	OA_D_E4	OA_D_E5	OA_D_E6	SUMA
	0,006223	0,026199	0,053987	0,077038	0,159063	0,064018	1,000000
LDV	LDV_D_E1	LDV_D_E2	LDV_D_E3	LDV_D_E4	LDV_D_E5	LDV_D_E6	
	0,025959	0,038317	0,131252	0,191246	0,296654	0,106635	1,000000
HDV_D							
							1,000000
BUS_D							
							1,000000

OA	osobní automobily	B_	benzín
LDV	lehké nákladní automobily	D_	diesel
HDV	těžké nákladní automobily	konv	vozidla neplnící emisní limit EURO
BUS	autobusy	E1 až E6	EURO 1 až EURO 6

ad 28) Výpočet mediánových hodnot není platnou metodikou RS vyžadován a obvykle se neprovádí. Na závěr vypořádání odborných připomínek k RS zpracovatel posudku ještě doplňuje informace – poznámky zpracovatele posudku se netýkají tohoto bodu ale rozdílností programů ATEM a SYMOS.

ad 29) Při zpracování RS se musí autor řídit platnou metodikou, stejně tak jako v případě hodnocení vlivů záměru na veřejném zdraví (dále jen „HRA“), ať se již jedná o rozdílné autory nebo tu samou osobu. Vyhláška č. 415/2012 Sb. – příloha č. 15,

ani Metodický pokyn MŽP pro vypracování RS žádnou zmínku o nejistotách výpočtu RS neuvádějí. Proto není také v RS uváděna. V žádném případě se nejedná o nějakou neochotu zpracovatelů RS, HRA a dokumentace.

ad 30) *U polycyklických aromatických uhlovodíků (dále jen „PAU“) se běžně hodnotí v rámci hodnocení vlivů na zdraví jejich karcinogenita jako nejvýznamnější vlastnost, a to především u typického zástupce PAU – benzo(a)pyrenu z hlediska bezprahového účinku. Kvantifikace míry karcinogenního rizika se vyjadřuje jako teoretické navýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění pro jednotlivce (ILCR), které může způsobit daná úroveň expozice hodnocené látce nad obecný výskyt v populaci za 70 let celoživotní expozice. Platný imisní limit České republiky pro benzo(a)pyren v úrovni 1 ng/m^3 představuje ILCR v úrovni 8,7x10-5, tedy zvýšení pravděpodobnosti vzniku nádorového onemocnění o cca 87 případů na milion obyvatel při celoživotní expozici 70 let. Z hlediska nekarcinogenního účinku je význam podstatně nižší a vyjadřuje se pomocí kvocientu nebezpečnosti HQ, který je při koncentracích vyskytujících se v České republice vždy významně nižší než 1,0.*

ad 31) *Uváděný nárůst imisní zátěže o 20 % limitu u PM_{10}, 10,5 % limitu u $PM_{2,5}$ a o 12 % limitu u benzo(a)pyrenu není v žádném případě obecný a tedy charakteristický pro předmětný záměr – jedná se o nejvyšší zjištěný nárůst v prostoru obytné zástavby pro výpočtový rok 2025. Dále uvádíme – Vlivem provozu záměru v roce 2025 budou plněny platné imisní limity pro hodnocené znečišťující látky - pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, benzenu a suspendovaných částic $PM_{2,5}$. Vlivem provozu záměru může dojít k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace PM_{10}, a to pouze v nejbližším okolí trasy záměru. Zvýšení koncentrací nad hranici imisního limitu nebylo vypočteno nikde v prostoru obytné zástavby. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu může být překročen v malé části zájmového území. Jedná se však o lokality, kde se ve výchozím stavu pohybují hodnoty těsně pod hranicí imisního limitu. Celkově se jedná cca o 6 % území výpočtové oblasti, většinou v těsné blízkosti předmětného záměru bez obytné zástavby. Provedení RS pro větší zájmové území, než bylo použito v dokumentaci, by na uvedeném konstatování nic nezměnilo. Vliv kompenzační výsadby dřevin na snížení imisní zátěže nemohl být do RS započten, neboť plochy těchto výsadeb nejsou zatím určeny – to však nic nemění na obecné účinnosti kompenzačních opatření.*

ad 32) *Opatření ve formě výsadby dřevin jsou zahrnuta do podmínek závazného stanoviska. Provedení RS pro zájmové území s cílem určení podílů jednotlivých typů zdrojů pro konkrétní zájmové polutanty, vytipování možných opatření vedoucích ke snížení emisí z významných typů zdrojů, cost-benefit analýza těchto opatření a jejich následná realizace – je sice v zásadě možné, v realitě je však primárně závislé na dostupnosti pozemků pro výsadbu dřevin.*

ad 33) *Jedná se o diskuzi týkající se převážně dopravně inženýrských podkladů. Údaje poskytnuté TSK a IPR pro jednotlivé časové horizonty jsou pro zpracovatele*

dokumentace závazné. Pokud se týká zmiňovaných frekvencí ČVÚT (příloha č. 3 dokumentace) jedná se podklady zpracované AF City Plan – tedy ne TSK a IPR, které mají detailní informace o frekvenci dopravy na území hlavního města Prahy. Podklady zpracované různými firmami nelze přímo srovnávat bez detailní znalosti vstupních podkladů a způsobu predikce. K záměru D11, stavba 1101, km 0,0 – exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání, zpracoval dopravní podklady rovněž AF City Plan. V té souvislosti je nutno uvést, že model používaný TSK a IPR je dynamický, reaguje plynule na nové poznatky. Nelze tedy přímo srovnávat data publikovaná v různých časových obdobích (na rozdíl od dat ŘSD, která jsou statická a udávají data jen v daném sčítacím roce). Z uvedeného vyplývá, že prognóza AF City Plan vychází vyšší, než aktuální prognóza TSK a IPR zpracovaná pro posuzovaný záměr (SOKP 511). Znamená to tedy, že záměr – D11, stavba 1101, km 0,0 – exit Jirny, modernizace dálnice na šestipruhové uspořádání – byl posuzován při vyšší frekvenci, což z hlediska procesu EIA je akceptovatelné. Co se týká níže v tabulce uvedené predikované frekvence dopravy na SOKP 510, dle vyjádření projektanta obou staveb (510, 511) budou v rámci převedení této frekvence využita technicko – organizační opatření.

Predikované frekvence dopravy podle přílohy č. 1 a č. 2 dokumentace:

komunikace	úsek	2016	2025	2040+
511	MÚK Uhříněves - MÚK Dubeč	0	82200/17710	76000/13170
510	(MÚK Dubeč) - (Vinice)	74800/13570	121700/20140	117700/14790

pracovní den – všechna vozidla/z toho nad 3,5 t (mimo BUS PID)

Frekvence dopravy SOKP 511 dle záměru vycházejí z modelu TSK a IPR v době zpracování. Předmětný záměr je z hlediska akustické zátěže navrhován tak, aby plnil platné hygienické limity.

ad 34) *Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb., pod kódem záměru XXX767 – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice“, se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě,*

tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

ad 35) Jedná se o názor autora připomínky. Posuzované území je předmětný záměr a její okolí. Rozsah posuzovaného území konzultoval zpracovatel dokumentace na MŽP. Dle zpracovatele posudku je řešené území vymezeno dostatečně a je uvedeno na str. 31 dokumentace – zahrnuje plochu cca 97 km^2, při délce trasy záměru – 12,571 km a zahrnuje i část přilehlých úseků SOKP 510 a SOKP 512. Porovná-li se rozsah hodnoceného území v oznámení z roku 2001 (Ing. Vrdlovcová), dojdeme k jednoznačnému závěru, že je nyní řešen podstatně větší rozsah hodnoceného území. Pro vyhodnocení možných dopadů záměru mimo řešené území byly v dokumentaci vybrány dopravní úseky na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy a tedy, kde i tato změna by mohla mít prokazatelný dopad jak v akustické, tak v imisní situaci. Tyto komunikace a dopravní intenzity v jednotlivých hodnocených stavech jsou uvedeny v tabulce č. 14 a č. 15 dokumentace – jedná se celkem o 20 profilů. Z těchto tabulek je zřejmé, že k největšímu snížení dopravní zátěže ve výhledových stavech dojde na Spořilovské a Brněnské, ve výhledovém stavu 2040+ pak i 5. května (Kongresová – Lounských). Nejvyšší nárůst je očekáván na SOKP 510 (Chlumecká – D11). K rozsahu posuzovaného území nemá tedy zpracovatel posudku připomínky. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP se s rozsahem dotčeného území, tedy zmíněné plochy včetně dalších dopravních úseků, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy, ztotožňuje.

ad 36) Platí, že žádná další úprava křižovatky MÚK Běchovice se neuvažuje. Jedná se o dílčí nepřesnost v dokumentaci.

ad 37) I přes časovou úroveň použitých podkladů je lze považovat z hlediska posouzení záměru za dostatečné. Vlastnosti horninového prostředí se obecně významně časově nemění. Platí, že aktualizace inženýrsko-geologické průzkumů je zahrnuta do podmínek závazného stanoviska.

ad 38) Vzhledem o obsahu vyjádření bez dalšího komentáře.

Podstata vyjádření MČ Praha – Dolní Počernice ze dne 26. 9. 2017

1) Požaduje doplnit PHS na Štěrboholské radiále od jejího křížení s Českobrodskou ul. ve směru do centra s jejich ukončením u mostu mezi Dolními Počernicemi a Dubčí (prodloužení ul. U Konečné) a dále doplnit PHS na nájezdových rampách u Českobrodské ul. tak, aby byly oboustranné. Připomínce uplatněné k dokumentaci

nebylo vyhověno, navrhovaná protihluková opatření jsou dle zpracovatele posudku adekvátní a splňují legislativní předpisy. Přesto na základě zkušeností s dosavadním provozem MČ Praha Dolní Počernice na realizaci protihlukových opatření trvá. V této souvislosti požaduje zabývat se posouzením SOKP jako celku, nikoliv po jeho částech a dále provést revizi intenzity dopravy na „Jižní spojce“.

2) Po uvedení stavby do provozu požaduje provést kontrolní měření, která by prokázala dodržení hygienických limitů uváděných v dokumentaci. MČ Praha Dolní Počernice v tomto případě klade důraz na prokázání dodržení hygienických limitů v navazující části SOKP 510, a to zejména v přechodové oblasti přemostění Velkého počernického rybníka a obytné zástavby Vinice.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Připomínku lze chápat jako snahu o zlepšení akustické situace, na druhou stranu není ze strany zpracovatele posudku důvod dávat opatření nad rámec platné legislativy, pokud jsou zákonné limity splněny. Posouzení SOKP jako celku je nad rámec posuzovaného záměru. V rámci dokumentace bylo pracováno s aktuálními intenzitami zpracovanými TSK a IPR.

ad 2) Zahrnuto v podmínkách závazného stanoviska, včetně případných nápravných opatření. Obdobná podmínka je stanovena i ve stanovisku k záměru SOKP 510.

Podstata vyjádření MČ Praha – Ďáblice ze dne 25. 9. 2017

1) Připomínkuje stanovení dotčeného území, resp. nesouhlasí s nezahrnutím MČ mezi dotčené územní samosprávné celky, což považuje za nezákonné.

2) Dále připomínkuje rozporuplné dopravní intenzity.

3) Uplatňuje připomínky k invariantnost záměru.

4) Dále upozorňuje na nevypořádané dopady záměru na dopravní zátěže v hlavním městě Praze.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ) na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ), které nebyly obeslány. MČ Praha Ďáblice se vyjádřila k dokumentaci a její vyjádření je v posudku uvedeno. Nebyla tedy vyloučena z procesu EIA. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.

ad 3) Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb. (kód XXX767) – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice", se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

ad 4) Dopady předmětného záměru na nejbližší navazující úseky z hlediska akustické zátěže i zátěže z hlediska kvality ovzduší jsou v dokumentaci řešeny. Dopady realizace nejen předmětného záměru, ale i dalších dopravních staveb na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje jsou zřejmé z tabulek dopravní výdajnosti vybraných úseků komunikací v tabulkách č. 19 – 21 dokumentace. Rozsah posuzovaného území konzultoval zpracovatel dokumentace na MŽP. Dle zpracovatele posudku je řešené území vymezeno dostatečně a je uvedeno na str. 31 dokumentace – zahrnuje plochu cca 97 km^2, při délce trasy záměru – 12,571 km a zahrnuje i část přilehlých úseků SOKP 510 a SOKP 512. Porovná-li se rozsah hodnoceného území v oznámení z roku 2001 (Ing. Vrdlovcová), dojdeme k jednoznačnému závěru, že je nyní řešen podstatně větší rozsah hodnoceného území. Pro vyhodnocení možných dopadů záměru mimo řešené území byly

v dokumentaci vybrány dopravní úseky na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy a tedy, kde i tato změna by mohla mít prokazatelný dopad jak v akustické, tak v imisní situaci. Tyto komunikace a dopravní intenzity v jednotlivých hodnocených stavech jsou uvedeny v tabulce č. 14 a č. 15 dokumentace – jedná se celkem o 20 profilů. Z těchto tabulek je zřejmé, že k největšímu snížení dopravní zátěže ve výhledových stavech dojde na Spořilovské a Brněnské, ve výhledovém stavu 2040+ pak i v ulici 5. května (Kongresová – Lounských). Nejvyšší nárůst je očekáván na SOKP 510 (Chlumecká – D11). K rozsahu posuzovaného území nemá tedy zpracovatel posudku připomínky. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP se s rozsahem dotčeného území, tedy zmíněné plochy včetně dalších dopravních úseků, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy, ztotožňuje.

Podstata vyjádření MČ Praha – Doplní Měcholupy ze dne 27. 9. 2017

1) Uvádí, že MČ je dotčeným územním samosprávním celkem.
2) Upozorňuje, že posudek i dokumentace závažným způsobem opomíjí možnost kumulace obchvatu 511 s jinými záměry a pomíjejí tak nevyhnutelnou potřebu realizace dalších opatření k uspokojení enormně zvýšených nároků na související paralelní radiální dopravní infrastrukturu.
3) MČ Praha Dolní Měcholupy ve svém vyjádření zmiňuje problematiku týkající se Kutnohorské ulice a obchvatu Dolních Měcholupy.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ), které nebyly obeslány. Pokud by se MČ Praha Dolní Měcholupy vyjádřila k dokumentaci, byly by její připomínky zahrnuty v posudku. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) Proces EIA nemůže řešit potřebu realizace dalších opatření (nových komunikací nebo jejich přeložek) nad rámec předložené dokumentace. Nelze podrobně hodnotit kumulace se záměry, které jsou ve fázi uvažování. V dopravním modelu výhledového stavu je však s nimi počítáno bez ohledu na stávající stav jejich projektové přípravy. Kumulativní vlivy byly v dokumentaci řešeny, viz např. vlivy na veřejné zdraví, ovzduší, hlukovou situaci, vody, biotu.

ad 3) Hostivařská spojka (MÚK Uhříněves na SOKP 511 – Kutnohorská ul.) není předmětem posuzovaného záměru, stejně tak obchvat Dolních Měcholup. Nicméně např. s obchvatem Dolních Měcholup je ve výhledových intenzitách dopravy počítáno.

Podstata vyjádření městské části Praha – Kolovraty ze dne 27. 9. 2017

1) Součástí vyjádření městské části Praha Kolovraty je příloha zpracovaná Ing. Karlem Šnajdrem (AKON, Akustik konzultant), která připomínkuje problematiku z hlediska hlukové situace. V běžné hygienické praxi při umisťování nových stacionárních zdrojů hluku poblíž území, které je v územním plánu určené k bytové výstavbě, je požadovaná garance splnění hygienických limitů hluku na hranici tohoto území (tedy i bez znalosti umístění chráněné zástavby je ochrana území zaručena). Zpracovatel posouzení mohl pro kontrolu zasažení hlukem území pro výhledovou obytnou zástavbu použít alespoň výpočtový bod na linii očekávané polohy nejkrajnější obytné zástavby.
2) V připomínce citují regulativy územního plánu – maximální výšky objektů, které do tohoto území mohou být umístěny. Proces EIA má vyhodnotit soulad s platnou hlukovou legislativou.
3) Poukazuje, že není zcela jednoznačné, zda pro výpočet šíření hluku ze silniční dopravy byla použita česká výpočtová technika (tedy i pro výpočet šíření hluku), nebo byla použita pouze pro stanovení emise náhradních liniových zdrojů hluku silniční dopravy. Dále upozorňuje, že dokument rovněž neuvádí, jaká pohltivost terénu byla použita.
4) Uvádí, že použití české výpočtové metody (viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno, 1991)“ až „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011“) obecně vede k „optimistickému“ hodnocení hlukové situace. Uvádí porovnání výsledku Akustického posouzení a Strategické hlukové mapy aglomerace Praha 2012. Rozdíl 10 dB v hodnocení hluku pomocí české metodiky a francouzské metodiky NMPB je jen těžko vysvětlitelný.
5) Upozorňuje, že zpracovatel posudku dostatečně neobhájil důvod použití české výpočtové metodiky, viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno, 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“ (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996), která z akustického pohledu nedůsledně hodnotí hlukovou situaci (mimo jiné proto musejí být její výsledky „kalibrovány“ na základě měření), přičemž je „kalibrace“ modelu použitelná pouze na situaci v době měření. Dále vytýká, že zpracovatel se ani nepokusil objasnit důvod rozdílu cca +10 dB při hodnocení hlukové situace současnosti metodikou „Manuál 2011“ a nedávné minulosti metodikou NMPB.
6) Dále uvádí, že právě přiřazení železničních vozidel v členění „osobní vozidla“ (Ex, R, Sp, a Os) a „nákladní vozidla“ (Nex, Pn a Mn) do následujících kategorií vozidel Fz dle metodiky Schall03 2014, včetně korekce na rozdílný počet náprav železničních vozidel, hraje ve výsledné emisi náhradního liniového zdroje hluku naprosto významnou roli.

7) Uplatňuje připomínky k modelování výpočtu dilatačních spár apod.

8) Uplatňuje připomínku k tvrzení, že snížení akustické zátěže o 3 dB pro „tichý asfalt“ je dlouhodobým efektem. Toto tvrzení je velmi optimistické.

9) Dále uplatňuje připomínky k předpokládaným intenzitám dopravy 2025 a 2040+. Z dokumentace není patrné, zda byl do výpočtů zahrnut i nárůst počtu aut obecně. Další nárůst dopravy se dá oprávněně předpokládat v souvislosti s rozšiřováním bytové výstavby.

10) Uplatňuje připomínku k průchodnosti pro pěší a cyklisty. Podmínka pouhého prověření je pro MČ Praha Kolovraty nedostatečná.

11) Požaduje důsledné používání mapových a jiných podkladů.

12) Uvádí, že obnovená zeleň nesmí být započtena mezi kompenzační výsadbu. Požaduje při plánování míst výsadby zohlednit počty dotčených obyvatel emisemi ze záměru.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) V daném případě se však jedná o liniový zdroj hluku. V § 77 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), je uvedeno:

„(2) V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Postup podle věty první se nepoužije u záměrů, jejichž součástí je veřejná produkce hudby.“

Stavba SOKP 511 je v platné územně plánovací dokumentaci, ale i v nadřazené územně plánovací dokumentaci Zásadách územního rozvoje, a proto má v území prioritu.

ad 2) Nikde však není zakotveno, že tam takové objekty skutečně budou. Je tedy otázkou, do jaké míry bude Územní plán naplněn a jaká skutečná bude výšková úroveň budov. Zpracovatel dokumentace a Akustického posouzení postupoval v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb.

ad 3) Byla použita česká výpočtová technika. Pohltivost ve výpočtech byla použita dle WG–AEN good practice guide for strategic noise mapping.

ad 4) Jedná se o porovnání dvou různých metodik za různých podmínek. Takové porovnání je obtížné a prakticky neproveditelné. Pokud se použije výpočtová metodika NMPB bez ověření výpočtu a jeho nastavení pomocí měření, tak ve většině případů tato metodika nadhodnocuje výsledky. Rozdílné hodnoty jsou celkem logické, neboť metodika NMPB a ostatní metodiky pracují s jinými typy povrchů, s jiným vozidlovým parkem apod. Výpočet akustické situace v rámci dokumentace

byl proveden v programu CadnaA (verze 2017), která umožňuje zadání parametrů silniční dopravy pro výpočet hluku ze silniční dopravy dle české výpočtové metodiky, a tedy národních podmínek a je přímo implementována do programu CadnaA. Výpočet byl kalibrován na základě terénního měření. Šíření zvuku bylo počítáno v trojrozměrném prostředí programu CadnaA. Platí i nadále to, co je uvedeno v posudku.

ad 5) Byla použita česká výpočtová metodika z důvodu, že výpočet je proveden pro hluk na území České republiky pro jeho typické prostředí, typický vozový park, typické povrchy komunikace. Kalibraci považuje zpracovatel posudku za přednost, nikoliv za nedostatek metodiky. Objasnění důvodu rozdílu cca +10 dB oproti Strategickým hlukovým mapám (dále jen „SHM“) 2012 nebylo dále rozebíráno, protože to objektivně nelze provést. SHM nemají nikde zveřejněnou průvodní zprávu s uvedením vstupních parametrů výpočtu.

ad 6) Konkrétní přiřazení jednotlivých typů vlaků do kategorií vozidel Fz dle Schall03 2014 včetně zohlednění rozdílného počtu náprav železničních vozidel zpracovatel Akustického posouzení provedl na základě podkladů, které získal od Správy železniční a dopravní cesty.

ad 7) Modelovat lze v podstatě vše, jedná se však o hrubý odhad např. na základě velikosti dilatační spáry bez úvahy časové změny.

ad 8) Je již ověřeno i v zahraničí – na vyjádření v posudku se nic nemění.

ad 9) Jak je v posudku konstatováno za závazné dopravní intenzity jsou brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.

ad 10) *Připomínka k průchodnosti území byla rovněž diskutována na veřejném projednání. Z procesu EIA vyplynulo, že průchodnost území je dostatečná s tím, že další vylepšení průchodnosti budou prověřena.*

ad 11) Zpracovatel posudku považuje tento požadavek za samozřejmý a neuvádí ho tedy v podmínkách závazného stanoviska.

ad 12) V dokumentaci ani v posudku není zaměňována obnovená zeleň s kompenzační výsadbou. Výsadba bude provedena podél trasy záměru, přitom však musí zohlednit dostupnost pozemků.

Podstata vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, ze dne 15. 9. 2017

Magistrát hlavního města Prahy se zpracovaným posudkem a návrhem závazného stanoviska souhlasí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, ze dne 25. 9. 2017

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. nemá připomínky.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. upozorňuje na možnou sekundární prašnost při výstavbě. Opatření jsou uvedená v Metodice pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10}.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon) upozorňuje na doplnění údajů o výměře trvalého a dočasného odnětí pozemků sloužících funkci lesa + další upozornění na zákonné povinnosti.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. a z hlediska zákona č. 289/1995 Sb. vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb. – možná sekundární prašnost – Metodika pro stanovení produkce emisí znečišťujících látek ze stavební činnosti přináší komplexní soubor postupů pro stanovení emisí prachových částic ze stavební činnosti (MŽP). Zahrnuje Metodiku pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10} – jedná se o výčet obecných opatření.

Konkrétní opatření k omezení sekundární prašnosti ve výstavbě jsou přímou součástí vlastního záměru a jsou uvedena v závěru kapitoly B. I. 7. dokumentace.

Podstata vyjádření Městského úřadu Říčany, odboru životního prostředí, ze dne 26. 9. 2017

1) Uvádí, že v předloženém posudku není uvedeno, jakým způsobem se zpracovatel vypořádal s požadavky vodoprávního úřadu a v jaké míře byly zahrnuty do procesu EIA. Vodoprávní úřad trvá na podmínkách uvedených ve vyjádření 25943/2017/–MUR/OŽP/00354 ze dne 22. 5. 2017.

2) Konstatuje, že všechny toky, které jsou podle návrhu využity pro odvodnění komunikací v různých variantách, jsou zařazeny mezi kaprové vody a vztahuje se na ně zvýšená ochrana podle nařízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod, ve znění pozdějších předpisů. Vodoprávní úřad, z důvodu jejich malé vodnosti a současně již dnes vysokému zatížení (především dálnice D1, pražský okruh – D0 a plochy rozsáhlých komerčních zón), požaduje na všech odtocích dešťových vod z tělesa dálnice osazení dešťových

usazovacích nádrží (dále jen „DUN“) – (opatřených sedimentačním prostorem a prostorem zachycujícím ropné látky) – z důvodu ochrany kvality povrchových vod i jako bezpečnostní prvek v případě havárií dle zákona č. 254/2001 Sb. na frekventovaných komunikacích využívaných kamionovou dopravou.

3) Upozorňuje, že bude požadovat zachycení ropných uhlovodíků před vypuštěním dešťových vod do přírodních retenčních nádrží se zajištěním zbytkových hodnot max. $C_{10} – C_{40}$ – 0,2 mg/l.

4) Požaduje již v základních návrzích dokumentace zpracovat identifikaci melioračních zařízení s ohledem na požadavek zajištění jejich funkčnosti při provádění stavby i po jejím dokončení.

5) V místech možného snížení hladiny podzemní vody stavebními zásahy v úseku 73,300–75,600 km požaduje vodoprávní úřad zpracovat studii možného hydrogeologického ovlivnění stávajících zdrojů podzemní vody – obec Kuří, určující míru ovlivnění množství i kvality. Vodoprávní úřad požaduje zpracovat před vydáním územního rozhodnutí řešení náhradních zdrojů vody pro lokality s ovlivněním množství a kvality podzemních vod.

6) Ostatní bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Z konečného textu posudku skutečně vypadlo vypořádání – doplněno:

Vzhledem k malé kapacitě koryt a objektů na místních vodních tocích, k zastavěnosti jejich břehů a rychlé expanzi urbanizace v okolí Říčan, stanovil vodoprávní úřad, z důvodu udržení vodohospodářské stability v dané lokalitě, pro nové stavby požadavek na provedení opatření na ochranu toku pro návrhový 20letý nejnepříznivější déšť. Pro odtok z RN do toku je stanovena podmínka pro max. hodnotu odtoku 10 l/s.ha urbanizované plochy.

Zahrnuto do podmínek závazného stanoviska. Technické řešení nádrží bude upřesněno a řešeno (vodoprávním úřadem) v následných správních řízeních v souladu s platnou legislativou.

ad 2) V rámci technického řešení záměru je s DUN počítáno. Technické řešení DUN bude v rámci projektových příprav dále zpřesňováno, což bude předmětem řešení v následných správních řízeních, tudíž není zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.

ad 3) Ochrana vodních toků (zajištění zbytkových hodnot znečišťujících látek) bude řešena následným správním řízením vodoprávního úřadu v souladu s platnou legislativou.

ad 4) Vyplývá z platné legislativy, tudíž není zahrnuto v podmínkách závazného stanoviska. Bude řešeno následným správním řízením vodoprávního úřadu v souladu s platnou legislativou.

ad 5) *Příslušná zpráva zpracována v rámci příloh dokumentace. V podmínkách závazného stanoviska zahrnut požadavek na aktualizaci. Případné náhradní zdroje pro lokality s významným ovlivněním – zahrnuto do podmínek závazného stanoviska.*

ad 6) *Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.*

Podstata vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy, ze dne 11. 9. 2017

Nemá žádných dalších připomínek a s posudkem záměru ve své podstatě souhlasí.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Praha, ze dne 15. 9. 2017

Nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření MŽP, oboru ochrany ovzduší, ze dne 30. 8. 2017

Neuplatňuje žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření MŽP, oboru odpadů, ze dne 30. 8. 2017

Neuplatňuje žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření MŽP, oboru ochrany vod, ze dne 31. 8. 2017

Neuplatňuje žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření MŽP, oboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, ze dne 22. 9. 2017

Neuplatňuje žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření Ministerstva zemědělství, odboru hospodářské úpravy a ochrany lesů, ze dne 14. 9. 2017

Se závěry posudku se v plném rozsahu ztotožňuje.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření Národního památkového ústavu, generálního ředitelství, ze dne 5. 9. 2017

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Podstata vyjádření Povodí Vltavy, státního podniku, ze dne 15. 9. 2017

1) Do podmínky č. 7 v kap. VII (str. 234) pro „fázi přípravy“ záměru doporučuje doplnit následující: Srážkové vody, u kterých se předpokládá obsah látek z chemické údržby komunikace, nebudou z důvodu negativního ovlivnění podzemních vod zasakovány.
2) Konstatuje, že projektová dokumentace pro územní řízení bude uvedena do souladu se závazným stanoviskem a bude předložena státnímu podniku Povodí Vltavy k vyjádření.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Respektováno v závazném stanovisku.

ad 2) Vyplývá z platné legislativy.

Podstata společného vyjádření za obec Horoušany, Jirny, Křenice, Sibřina, Svémyslice, Zeleneč, Zlatá, městys Nehvizdy, Škvorec, Zápy, MČ Praha 22, MČ Praha – Královice, MČ Praha – Nedvězí a město Říčany ze dne 5. 10. 2017

Zástupci samospráv zaslali memorandum, ve kterém požadují vydání stanoviska EIA do konce roku 2017, zahájení územního řízení do poloviny roku 2018, zahájení výstavby nejpozději do roku 2020 a odmítnutí návrhů alternativního trasování stavby SOKP 511.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 předložená ve stabilizované stopě. K záměru v této podobě je také vydáváno toto závazné stanovisko. Získání územního rozhodnutí a stavebního povolení je věcí oznamovatele a navazujících řízení.

Podstata vyjádření Zdravé životní prostředí z.s., ze dne 22. 9. 2017 (součástí vyjádření je podpisová listina (14 str.))

1) Zdravé životní prostředí z.s. považuje připomínky uplatněné k dokumentaci za nedostatečně vypořádané. Za důležité považuje zejména připomínky k dopravně inženýrským podkladům. Intenzity automobilové dopravy považuje za podhodnocené – jsou v rozporu jednak s aktuálním Celostátním sčítáním ŘSD 2016 a jednak s řadou

dokumentací, která byla předkládaná státem při přípravě staveb v našem okolí (např. s dokumentací na rozšíření SOKP 510, dokumentací na rozšíření D11 a dokumentací na MÚK Beranka). Odmítá vizi TSK, že v našem území klesá dopravní zatížení, jak vyplývá z jejich podkladů. Mimo to žádá o porovnání výsledků DIP z dokumentace na SOKP 511 z roku 2000 a DIP dokumentace z roku 2017, zhodnocení závažných změn v odhadech budoucího zatížení, objasnění těchto rozporů a přehodnocení únosnosti takového záměru v obytných územích (str. 13 zaslaného vyjádření). K tomu dodává – DIP, TSK a IPR (přílohy č. 1 a 2 dokumentace) jsou v rozporu i s obsahem přílohy č. 1 k dokumentaci (Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy – ČVÚT 2016). Příloha č. 3 byla přitom pojata za součást dokumentace, jakožto zásadní argumentace, na jejímž základě je zdůvodněna invariantnost posuzování SOKP 511, měla by tedy (alespoň dle selského rozumu) být v základních datech v souladu s dokumentací. V dalším podrobně porovnávají intenzity dopravy z přílohy č. 1 a č. 2 dokumentace s přílohou č. 3 a dalšími dostupnými podklady (např. ročenky TSK, celostátním sčítáním dopravy 2010 a 2016, dokumentací z roku 2000 a další) a zpochybňuje údaje použité v dokumentaci.

2) Navrhuje, aby MŽP vydalo k záměru nesouhlasné závazné stanovisko.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Zpracovatel posudku se snažil odpovědět na všechny obdržené relevantní připomínky. Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání. Metodika TSK a IPR je založena na dynamickém modelu dopravy se zahrnutím aktuálních dat, metodika ŘSD je statická, uvádí frekvence dopravy v daném sčítacím roce bez ohledu na případné mimořádné stavy, které mohly při sčítání nastat (obdobně viz vypořádání MČ Praha – Běchovice).

ad 2) Zpracovatel posudku neshledává důvody pro vydání nesouhlasného závazného stanoviska. Pozn. příslušného úřadu: na základě vyhodnocení v dokumentaci, posudku a veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněným, se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Podstata vyjádření Kolovratský KOS, z.s. ze dne 27. 9. 2017

1) Uplatňuje připomínku týkající se hlukové problematiky. Protože model výpočtu hluku v dokumentaci není dostatečně pro území MČ Praha Kolovraty podrobný a nepracuje s alternativními výpočtovými modely a v posudku nejsou jejich připomínky o jeho doplnění akceptovány, požaduje jeho doplnění a přepracování modelu výpočtu hluku. Požaduje alespoň částečné zastřešení mostu Kolovraty.

2) Uplatňuje připomínku týkající se průchodnosti pro pěší a cyklisty. Podmínka prověření možností vyššího napojení zmíněná v posudku je pro Kolovratský KOS z.s. nedostatečná. Požaduje maximální možné propojení pro pěší a cyklisty přímo zapracovat a pracovat s ním i v dalších navazujících řízeních.

3) Uplatňuje připomínku týkající se znečistění ovzduší. Požaduje rozptylový model doplnit o inverzní podmínky. Dále požaduje při stanovení ploch výsadby zohlednit počet obyvatel dotčených vlivy z provozu záměru v dané MČ.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) *Není důvod pracovat s alternativními výpočtovými modely. Použita je česká výpočtová metodika – výpočet je proveden pro hluk na území České republiky pro jeho typické prostředí, typický vozový park, typické povrchy komunikace. Pro posouzení budoucího provozu záměru jsou údaje v dokumentaci a v akustické studii dostatečné (podrobně viz vypořádání vyjádření MČ Praha – Kolovraty). Požadavku na zastřešení mostu nelze vyhovět, neboť hygienické limity jsou plněny.*

ad 2) *Připomínka k průchodnosti území byla rovněž diskutována na veřejném projednání. Z procesu EIA vyplynulo, že průchodnost území je dostatečná s tím, že další vylepšení průchodnosti budou prověřena.*

ad 3) *V metodice SYMOS je uveden speciální postup výpočtu "Výpočet extrémního znečištění při inverzích a bezvětří", který počítá situaci, kdy v údolí dojde k "uzavření" horní hrany údolí inverzní vrstvou, skrz kterou znečišťující látka neprojde a dochází (po dobu několik hodin nebo i dnů) k jejímu hromadění v daném údolí. Tento výpočet by principiálně bylo možné provést s použitím modelu ATEM, stejně jako se SYMOSem, jde jen o to, že horní hranice směšovací vrstvy tvoří odrazovou plochu, od níž se znečištění "odráží". Daný postup výpočtu se ve standardních RS nepoužívá, a to ani ve studiích počítaných modelem SYMOS. Jedná se o speciální aplikaci např. pro uzavřená údolí obcí s velkým nahromaděním nízko emitujících zdrojů (obvykle lokálních topenišť). Pro otevřenou krajinu, kde jsou dominantními zdroji mnoho km dlouhé komunikace, je tento postup zcela nevhodný. Požadované doplnění rozptylového modelu o inverzní podmínky proto zpracovatel posudku neakceptuje. Výsadba bude provedena podél trasy záměru, přitom však musí být zohledněna dostupnost pozemků.*

Podstata vyjádření obce Dobřejovice, obce Herink, obce Modletice a Sdružení občanů okolí SOKP proti hluku z dopravy, zastoupeni JUDr. Petrou Humplíčkovou, Ph.D. ze dne 27. 9. 2017

1) Uplatňují připomínky týkající se porušení povinností zpracovatele posudku. Dle ustanovení § 9 odst. 5 zákona: „Zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat.“ Uvádějí, že zpracovatel sice dokumentaci přímo nedoplňoval, ale upozornil zpracovatele dokumentace na velké množství menších i zcela zásadních pochybení (viz například nesouhlas se způsobem hodnocení obtěžování hlukem na str. 32 posudku). Tvrdí, že tato pochybení jsou důvodem pro vrácení dokumentace k dopracování. Popsaný postup zpracovatele posudku je v rozporu s cíli a účelem požadavku § 9 odst. 5 zákona.
2) Zejména nesouhlasí s tím, že proces EIA předmětného záměru nelze spojovat s problémy na SOKP 512 – jedná se o samostatný problém, který Ředitelství silnic a dálnic ČR řeší.
3) Dále uplatňují připomínky k nedostatečně vymezenému dotčenému území a rozsahu vymezeného dotčeného území, které neodpovídá charakteru a účelu stavby.
4) Dále upozorňují na neposouzení dopravní kapacity. Tvrdí, že bez stanovení maximální možné kapacity záměru (tj. zhodnocení maximálního možného počtu mobilních zdrojů znečištění) nelze správně popsat a posoudit vlivy na životní prostředí (především hluk a znečištění ovzduší). Požadují proto dokumentaci doplnit o stanovení maximální kapacity a její posouzení.
5) Upozorňují na nedostatečně odůvodněnou invariantnost záměru.
6) Dále upozorňují na neúčinná protihluková opatření.
7) Požadují v souladu s ustanovení § 8 odst. 5 zákona vrácení dokumentace k přepracování a doplnění tak, aby vycházela z jasných a úplných informací, které budou veřejnosti k dispozici a zároveň záměr řádně a variantně posuzovala.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Zpracovatel posudku si není vědom žádného pochybení. Vyžádání doplňujících informací k posudku je v souladu s § 9 odst. 6 zákona. K uváděným „pochybením“ ve vyjádření – z posudku – Zpracovaná dokumentace má dobrou vypovídací schopnost. Drobné připomínky zpracovatele posudku vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací. Pozn. příslušného úřadu: oznamovatel je povinen dle § 9 odst. 6 zákona zpracovateli posudku na vyžádání poskytnout podklady, které byly použity při zpracování dokumentace a další údaje nezbytné pro zpracování posudku. Tuto možnost zpracovatel posudku využil, přičemž žádost, kterou oznamovateli zaslal a veškeré údaje, které od něj obdržel, jsou součástí posudku jako přílohy č. 2 a 3. Tento postup není v rozporu s ustanovením § 9 odst. 5 zákona, neboť potřebné údaje zajistil oznamovatel (částečně prostřednictvím zpracovatele dokumentace), nikoliv zpracovatel posudku.

ad 2) Zpracovatel posudku nemá důvod měnit své vyjádření k problematice SOKP 512. Posuzování SOKP 512 proběhlo v režimu zákona č. 244/1992 Sb. V procesu EIA se posuzovala situace na úrovni sčítání v roce 1995, závazné stanovisko EIA bylo vydáno v roce 2001. V době se vycházelo z v té době platné metodiky výpočtu a predikce dopravní zátěže, a navíc byla jiná situace – Česká republika nebylo součástí Evropské unie, a tedy ani Schengenu (Česká republika součástí od roku 2007). V této souvislosti v procesu EIA došlo logicky k podcenění budoucí dopravy na SOKP 512, což se projevilo při uvedení do zkušebního provozu v roce 2010. Mimo to je nutno upozornit na skutečnost, že proti stavu zpracování dokumentace v roce 2000 došlo k výstavbě nových objektů sloužících k bydlení v blízkosti současného SOKP 512, což rovněž zhoršilo akustickou situaci po zprovoznění SOKP 512. Část nápravných opatření byla realizována, další jsou v přípravě. Specifickou problematiku SOKP 12 nelze spojovat s SOKP 511.

ad 3) Posuzované území je předmětný záměr a její okolí. Rozsah posuzovaného území konzultoval zpracovatel dokumentace na MŽP. Dle zpracovatele posudku je řešené území vymezeno dostatečně a je uvedeno na str. 31 dokumentace – zahrnuje plochu cca 97 km^2, při délce trasy záměru – 12,571 km a zahrnuje i část přilehlých úseků SOKP 510 a SOKP 512. Porovná-li se rozsah hodnoceného území v oznámení z roku 2001 (Ing. Vrdlovcová), dojdeme k jednoznačnému závěru, že je nyní řešen podstatně větší rozsah hodnoceného území. Pro vyhodnocení možných dopadů záměru mimo řešené území byly v dokumentaci vybrány dopravní úseky na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy a tedy, kde i tato změna by mohla mít prokazatelný dopad jak v akustické, tak v imisní situaci. Tyto komunikace a dopravní intenzity v jednotlivých hodnocených stavech jsou uvedeny v tab. č. 14 a č. 15 dokumentace – jedná se celkem o 20 profilů. Z těchto tabulek je zřejmé, že k největšímu snížení dopravní zátěže ve výhledových stavech dojde na Spořilovské a Brněnské, ve výhledovém stavu 2040+ pak i v ulici 5. května (Kongresová – Lounských). Nejvyšší nárůst je očekáván na SOKP 510 (Chlumecká – D11). Zpracovatel posudku má za to, že s ohledem na výše uvedené je zřejmé, že stanovené dotčené území zcela odpovídá charakteru a účelu záměru, přičemž jeho dostatečnost byla zcela potvrzena závěry z provedeného hodnocení vlivů na ŽP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP se s rozsahem dotčeného území, tedy zmíněné plochy včetně dalších dopravních úseků, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy, ztotožňuje.

ad 4) Podle autora připomínky se zřejmě jedná o kapacitu, kterou podle technických předpisů navrhovaná komunikace „snese“, nikoliv o reálnou dopravní zátěž. Takto se však dopravní stavby v režimu zákona neposuzují. Posuzují se dle předpokládané frekvence ve vzdáleném období na základě predikce zpracovanou odbornou firmou. To v daném případě bylo provedeno (podrobněji viz vypořádání vyjádření MČ Praha – Běchovice).

ad 5) Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb. (kód XXX767) – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice", se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

ad 6) Jedná se o názor autora připomínky. Navržená protihluková opatření jsou již na jiných stavbách prověřená.

ad 7) Dle názoru zpracovatele posudku jsou v návaznosti na výše uvedené vypořádání informace podané v dokumentaci dostatečné pro proces EIA a není žádný reálný důvod k vrácení dokumentace k přepracování.

Podstata vyjádření Klidné Počernice, z.s. ze dne 21. 9. 2017

1) Připomínkují rozsah posuzovaného území. Uvádí, že posuzovaným územím by mělo být celé území hlavního města Prahy a jeho přilehlého okolí.

2) Požadují doplnění dokumentace o vliv na životní prostředí v souvislosti s vlivem záměru z hlediska nárůstu dopravy na stavbu 510 a na území Horních Počernic.

3) Uvádí, že dopravní model území hlavního města Prahy nebyl zveřejněn.

4) Dále uvádí, že realizací záměru se dá předpokládat, že celé území vlivem technologie výstavby komunikace – hlubokých zářezů, přijde o spodní vody. Ochrana spodních vod a zachování vody v krajině a ochranná opatření nejsou řešena. Požadují doplnit vliv záměru na vodohospodářské poměry v území, včetně vlivu na okolní spodní vody včetně stávajících studní.

5) Požadují doložit hydrogeologický posudek, který navrhne funkčnost navrženého zasakování dešťových vod.

6) Požadují zajistit vytipování studní, u nichž by mohlo dojít k ovlivnění a zajistit monitoring.

7) Požadují zpracovat RS pro úsek 510 dle stavu v době oznámení záměru. Uvádí další překračování znečišťování ovzduší záměrem.

8) Dále zmiňují problematiku týkající se regionální varianty.

9) Uplatňují připomínku k podmínce závazného stanoviska – V další fázi projektové dokumentace stanovit plochy k vysázení vegetace již před zahájením stavby komunikace SOKP 511. Upozorňují na vlastnictví pozemků, vymahatelnost, splnitelnost podmínky.

10) Dále se uvádí, že námitky k dokumentaci a posudku nebyly dostatečně vypořádány.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Jedná se o názor autora připomínky. Posuzovaným územím je stavba předmětného záměru a jeho okolí. Rozsah posuzovaného území konzultoval zpracovatel dokumentace na MŽP. Dle zpracovatele posudku je řešené území vymezeno dostatečně a je uvedeno na str. 31 dokumentace – zahrnuje plochu cca 97 km^2, při délce trasy záměru 12,571 km a zahrnuje i část přilehlých úseků SOKP 510 a SOKP 512. Porovná-li se rozsah hodnoceného území v oznámení z roku 2001 (Ing. Vrdlovcová), dojde se k jednoznačnému závěru, že je nyní řešen podstatně větší rozsah hodnoceného území. K rozsahu posuzovaného území nemá zpracovatel posudku připomínky. Pro vyhodnocení možných dopadů záměru mimo řešené území byly v dokumentaci vybrány dopravní úseky na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy a tedy, kde i tato změna by mohla mít prokazatelný dopad jak v akustické, tak v imisní situaci. Tyto komunikace a dopravní intenzity v jednotlivých hodnocených stavech jsou uvedeny v tab. č. 14 a č. 15 dokumentace – jedná se celkem o 20 profilů. Z těchto tabulek je zřejmé, že k největšímu snížení dopravní zátěže ve výhledových stavech dojde na Spořilovské a Brněnské, ve výhledovém stavu 2040+ pak i v ulici 5. května (Kongresová – Lounských). Nejvyšší nárůst je očekáván na SOKP 510 (Chlumecká – D11). Další zamýšlené stavby SOKP 518, 519, 520 nejsou zatím v takovém stadiu přípravy, aby mohla být předložena dokumentace dle zákona. I podle portálu ŘSD je jedná o tři stavby – SOKP 518 (Ruzyně – Suchdol), označované také jako A5, SOKP 519 (Suchdol – Březiněves) - A6, SOKP 520 (Březiněves – Satalice) - A7. Pochopitelně všechny úseky SOKP, které se připravují, budou v režimu tohoto zákona posouzeny, jakmile budou oznamovatelem předloženy, včetně případných změn stávajících staveb. Nejedná se v žádném případě o „salámovou" metodu posuzování. Jednotlivé stavby SOKP jsou posuzovány ve stavebních celcích, jak jsou projekčně připraveny. Ve svém důsledku posouzení celého SOKP jako celku by znamenalo, že bychom v současnosti neměli jeho funkční části. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP se s rozsahem dotčeného území, tedy zmíněné plochy včetně dalších dopravních úseků, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy, ztotožňuje.

ad 2) Dokumentace v rozsahu posuzovaného území hodnotí i navazující stavbu 510 z hlediska jednotlivých stavů dopravy, tedy i část území Dolních Počernic. Ovlivnění Horních Počernic stavbou 510, bylo řešeno v dokumentaci k záměru Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“ (2013), kde byla zohledněna i stavba SOKP 511.

ad 3) Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.

ad 4) Problematika podzemních vod je podrobně pojednána v příloze č. 13 dokumentace, kde jsou vytipována možná riziková místa z hlediska ztrát vod a navržen monitoring. V závazném stanovisku je stanovena podmínka, která oznamovateli ukládá navrhnout opatření pro případ ztráty vody ve studních.

ad 5) V závazném stanovisku je stanovena podmínka, která oznamovateli ukládá prověřit možnost zasakování dešťových vod (s výjimkou znečištěných vod) a tam, kde to bude technicky možné, zahrnout do projektu stavby. Žádost o povolení zasakování musí být pochopitelně doložena hydrogeologickým posudkem. Jedná se o činnost v další přípravě záměru.

ad 6) Vypořádání je uvedeno již výše (bod ad 4). Určení konkrétních zdrojů podzemní vody bude provedeno v rámci další projekční fáze záměru.

ad 7) Realizací záměru pochopitelně dojde ke změně imisní situace v zájmovém území. Nelze však jednoznačně konstatovat, že dojde v řešené oblasti ke zhoršení – viz výsledky RS v příloze dokumentace. Na druhé straně RS nezohledňuje navržená kompenzační opatření výsadbou dřevin. Požadavek na RS pro SOKP 510 by bylo možno akceptovat v případě, že příslušný orgán ochrany ovzduší by takovou RS požadoval. Posouzení SOKP 510 bylo řešeno v rámci záměru Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“ (2013), kde byla zohledněna i stavba předmětného záměru. Z předmětné dokumentace: U imisních charakteristik, u kterých byly ve stavu bez zkapacitnění stavby 510 splněny imisní limity, nedojde vlivem zkapacitnění stavby 510 v žádné části zájmového území k překročení těchto limitů, tam kde byly imisní limity překročeny již ve stavu bez zkapacitnění stavby 510 je možné očekávat pouze málo významné posuny v izoliniích limitních hodnot. Z akustického hlediska vychází příznivěji stavy se zkapacitněním stavby 510 s navrženým rozsahem protihlukových opatření v rozsahu „STAV PHO 2“ (protihlukové stěny, val a tiché povrchy), než stavy bez zkapacitnění.

ad 8) Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb. (kód XXX767) – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice", se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

ad 9) Je zcela samozřejmé, že zeleň mimo vlastní stabilizovanou trasu záměru musí být umisťována v kontextu s dostupností pozemků. Toto souvisí i se záměrem hlavního města Prahy podél plánovaného úseku Pražského okruhu mezi dálnicemi D1 a D11 vybudovat po jeho dokončení zelené pásy (jedná se o zelené pásy mimo ty, které mají být realizovány v rámci záměru SOKP 511).

ad 10) Zpracovatel posudku se snažil zodpovědět všechny připomínky k dokumentaci. Vypořádání vyjádření k posudku je součástí tohoto závazného stanoviska.

Podstata vyjádření Hnutí občanů Počernic ze dne 21. 9. 2017

1) Požaduje komplexní posouzení všech nedostavěných částí SOKP, neboť se domnívá, že posouzení stavby 511 samostatně je nepřípustné „salámování" záměru.

2) Uplatňuje připomínky k netransparentnímu uvedení kartogramů intenzit dopravy. Žádají doplnění kartogramů pro celé území hlavního města Prahy, a to ve všech posuzovaných stavech: 2016 (stávající), 2025 (bez záměru a se záměrem) a 2040+ (se záměrem).

3) Požaduje důkladné posouzení vlivu stavby na vodní útvary a aktuální hydrogeologický průzkum.

4) Uvádí, že realizací záměru se dá skutečně očekávat, že celé území vlivem technologie výstavby komunikace – hlubokých zářezů, přijde o spodní vody. Ochrana spodních vody a zachování vody v krajině a ochranná opatření nejsou v dokumentaci řešena.

5) Požaduje doplnit vliv záměru na vodohospodářské poměry v území, včetně vlivu na okolní spodní vody včetně stávajících studní. Požaduje doložit hydrogeologický posudek, který potvrdí možnost zasakování dešťových vod.

6) Uvádí, že předmětný záměr a nejen tento úsek, ale i dostavba všech dalších úseků SOKP budou mít negativní vliv na stav kvality ovzduší v dotčených území, v podstatě na celém území hlavního města Prahy.

7) Dále připomínkují problematiku hluku, hygienických limitů a uvalení staré hlukové zátěže na ulici Českobrodskou.

8) Připomínkují emisní posouzení na vybraných úsecích Prahy. Konstatují, že nejsou zveřejněny kartogramy dopravy k těm komunikacím ani rozptylové mapy. Je zřejmě snaha dokázat, že ačkoliv záměr přinese novou dopravní zátěž a emise, aniž by to bylo v daném území rozumně kompenzováno – tak záměr je přesto dobrý, neboť díky jeho stavbě se mají snížit dopravní i emisní zátěž v jiných částech hlavního města Prahy.

9) Dále uvádí, že vzhledem k umístění MÚK Olomoucká v těsné blízkosti území Horních Počernic, požaduje Hnutí občanů Počernic rovněž doplnění do dokumentace údaje o skutečnosti, jak i zde budou protihluková opatření řešena. Vzhledem k situaci, že i tato křižovatky má být projekčně řešena a to i kvůli plánovanému rozšíření D11.

10) Dále k jednotlivým podmínkám Hnutí občanů Počernic doplňuje:

    K podmínce „V další fázi projektové dokumentace stanovit plochy k vysázení vegetace již před zahájením vlastní stavby záměru.“ uvedené v posudku uvádí následující.
    Nejen pod návrhem trasy záměru i SOKP 510 a i v okolí návrhu tras se nacházejí pozemky v soukromém vlastnictví, ve většině dané územním plánem hlavního města Prahy k zastavění. Tato podmínka bude nevymahatelná, a tudíž je nesplnitelná. Nelze ji tedy jako podmínku pouze takto danou konstatováním akceptovat, bez dořešení konkrétních plnění o tom, jak se na soukromých pozemcích vysází les.

    K podmínce „V rámci těchto cennějších krajinných segmentů (km 65,5 - 67,0 trasy SOKP - prostor v okolí PP Lítožnice; km 68,0 - 70,0 trasy SOKP - pozůstatky částečně dochovaného obrazu kultivované kulturní krajiny; km 72,75 - 73,5 trasy SOKP - údolí Říčanského potoka; km 75,4 - 76,0 trasy SOKP - údolí Pitkovického potoka) - nebude umístění reklamních ploch podél SOKP 511.“ uvedené v posudku uvádí následující.

    V současné době je stále řešeno rozhodnutí o výjimkách č.j. 1343/05-M/100544/05 ze dne 24. 2. 2006, jedná se o výjimku z ochranných podmínek přírodní památky Lítožnice dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb. Domnívá se, že ani nelze v souladu se zákonem tuto výjimku vydat, neboť nelze prokázat, že v současné době veřejný zájem na realizaci předložené stavby převažuje nad zájmem ochrany přírody. Rovněž nelze prokázat, že realizace stavby významné neovlivní zachování stavu předmětu ochrany zvláště chráněného území (§ 43 zákona č. 114/1992 Sb.).

11) Dále uvádí, že námitky k dokumentaci a posudku nebyly dostatečně vypořádány.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1) Jedná se o nereálný požadavek. Předmětem procesu EIA je předložený záměr. Další zamýšlené stavby SOKP 518, 519, 520 nejsou zatím v takovém stadiu přípravy, aby mohla být předložena dokumentace dle zákona. I podle portálu ŘSD je jedná o tři stavby – SOKP 518 (Ruzyně – Suchdol), označované také jako A5, SOKP 519 (Suchdol – Březiněves) – A6, SOKP 520 (Březiněves – Satalice) – A7. Pochopitelně všechny úseky SOKP, které se připravují, budou v režimu tohoto zákona posouzeny, jakmile budou oznamovatelem předloženy, včetně případných změn stávajících staveb. Nejedná se v žádném případě o „salámovou" metodu posuzování. Jednotlivé stavby SOKP jsou posuzovány ve stavebních celcích, jak jsou projekčně připraveny. Ve svém důsledku posouzení celého SOKP jako celku by znamenalo, že bychom v současnosti neměli jeho funkční části.

ad 2) Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání. Detailní data, tj. kartogramy pro celé území Prahy v jednotlivých hodnocených stavech nemá zpracovatel dokumentace v tomto rozsahu k dispozici.

ad 3) Problematika podzemních vod je podrobně pojednána v příloze č. 13 dokumentace, kde jsou vytipována možná riziková místa z hlediska ztrát vod a navržen monitoring. Z posouzení vlivu na vodní útvary vyplynulo, že vliv záměru na dotčený vodní útvar podzemních vod bude malého rozsahu a neměl by ovlivnit kvantitativní ani kvalitativní stav tohoto vodního útvaru jako celku. V závazném stanovisku je dále stanovena podmínka provést aktualizaci monitoringu a stanovit opatření pro případ ztráty vody ve studních.

ad 4) V závazném stanovisku jsou uloženy příslušné podmínky, které oznamovateli ukládají, aby v další fázi projektové přípravy prověřil možnost zasakování dešťových vod (s výjimkou vod, u kterých se předpokládá znečištění) a tam, kde to bude technické možné, zahrnul zasakování do projektu stavby. Rovněž je stanovena podmínka týkající se opatření v případě ztráty vody ve studních (viz předchozí bod).

ad 5) Problematika povrchových a podzemních vod je podrobně pojednána v příloze č. 13 dokumentace. Žádost o povolení zasakování musí být pochopitelně doložena hydrogeologickým posudkem. Jedná se o činnost v další přípravě záměru. Dále rovněž viz bod ad 3) a 4).

ad 6) Ze zpracované dokumentace tento závěr jednoznačně nevyplývá, a to ani z hlediska emisní výdajnosti na vybraných úsecích významných komunikací. V zájmovém území předmětného záměru jsou podle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek překračovány imisní limity pro roční koncentraci benzo(a)pyrenu. Přesto, že toto překračování není způsobováno jen liniovými zdroji, je v dokumentaci navrženo opatření k vysázení stromů k snížení imisní zátěže tuhých znečišťujících látek a B(a)P, opatření je rovněž součástí podmínek závazného stanoviska. Kompenzační opatření vysázení 8 037 stromů v rámci záměru není zahrnuto do výpočtů RS v dokumentaci. (+ viz výše uvedené vypořádání MČ Praha – Běchovice).

ad 7) Hygienické limity hluku – vývoj:

V následující tabulce jsou uvedeny korekce a limitní hodnoty z přílohy vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Přípustné hladiny hluku:

Způsob využití	*Korekce*	*Přípustná hladina hluku*	
		den	*noc*
Obytné soubory	*0 dB*	*50 dB*	*60 dB*
Obytné soubory na obytném území uvnitř městské zástavby	*+ 5 dB*	*55 dB*	*45 dB*
*prostor bezprostředně navazující na území dálnice, sil I. a II. tř.**	*+ 10 dB*	*60 dB*	*50 dB*

*Pozn.: * při použití této korekce musí být dán průkaz, že jiná řešení, umožňující obvyklý stupeň ochrany před hlukem, nelze použít. V obytných souborech (sídlištích) lze tuto korekci uplatnit max. u 15 % bytových jednotek.*

Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které nahrazovalo vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tuto limitní hladinu opět převzalo, a tedy nijak neupravovalo. Pouze byl přesněji definován „venkovní prostor", ve kterém platily stále stejné limitní hodnoty.

Příloha č. 6 k nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které nahrazovalo vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací uvádí korekce pro stanovení hodnot hluku ve venkovním prostoru následovně.

Způsob využití území	Korekce /dB/
Nemocnice – objekty	0 [2)]
Nemocnice – území, lázně, školy, stavby pro bydlení a území	+5 [1),3),4)]
Výrobní zóny bez bydlení	+20 [3)]

Pro noční dobu se použije další korekce – 10 dB s výjimkou hluku z železnice, kde se použije korekce – 5 dB.

a) Stanovená korekce neplatí pro hluk z provozoven (například továrny, výrobny, dílny, prádelny, stravovací a kulturní zařízení) a z jiných stacionárních zdrojů (například vzduchotechnické systémy, kompresory, chladící agregáty).

b) Pro zdroje hluku uvedené v poznámce 1) platí další korekce -5 dB.

c) V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující a v ochranném pásmu drah, se použije další korekce + 5 dB.

d) V případě hluku působeného "starou zátěží" z pozemní dopravy je možné použít další korekci + 12 dB.

e) Dle výše uvedené přílohy č. 6 k nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které nahrazovalo vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, se jednalo pro okolí hlavních komunikací, což bezesporu předmětný záměr je, opět o limit 60/50 dB. Limit 60/50 dB byl potom následně beze změny přebírán do novel nařízení vlády č. 88/2004 Sb., č. 148/2006 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 a i do jeho novely v roce 2016.

f) Ke staré hlukové zátěži (k metodice v roce 2000) – dle nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které nahrazovalo vyhlášku Ministerstva zdravotnictví č. 13/1977 Sb., o ochraně veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, příloha 1:

- *Stará hluková zátěž je stav hlučnosti ve venkovním prostoru působený hlukem z dopravy na veřejných komunikacích, který v tomto prostoru existoval k 1. 1. 2001.*

AS v příloze dokumentace tedy „neuvalila“ starou hlukovou zátěž, ale zjistila starou hlukovou zátěž na ulici Českobrodská. Dále bylo v Akustickém posouzení v dokumentaci prokázáno, že vlivem zprovoznění záměru a přeložky I/12 Běchovice - Úvaly dojde ke zlepšení akustické situace ze silniční dopravy u komunikace Českobrodská (pokles oproti stávajícímu stavu a stavu se záměrem o cca 1,5 až 2,5 dB).

Předmětný záměr je z hlediska akustické zátěže navrhován tak, aby plnil platné hygienické limity.

ad 8) Kartogramy, respektive frekvence dopravy na těchto komunikacích jsou uvedeny v tabulce č. 14 a 15 v dokumentaci. Rozptylové mapy k těmto vybraným úsekům Prahy nebyly zpracovány – jedná se vesměs o komunikace mimo vymezené území řešené v dokumentaci. Pro ilustraci ovlivnění ovzduší jsou uvedeny tabulky emisní výdajnosti v jednotlivých posuzovaných rocích na těchto komunikacích. Úkolem dokumentace je posoudit záměr z hlediska vlivu na složky životního prostředí, což dokumentace splňuje.

ad 9) MÚK Olomoucká se týká SOKP 510 – mimo podrobně řešené území předmětného záměru. Hodnocení akustické zátěže, včetně navrhovaných protihlukových opatření

je součástí dokumentace „Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“, (MZP244).

ad 10) Realizovatelnost výsadby zeleně je logicky podmíněna dostupností pozemků mimo stopu záměru. To se týká i záměru hlavního města Prahy nechat podél plánovaného úseku Pražského okruhu mezi dálnicemi D1 a D11 vybudovat po jeho dokončení zelené pásy (jedná se o zelené pásy mimo ty, které mají být realizovány v rámci předmětného záměru).

Případný konflikt s PP Lítožnice je v dokumentaci řešen. Podle zpracovatele posudku je ochrana této PP před vlivem posuzovaného záměru dostatečně řešena. Je pravda, že výjimka z ochranných podmínek není vymahatelná.

ad 11) Zpracovatel posudku se snažil zodpovědět všechny připomínky k dokumentaci. Vypořádání vyjádření k posudku je součástí tohoto závazného stanoviska.

Podstata vyjádření Základní školy Horní Počernice ze dne 25. 9. 2017

1) Připomínkuje, že Horní Počernice nebyly zahrnuty do řešených území.
2) Doporučuje regionální variantu, protože navržená trasa bude mít značné dopady na MČ.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedené posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí. V dokumentaci je z hlediska akustické zátěže a ovlivnění ovzduší řešena i část navazujícího území SOPK 510. Ve shodě s tím, kde je stavba umístěna, jsou stanoveny dotčené obce. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. MČ Horní Počernice se k dokumentaci i k posudku vyjádřila, a není tedy z procesu EIA vyloučena. Horní Počernice jsou mimo podrobně řešené území v dokumentaci. Ovlivnění Horních Počernic stavbou 510 bylo řešeno dokumentací k záměru Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“ (2013), kde byla zohledněna i stavba předmětného záměru. Pro vyhodnocení možných dopadů záměru mimo řešené území byly v dokumentaci vybrány dopravní úseky na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy a tedy, kde i tato změna by mohla mít prokazatelný dopad jak v akustické, tak v imisní situaci. Tyto komunikace a dopravní intenzity v jednotlivých hodnocených stavech jsou uvedeny v tab. č. 14 a č. 15 dokumentace – jedná se celkem o 20 profilů. Z těchto

tabulek je zřejmé, že k největšímu snížení dopravní zátěže ve výhledových stavech dojde na Spořilovské a Brněnské, ve výhledovém stavu 2040+ pak i v ulici 5. května (Kongresová – Lounských). Nejvyšší nárůst je očekáván na SOKP 510 (Chlumecká – D11).

ad 2) Regionální varianta není předmětem probíhajícího procesu EIA. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

Podstata vyjádření Mateřské školy Vybíralova ze dne 22. 9. 2017

1) Uvádí, že zpracovatelé dokumentace a posudku se nezabývali negativními dopady záměru na oblast Černého Mostu.

2) Doporučuje jinou (regionální) variantu.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Oblast Černého mostu není přímo dotčená vlastní stavbou záměru. Oblast Černého mostu je mimo podrobně řešené území v dokumentaci. Ovlivnění oblasti Černého mostu stavbou 510 bylo řešeno dokumentací k záměru Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“ (2013), kde byla zohledněna i stavba SOKP 511. Pro vyhodnocení možných dopadů záměru mimo řešené území byly v dokumentaci vybrány dopravní úseky na území hlavního města Prahy a na území Středočeského kraje, kde se projevila relevantní změna intenzit dopravy a tedy, kde i tato změna by mohla mít prokazatelný dopad jak v akustické, tak v imisní situaci. Tyto komunikace a dopravní intenzity v jednotlivých hodnocených stavech jsou uvedeny v tab. č. 14 a č. 15 dokumentace – jedná se celkem o 20 profilů. Z těchto tabulek je zřejmé, že k největšímu snížení dopravní zátěže ve výhledových stavech dojde na Spořilovské a Brněnské, ve výhledovém stavu 2040+ pak i v ulici 5. května (Kongresová – Lounských). Nejvyšší nárůst je očekáván na SOKP 510 (Chlumecká – D11). Z hlediska zátěže ovzduší jsou pak stavy roku 2025 se záměrem a bez záměru, a stav 2040+ charakterizovány emisní vydatností těchto úseků v tab. 19 – 21 v dokumentaci. Pro větší přehlednost a vyšší vypovídací schopnost požádal zpracovatel posudku o doplnění – stavu emisní výdajnosti posuzovaných úseků komunikací v roce 2016 a porovnání výhledových stavů se stavem 2016 v % emisní výdajnosti – příloha č. 3 k posudku.

ad 2) Regionální varianta není předmětem probíhajícího procesu EIA. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

Podstata vyjádření LRS Chvaly, o.p.s. ze dne 25. 9. 2017

1) Připomínkuje neposouzení území Horních Počernic.

2) Doporučuje jinou (regionální) variantu.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) V dokumentaci je z hlediska akustické zátěže a ovlivnění ovzduší řešena i část navazujícího území SOPK 510. Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ), které nebyly obeslány. MČ Horní Počernice se k dokumentaci i k posudku vyjádřila a je tedy účastníkem procesu EIA. MČ Horní Počernice nebyla tedy vyloučena z procesu EIA. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) Regionální varianta není předmětem probíhajícího procesu EIA. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr,

resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

Podstata vyjádření Domova pro seniory Bethesda ze dne 22. 9. 2017

1) Připomínkuje vyřazení Horních Počernic z dotčených území.
2) Upřednostňuje regionální variantu.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) V dokumentaci je z hlediska akustické zátěže a ovlivnění ovzduší řešena i část navazujícího území SOPK 510. Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ), které nebyly obeslány. MČ Horní Počernice se k dokumentaci i k posudku vyjádřila a je tedy účastníkem procesu EIA. MČ Horní Počernice nebyla tedy vyloučena z procesu EIA. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) Regionální varianta není předmětem probíhajícího procesu EIA. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

Podstata vyjádření Ing. Petra Kasy ze dne 25. 9. 2017

1) Uplatňuje připomínku k vyloučení MČ Horní Počernice a Černý Most z procesu EIA.
2) Dále uplatňuje připomínku k invariantnost záměru.
3) Připomínkuje nesoulad návrhu SOKP A–ZÚR s nařízením Evropského parlamentu a Rady pro TEN – T.

4) Požaduje vrácení dokumentace k přepracování tak, aby bylo provedeno komplexní posouzení celého SOKP, včetně stávajícího úseku 510 a D11 na území Horních Počernic.

5) Požaduje zpracování dokumentace pro regionální variantu, jejíž vyhledávací studii z roku 2014 a studii proveditelnosti z roku 2015 má k dispozici Ministerstvo dopravy.

6) Dále uplatňuje připomínky k jednotlivým přílohám: Stanovisko ke komplexnímu posouzení dokončení SOKP (ČVUT Praha, Fakulta dopravní – Ústav dopravních systémů říjen 2016 (korekce – prosinec 2016)); Stručné stanovisko k dokumentaci „Komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP“ (ČVUT, Praha, říjen 2016 (korekce prosinec 2016)); Dostavba úseku SOKP 511 ve variantě ZÚR a její dopady na východě Prahy, (Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.).

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Jak MČ Horní Počernice, tak MČ Praha 14 se vyjádřily jak k dokumentaci, tak k posudku. Nebyly vyloučeny z procesu EIA. Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ), které nebyly obeslány. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb. (kód XXX767) – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice“, se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat)

zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci podrobně uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

ad 3) Ve stávajícím procesu EIA je hodnocen vliv záměru na životní prostředí. Předmětem procesu EIA není hodnocení souladu s TEN–T.

ad 4) Posouzení SOKP 510 bylo řešeno v rámci dokumentace k záměru Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“ (2013), kde byla zohledněna i stavba předmětného záměru, přičemž výše uvedený záměr má vydané závazné stanovisko. Problematika SOKP 510 byla řešena v příslušné dokumentaci v řadě možných stavů. Stejně tak v rámci dokumentace ke stavbě 511 byla zohledněna i stavba 510. Rovněž problematika D 11 je nad rámec posuzovaného záměru. Není důvod vracet dokumentaci předmětného záměru k přepracování.

ad 5) Předložení takové dokumentace je věcí oznamovatele (ŘSD), pokud by se rozhodl stavbu (regionální variantu) realizovat.

ad 6) Jedná se o materiály podporující jiné trasování SOKP, to však není předmětem procesu EIA. Z tohoto důvodu není připomínka dále komentována.

Podstata vyjádření Josefa Hampla ze dne 25. 9. 2017

1) Připomínkuje nezařazení MČ Praha 20 mezi dotčená území.
2) Uplatňuje připomínku k invariantnosti záměru.
3) Uvádí, že dokumentace i posudek vykazují rozpory se zákonem a nenaplňují ani požadavky dle usnesení vlády č. 430 ze dne 11. 5. 2016.
4) Připomínkuje nesoulad mezi 510 a 511 (intenzity dopravy) a považuje samostatné posouzení 511 jako za „salámování“.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Za přímo dotčené jsou v procesu EIA brány obce (MČ), na kterých se záměr nachází. Mimo tyto obce byly MŽP obeslány dokumentací další obce s žádostí o vyjádření a další obce na vědomí. K dokumentaci se vyjádřily i další obce (MČ), které nebyly obeslány. MČ Praha 20 se vyjádřila k dokumentaci a její vyjádření je v posudku uvedeno. MČ Praha 20 nebyla tedy vyloučena z procesu EIA. Dotčeným územím se podle zákona rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno. Tzn. závažně ovlivněno, nikoli pouze ovlivněno. Dotčeným územním samosprávným celkem se podle zákona rozumí takový, jehož správní obvod alespoň z části tvoří dotčené území. Dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění

nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.

ad 2) Zpracovatel posudku se ztotožňuje s odůvodněním jedné varianty v dokumentaci. Předmětem posuzování je trasa SOKP 511 uvedená v dokumentaci. Trasa SOKP 511 tak, jak je popsána v dokumentaci, je stabilizována v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, příp. dalšími dokumenty. Trasa SOKP 511 byla ve variantách (4 varianty) posouzena již dříve dle zákona č. 244/1992 Sb. (kód XXX767) – „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice", se souhlasným stanoviskem MŽP (2002) pro dvě varianty. Stávající řešení záměru toto souhlasné stanovisko respektuje. Tzv. regionální varianta není dle zpracovatele posudku reálnou variantou záměru – není stabilizována, není projekčně dořešena, neřeší dokončení SOKP v požadovaných parametrech a intencích. Trasa záměru je stabilizovaná v územně plánovací dokumentaci a je z hlediska stopy řešena jednovariantně. Oznamovatel předložil dokumentaci záměru ve stabilizované stopě, tedy jednovariantně. Z hlediska zákona se nejedná o pochybení. Návrh záměru a jeho řešení (včetně variantnosti) je výhradně v kompetenci oznamovatele. Příslušný úřad musí posoudit takový záměr, který je oznamovatelem předložen. V závěru zjišťovacího řízení příslušný úřad může navrhnout (nikoliv požadovat) zpracování variant, nicméně v daném případě se zjišťovací řízení nekonalo, neboť šlo o postup podle § 6 odst. 5 zákona. Pozn. příslušného úřadu: Oznamovatel záměru v dokumentaci uvedl přehled zvažovaných variant záměru včetně hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí, a tím se dostatečně vypořádal s požadavkem zákona uvedeným v bodě B.I.5. přílohy č. 4 k zákonu.

ad 3) Zpracovatel posudku neshledal rozpory s platnou legislativou. Dokumentace zároveň obsahuje informace v kvalitě a podrobnosti potřebné pro naplnění požadavků nařízení vlády č. 430.

ad 4) Za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.

Údaje poskytnuté TSK a IPR pro jednotlivé časové horizonty jsou pro zpracovatele dokumentace závazné. Údaje o frekvenci dopravy užité ČVÚT (příloha č. 3 dokumentace) jsou zpracovány z podkladů AF City Plan – tedy ne TSK a IPR, které mají detailní informace o frekvenci dopravy na území hlavního města Prahy. Podklady zpracované různými firmami nelze přímo srovnávat bez detailní znalosti

vstupních podkladů a způsobu predikce. Z toho vyplývá, že prognóza AF City Plan pro SOKP 510 vychází vyšší, než aktuální prognóza TSK a IPR zpracovaná pro posuzovaný záměr (SOKP 511). Frekvence dopravy SOKP 511 dle záměru vycházejí z modelu TSK a IPR v době zpracování. Předmětný záměr je z hlediska akustické zátěže navrhován tak, aby plnil platné hygienické limity (podrobněji viz vypořádání vyjádření MČ Praha – Běchovice).

Všechny úseky SOKP, které se připravují, budou v režimu tohoto zákona posouzeny, jakmile budou oznamovatelem předloženy, včetně případných změn stávajících staveb. Nejedná se v žádném případě o „salámovou" metodu posuzování. Jednotlivé stavby SOKP jsou posuzovány ve stavebních celcích, jak jsou projekčně připraveny. Ve svém důsledku posouzení celého SOKP jako celku by znamenalo, že bychom v současnosti neměli jeho funkční části.

Podstata vyjádření PhDr. Ivany Poláčkové Šolcové, Ph.D., Martina Poláčka ze dne 27. 9. 2017

1) Uplatňují připomínku týkající se hluku – dotčení SOKP 510 předmětným záměrem.
2) Dále uplatňují připomínku týkající se ovzduší – ve všech ukazatelích dojde ke zhoršení ovzduší na všech navazujících úsecích záměru.
3) Dále uplatňují připomínky k frekvenci dopravy.
4) Zmiňují problematiku vibrací a světelného znečištění.
5) Konstatují, že není nadále možné uvažovat variantu uvnitř Prahy. Stavba zůstane navěky nezkolaudovaná – nedosáhne hygienických limitů.

Vypořádání zpracovatelem posudku

ad 1) Realizací záměru dochází logicky k dotčení SOKP 510, a to související dopravou. Toto je v rámci posuzovaného území v Akustickém posouzení i v RS vyhodnoceno.

ad 2) Ze zpracované dokumentace tento závěr nevyplývá, a to ani z hlediska emisní výdajnosti na vybraných úsecích významných komunikací. V zájmovém území předmětného záměru jsou podle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek překračovány imisní limity pro roční koncentraci benzo(a)pyrenu. Přesto, že toto překračování není způsobováno jen liniovými zdroji, je v dokumentaci navrženo opatření k vysázení stromů k snížení imisní zátěže tuhých znečišťujících látek a B(a)P, převzaté do závazného stanoviska. Kompenzační opatření vysázení 8 037 stromů v rámci záměru není zahrnuto do výpočtů RS v dokumentaci, což je na straně bezpečnosti (viz rovněž výše uvedené vypořádání vyjádření MČ Praha Běchovice).

ad 3) Jak je v posudku konstatováno, za závazné dopravní intenzity jsou v dokumentaci brány údaje zpracované TSK a IPR pro posuzovaný záměr. Předmětná problematika byla na veřejném projednání vysvětlena zástupcem TSK

transparentně pomocí prezentace, která se zabývala metodikou sledování frekvence dopravy v hlavním městě Praze, problematikou vstupů do dopravního modelu, ovlivněním situace v budoucích hodnocených stavech a výsledných hodnot v hodnocených stavech. Prezentace přednesená na veřejném projednání záměru byla následně TSK poskytnuta MŽP, OPVIP. Pozn. příslušného úřadu: MŽP, OPVIP již poskytlo a nadále poskytne na základě obdržené žádosti požadované prezentace z veřejného projednání.

ad 4) Projekce a stavby komunikací se provádějí podle příslušných technických předpisů, tak, aby nevznikaly vibrace přenášené na okolí. Ke světelnému znečištění je v závazném stanovisku uložena podmínka, která oznamovateli ukládá ověřit rozsah osvětlení v trase záměru tak, aby bylo realizováno jen tam, kde je to z hlediska bezpečnosti nutné.

ad 5) Jedná se o názor autora připomínky, se kterým se zpracovatel posudku neztotožňuje. Posouzení ukázalo, že vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou akceptovatelné.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku při vypořádání jednotlivých připomínek k posudku s tím, že v některých případech, kdy je třeba doplnění komentáře zpracovatele posudku, uvádí svůj vlastní komentář tak, aby bylo zřejmé, jak byla připomínka vypořádána.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona (ve znění účinném od 1. 11. 2017).

Proces EIA byl zahájen a veden podle zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017. V souladu s čl. II bodu 1 zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, byl proces EIA rovněž i dokončen podle zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, neboť lhůta pro vrácení dokumentace uplynula dne 5. 6. 2017. Výjimkou je určení doby platnosti tohoto stanoviska, pro kterou citované přechodné ustanovení stanoví, že se určí podle zákona ve znění účinném od 1. 11. 2017. Pokud tedy výslovně a jednotlivě není uvedeno jinak, veškeré odkazy na ustanovení zákona použité v tomto závazném stanovisku se vztahují ke znění účinnému do 31. 10. 2017. V případě, kdy je uveden odkaz na znění zákona účinné od 1. 11. 2017, je to vždy vyznačeno. Jedná se o případy budoucích postupů, které budou následovat po vydání a zveřejnění toho závazného stanoviska, a o případ platnosti tohoto závazného stanoviska.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 3 zákona **neprodleně** zveřejní závazné stanovisko na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 4 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e–mailovou zprávou *(petra.horynova@mzp.cz),* popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce,** a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (http://www.cenia.cz/eia), a na stránkách MŽP (http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru MZP472.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání č.j. MZP/2017/710/2385 ze dne 2. 10. 2017.

Rozdělovník k č. j.: MZP/2017/710/1992

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha
primátorka
Mariánské nám. 2/2
110 01 Praha 1

Středočeský kraj
hejtmanka
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5

Město Říčany
starosta
Masarykovo náměstí 53
251 01 Říčany

Obec Modletice
starosta
Modletice 6
251 01 Modletice

Obec Nupaky
starosta
Nupacká 106
251 01 Nupaky

Městská část Praha 22
starosta
Nové náměstí 1250/10
104 00 Praha 114

Městská část Praha – Kolovraty
starosta
Mírová 364/34
103 00 Praha 10 – Kolovraty

Městská část Praha – Nedvězí
starosta
Únorová 15/3
103 00 Praha 10

Městská část Praha – Královice
starosta
K Nedvězí 66
104 00 Praha 10 – Královice

Městská část Praha – Dubeč
starosta
Starodubečská 401/36
107 00 Praha 112 – Dubeč

Městská část Praha – Běchovice
starosta
Českobrodská 3
190 11 Praha 9 – Běchovice

Městská část Praha – Dolní Počernice
starosta
Stará obec 10
190 12 Praha 9 – Dolní Počernice

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy
ředitel
Mariánské nám. 2/2
110 01 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje
ředitel
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Městský úřad Říčany
(úřad obce s rozšířenou působností)
Masarykovo náměstí 53
251 01 Říčany

Hygienická stanice hlavního města Prahy
Rytířská 404/12, p.s. 203
110 00 Praha 1

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
Dittrichova 329/17
128 01 Praha 2

Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40/11
160 00 Praha 6

Ministerstvo zdravotnictví
sekce ochrany a podpory veřejného zdraví
Palackého nám. 4
128 01 Praha 2

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského
Kozí 4
P.O. BOX 31
110 01 Praha 1

Ministerstvo zemědělství
odbor hospodářské úpravy a správy lesů
Těšnov 17
117 05 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Regionální pracoviště Střední Čechy
Podbabská 2582/30
160 00 Praha 6 – Podbaba

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Ing. Jan Kroupa
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

Zpracovatel dokumentace:

EKOLA group, spol. s r.o.
Ing. Libor Ládyš
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Zpracovatel posudku:

Ing. Josef Tomášek, CSc.
Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy

Na vědomí:

Povodí Vltavy, s.p.
Holečkova 3178/8
150 00 Praha 5 – Smíchov

Lesy ČR, s.p.
Správa toků – oblast povodí Vltavy, Benešov
Tyršova 1902
256 01 Benešov

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2/2
110 00 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Městská část Praha 14
Úřad m.č. Praha 14
Bratří Venclíků 1073
198 21 Praha 9

Městská část Praha 15
Úřad m.č. Praha 15
Boloňská 478/1
109 00 Praha 10

Městská část Praha 20
Úřad m.č. Praha 20
Jívanská 647
193 21 Praha 9

Městská část Praha 21
Úřad m.č. Praha 21
Staroklánovická 260
190 16 Praha 9

Obec Dobřejovice
Na Návsi 26
251 01 Říčany

Obec Čestlice
Pitkovická 290
251 01 Čestlice

Obec Herink
Do Višňovky 28
251 01 Herink

Obec Sibřina
Sibřina 15
250 84 Sibřina

Obec Květnice
K Dobročovicům 35
250 84 Květnice

Obec Dobročovice
Dobročovice 38
250 82 Úvaly

Obec Křenice
K Návsi 8
250 84 Křenice

Obec Sluštice
Sluštice 21
250 84 Sluštice

Městská část Praha – Benice
Květnového povstání 21
103 00 Praha 10 – Benice

Městská část Praha – Křeslice
Štychova 2/34
104 00 Praha 114 – Křeslice

Městská část Praha – Petrovice
Edisonova 429
109 00 Praha 10 – Petrovice

Městská část Praha – Dolní Měcholupy
Dolnoměcholupská 168/37
109 00 Praha 10 – Dolní Měcholupy

Městská část Praha – Koloděje
K Jízdárně 9
190 16 Praha – Koloděje

Městská část Praha – Štěrboholy
Granátnická 497/1
102 00 Praha 10 – Štěrboholy

Městská část Praha – Klánovice
U Besedy 300
190 14 Praha – Klánovice

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
(úřad obce s rozšířenou působností)
Masarykovo náměstí 1,2
250 01 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Česká inspekce životního prostředí
Na Břehu 267
190 00 Praha 9

Český báňský úřad
Kozí 4
P.O. BOX 31
110 01 Praha 1 – Staré Město

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
Kaplanova 1931/1
148 00 Praha 11 – Chodov

Národní památkový ústav
Ústřední pracoviště
Valdštejnské náměstí 162/3
118 01 Praha 1

Odbory MŽP odesláno IS pod č. j. ENV/2017/VS/3321

odbor ochrany ovzduší
odbor ochrany vod
odbor odpadů
odbor obecné ochrany přírody a krajiny
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
odbor výkonu státní správy I – Praha